

ANIA

Associazione
Nazionale fra
le Imprese
Assicuratrici

IRSA

Istituto
per la Ricerca
e lo Sviluppo
delle Assicurazioni

Regole e concorrenza nell'assicurazione auto

In tutti i principali paesi industriali gli Stati garantiscono ai danneggiati negli incidenti stradali la certezza del rimborso dei danni attraverso un regime obbligatorio di assicurazione della responsabilità civile automobilistica (rc auto). Diverse soluzioni sono state sperimentate nel corso degli anni dai diversi paesi per conciliare interesse pubblico e regole di mercato, per disegnare incentivi alla “best practice”.

Questo volume si propone di stimolare la riflessione di studiosi, operatori, governo e parti sociali sulle misure necessarie per aumentare l’efficienza del settore rc auto in Italia. Molto è stato fatto nel recente passato: da quasi un anno le tariffe sono pressoché ferme e le imprese hanno finalmente raggiunto l’equilibrio tecnico, dopo tanti anni di forti perdite. Molto ancora può essere fatto per affinare le prassi operative e normative, aumentare la concorrenza e migliorare il servizio offerto dalle compagnie di assicurazione, che riguarda 45 milioni di veicoli e 4 milioni di danneggiati ogni anno.

Giampaolo Galli
Direttore Generale ANIA

S O M M A R I O

INTRODUZIONE

Sandro Salvati, Presidente IRSA

Pag. 5

L'ASSICURAZIONE DELL'AUTOMOBILE IN SPAGNA: SFIDE E OPPORTUNITA'

Maria del Pilar Gonzales de Frutos, Presidente UNESPA

Pag. 6

IL CONTROLLO DELLA CATENA DEI COSTI E L'ESPERIENZA FRANCESE NELL'INDENNIZZO DIRETTO

*Guillaume Rosenwald, Direttore assicurazioni dei beni
e della responsabilità civile FFSA*

Pag. 12

IL MERCATO E LE TENDENZE DELL'ASSICURAZIONE AUTO IN EUROPA

Presentazione della ricerca IRSA

Enea Dallaglio, Direttore generale IRSA

Pag. 16

UNA RASSEGNA DELLA LETTERATURA

SULL'ASSICURAZIONE AUTO NEGLI STATI UNITI

Dario Focarelli, Capo economista ANIA

Pag. 27

LA REALTÀ ITALIANA E LE PROSPETTIVE DEL MERCATO

Vittorio Verdone, Responsabile Assicurazioni Auto ANIA

Pag. 38

IL MERCATO ITALIANO TRA CONCORRENZA, STABILIZZAZIONE TARIFFARIA E SFIDE FUTURE

Fabio Cerchiai, Presidente ANIA

Pag. 50

RIFORMA RC AUTO: GLI EFFETTI POSITIVI DI UN INTERVENTO NORMATIVO

On. Antonio Marzano, Ministro per le Attività Produttive

Pag. 55

INTRODUZIONE

La prima ragione, che ha convinto l'ANIA con la collaborazione di IRSA, a mettere a confronto le diverse esperienze europee nell'assicurazione auto, è la profonda consapevolezza che la sicurezza stradale è "un valore in sé". Non va infatti dimenticato che gli incidenti stradali sono la prima causa di mortalità per le persone tra 18 e 40 anni. La seconda ragione è l'obiettivo dell'efficienza del mercato. Questo tema è il nucleo dell'Indagine IRSA che esamina e mette a confronto sistemi e performance dei Paesi europei e rompe con parecchi clichés, ad esempio che l'Italia sia una specie di "inferno" tariffario rispetto al "paradiso terrestre" in altri paesi. È vero invece che, dappertutto l'rc auto è un settore maturo, con margini industriali problematici accanto a best practices sulle quali occorre riflettere per vedere se e come siano applicabili al nostro sistema.

Non va infatti mai dimenticato che in un settore fortemente regolato, l'efficienza è la risultante di molti fattori. Ad esempio il quadro normativo, l'intervento e l'azione delle authority, la politica delle imprese e, infine, i comportamenti diffusi.

Per quanto riguarda questo aspetto, che definirei sistemico, sarò più chiaro con un esempio. Un film recente, *A Beautiful Mind*, ha fatto conoscere anche al largo pubblico la "teoria dei giochi", di Von Neumann e Morgenstern, della quale fa parte la nozione di "gioco a somma zero". Per semplificare, il tennis e il poker sono giochi a somma zero, per uno che vince c'è uno che perde. Il celebre dilemma del prigioniero è, invece, un gioco cooperativo. Analogamente, ritengo che l'approccio all'rc auto non può essere un gioco a somma zero, ma deve essere quello che si chiama un win win game, dove la cooperazione tra i portatori di interessi ottiene risultati complessivamente migliori. Questa, se volete, è la motivazione di fondo dell'indagine realizzata da IRSA.

Proprio per questo occorre coniugare da un lato la difesa degli interessi, dall'altro l'ottimismo della volontà e il realismo della ragione.

Un ultimo esempio per chiarire questa tesi: quello della patente a punti. Non intendo entrare in aspetti tecnici ma, sicuramente, da un punto di vista sistemico, la patente a punti rappresenta una novità importante. Tuttavia, anche se la sua introduzione è stata un segnale forte, soprattutto sul piano della comunicazione e della risonanza a livello di cittadini, il pericolo è di adagiarsi un po' troppo presto sui risultati raggiunti.

Un ultimo esempio. Qualche tempo fa, in uno dei periodi peggiori per quanto riguarda la sinistralità nel nostro Paese, a livello sociale prima ancora che tecnico, facevo un esempio che avevo mutuato da una Pubblicità Progresso sulla difesa della foresta delle Amazzoni. Questa Pubblicità mostrava una grande cartina e diceva: ogni anno, per il disboscamento della foresta amazzonica, sparisce una regione più grande del Nord Italia. La mia similitudine, un po' brutale ma efficace, ricordava che ogni dieci anni, per morti da incidenti stradali, spariva dalla cartina geografica del Paese una città più grande di Mantova.

Alcune misure, per esempio la patente a punti, hanno generato una sensibilità e una presa di coscienza del problema. Dobbiamo però porci l'obiettivo di ridurre le vittime di incidenti stradali nei prossimi dieci anni fino ad arrivare al numero di città molto più piccole come Vercelli, Matera o Siena.

L'ASSICURAZIONE DELL'AUTOMOBILE IN SPAGNA: SFIDE E OPPORTUNITÀ

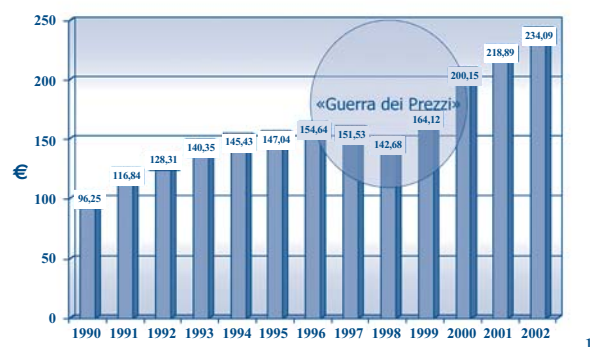
Maria del Pilar Gonzales de Frutos, Presidente UNESPA

Vorrei in primo luogo analizzare i risultati ottenuti negli ultimi anni, le sfide che deve affrontare e le prospettive del mercato assicurativo auto in Spagna.

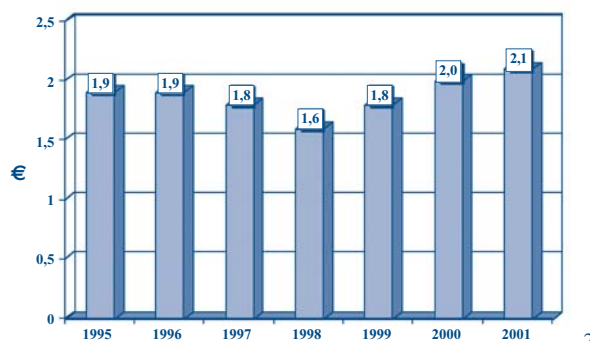
Il panorama dell'assicurazione automobilistica spagnola degli ultimi anni è contrassegnato da due fenomeni molto noti. Fino al 1984, quando la Spagna era ancora al di fuori della Comunità Europea, ci fu una trasformazione piuttosto lenta e uno sviluppo non molto dinamico. A partire dal 1984, aumentando i massimali di copertura obbligatoria per raggiungere i limiti stabiliti dalla Comunità, comincia l'adeguamento dei risarcimenti che coincide con una piena liberalizzazione delle tariffe sul mercato spagnolo. Questo fenomeno provoca un aumento dei premi che, in quell'epoca, quando l'economia spagnola aveva margini sufficienti per tollerare tali aumenti, seguì il suo corso. All'inizio degli anni novanta questa tendenza si interrompe, allorché comincia la guerra dei prezzi, una guerra che raggiunge il suo culmine nel 1998 creando una vera e propria crisi settoriale, con il rapporto dei sinistri sui premi che raggiunse un tasso del 95%. C'erano tantissime imprese che avevano problemi di bilancio e la questione non poté essere risolta se non nell'unico modo possibile e cioè aumentando i prezzi. Vi furono aumenti molto forti e solo nel 2002 la situazione è cambiata e c'è stata una sorta di ripresa.

Nel grafico (1), che riporta i dati in base al tasso di spesa per abitante su base annua, viene illustrata la guerra dei prezzi fra il 1995 e il 2000. Considerando il livello di spesa come percentuale

Evoluzione della spesa per abitante e anno



Spesa nell'assicurazione automobilistica in percentuale sul reddito per abitante

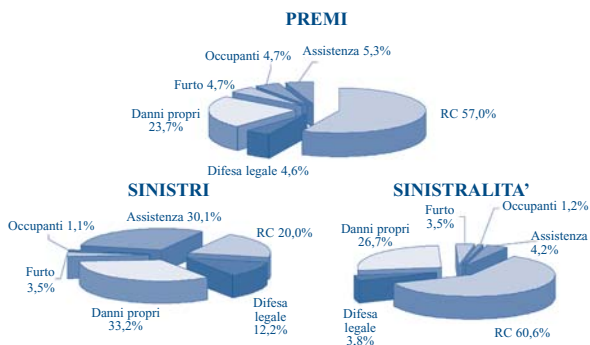


delle spese per abitante (2), l'effetto di questo grande incremento dei prezzi negli ultimi anni non ha fatto altro che riportare le cose alla situazione del passato. I livelli del 2001 sono praticamente equivalenti a quelli esistenti prima che scoppiasse la crisi, cioè nel 1996.

Il grafico (3) illustra la composizione percentuale della assicurazione di responsabilità civile obbligatoria fino ai limiti di copertura stabiliti dalle direttive comunitarie, delle coperture di responsabilità civile complementari e, infine, le coperture tradizionali per danni al veicolo, difesa giuri-

dica, contro il furto e le garanzie sul guidatore. Lo stesso grafico illustra inoltre la raccolta premi per tipologia di assicurazione confrontata con la quota sinistri relativa. La quota percentuale dei sinistri equivale a quella dei premi. Di seguito i grafici che comparano i premi con la sinistralità: è evidente che la quota di sinistralità equivale a quella dei premi.

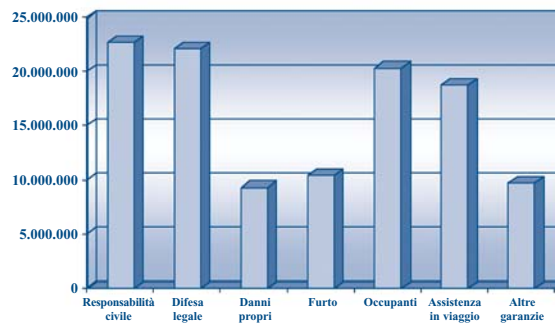
Composizione dell'assicurazione automobilistica



3 C'è comunque un'eccezione importante. La responsabilità civile rappresenta il 57% dei premi mentre la sinistralità raggiunge il 60,6%. Le assicurazioni di responsabilità civile sembrano quindi rivelare uno squilibrio. Per quanto riguarda invece il numero di sinistri e di infortuni, la quota maggiore non è relativa alla copertura di responsabilità civile, bensì a quella per danni alla persona e per l'assistenza. L'assicurazione auto si è trasformata in una sorta di assicurazione che fornisce assistenza, che fornisce servizio, ed è un aspetto importante perché questa è l'esigenza più visibile che oggi hanno i clienti nel mercato spagnolo dell'assicurazione automobilistica.

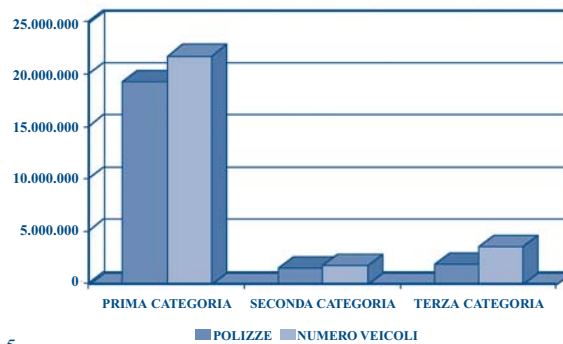
Il grafico successivo (4) mostra la quota percentuale dei diversi tipi di assicurazione, misurata però in base ai veicoli assicurati. Il parco automobilistico in Spagna è di circa 25 milioni di veicoli e, come potete vedere, le coperture di responsabilità civile e di difesa giuridica coprono il 100% dei veicoli assicurati. È molto diffusa la copertura per infortunio per il conducente e anche quella per l'assistenza.

Clientela dell'assicurazione automobilistica



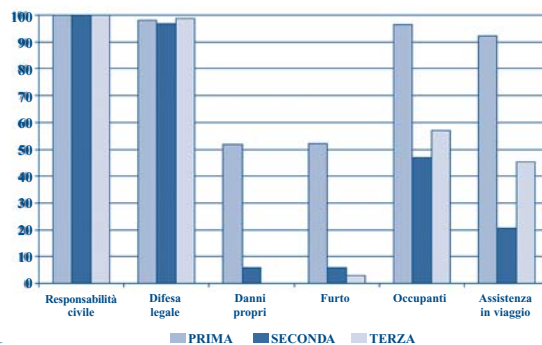
4 Nella struttura del parco automobilistico spagnolo (5,6), la prima categoria si riferisce alle autovetture.

Clientela dell'assicurazione automobilistica



5

Composizione dell'assicurazione automobilistica



6 C'è un divario tra il numero di veicoli e il numero di polizze. Nel mio paese, come accade nella maggior parte dei paesi europei, vi è un certo indice di veicoli che circolano senza assicurazione. Non ci sono dati affidabili che permettono di definire con esattezza qual è il numero di questi veicoli in circolazione, però abbiamo un problema di questo tipo. I

dati delle polizze lo rivelano. Esiste una banca dati delle polizze, ma non è del tutto affidabile. Sappiamo comunque, anche se non ne conosciamo l'entità, che esistono veicoli non coperti da assicurazione. D'altro canto i dati ufficiali pubblicati dall'amministrazione spagnola per quanto riguarda i veicoli abilitati alla circolazione sono dati che sembrano essere inquinati dalla presenza di veicoli che, per la loro obsolescenza, non dovrebbero più essere in circolazione.





Anche per quanto riguarda gli autobus e i camion abbiamo un certo indice di evasione dell'obbligo; la maggior parte dei veicoli non assicurati riguarda le motociclette e i motorini, cioè quei veicoli che hanno una maggior facilità ad evadere l'assicurazione.

Queste sono le coperture che vengono stipulate per i vari tipi di veicoli. Per quanto riguarda i veicoli da turismo, le coperture più frequenti sono relative alla responsabilità civile, alla difesa giuridica del conducente e assistenza al viaggio. Ovviamente la copertura infortuni per il conducente risulta molto importante, perché nel caso di incidente di autobus spesso il conducente è direttamente coinvolto e non è più in grado di continuare a lavorare.

Vediamo ora quali sono stati i progressi del mercato spagnolo. Mi riferisco principalmente a quattro temi: in primo luogo, il conseguimento di un sistema legale e oggettivo di valutazione del danno fisico negli incidenti su strada. Sono operative inoltre convenzioni intersettoriali per la gestione di assicurazioni che coprono i danni materiali: sono accordi che possono essere integrativi e funzionano attraverso una camera di compensazione fra le compagnie di assicurazione. Esiste inoltre una banca dati storica dell'assicurazione automobilistica e da ultimo, vorrei evidenziare l'importanza del ruolo del consorzio di compensazione di assicurazioni (7).

Il sistema di valutazione del danno fisico sugli inci-

Caratteristiche specifiche del settore in Spagna

-  IL SISTEMA PER LA VALUTAZIONE DEL DANNO FISICO NEGLI INCIDENTI AUTOMOBILISTICI
-  LE CONVENZIONI CIDE – ASCIDE E LA CAMERA DI COMPENSAZIONE CICOS
-  L'ARCHIVIO STORICO DELL'ASSICURAZIONE AUTOMOBILISTICA
-  IL RUOLO DEL CONSORCIO DE COMPENSACIÓN DE SEGUROS

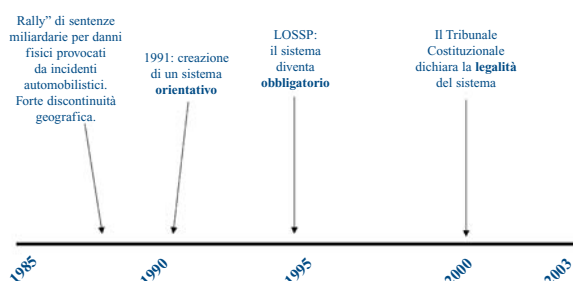
7

denti è il frutto di un lungo percorso che hanno compiuto gli assicuratori spagnoli. Come vi ho mostrato, nel 1983, quando la legislazione spagnola si è adeguata ai limiti di copertura europea, si è prodotto un incremento progressivo di tali limiti e le autorità giudiziali hanno iniziato a dare maggior valore alla vita umana e all'integrità fisica. Vengono emesse sentenze con risarcimenti sempre più alti, però non equivalenti fra di loro. C'è stato un momento in cui in Spagna la vita umana sembrava avere un prezzo diverso a seconda del luogo in cui avveniva l'incidente, o in funzione di quale magistrato si occupasse del risarcimento. Per contenere questa situazione piuttosto drammatica, nel 1991 l'organismo di supervisione ha varato un sistema puramente indicativo di valutazione dei danni fisici, non perché fosse obbligatorio ma come riferimento per le valutazioni degli infortuni e conseguentemente dei risarcimenti.

Ovviamente si creò una certa confusione: i giudici consideravano questo indice soltanto orientativo, per giustificare il motivo per cui il sistema non veniva applicato nella determinazione dei risarcimenti. Finalmente, nel 1995, la legge che regola le assicurazioni spagnole entra definitivamente in vigore, e le viene conferito carattere obbligatorio. Questo sistema comunque limitò in qualche modo l'autonomia giudiziaria. Nel 2000 ci fu infine una dichiarazione definitiva di costituzionalità del sistema di valutazio-

ne, che da allora è pienamente operativo (8).

Il sistema per la valutazione del danno fisico negli incidenti automobilistici








8

Dieci anni fa non avremmo mai pensato che ciò sarebbe stato possibile. Sono passati dieci anni dall'introduzione di questo sistema e i risarcimenti non sono stati ridotti ma sono stati fissati criteri che possono e devono essere utilizzati dalle compagnie per i risarcimenti e creano un sistema egualitario ed equo nella valutazione degli infortuni.

Da ciò ne consegue che è sempre più frequente, soprattutto nelle sentenze, l'analisi delle diverse tipologie di responsabilità.

Si è alla fine venuto a costituire un sistema normativo per quanto riguarda la responsabilità civile e questo è un risultato molto positivo. (9)

Valutazione del processo

-  SONO STATI SUFFICIENTI CINQUE ANNI PER CONSOLIDARLO: RISPONDE A UNA NECESSITÀ SOCIALE
-  MOLTIPLICA LE TRANSAZIONI E LIMITA IL CONTENZIOSO
-  HA STABILIZZATO IL FABBISOGNO DELLE ASSICURAZIONI
-  CREA UN AMBITO DI EVOLUZIONE STABILE DELLE INDENNIZZAZIONI (SI INDICIZZANO CON L'ICP)
-  COMUNQUE CONTINUA A ESSERE CARATTERIZZATO DA UN'IMMAGINE DI IMMUTABILITÀ (RECENTE RIFORMA DELLA TAVOLA VI)

9

La convenzione per l'indennizzo diretto ha inizio nel 1994. Si tratta di un sistema attraverso il quale le imprese spagnole si mettono d'accordo per liquidare i danni materiali che sono stati causati da due veicoli. La compagnia assicuratrice del veicolo non

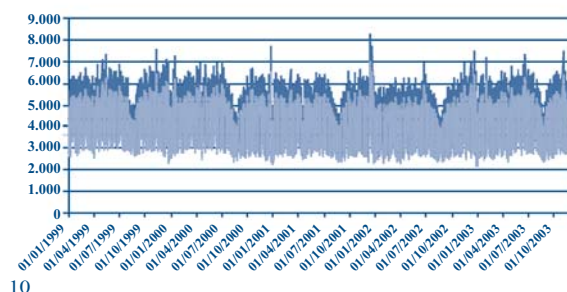
colpevole risarcisce direttamente il proprio cliente. Lo fa in virtù della polizza di responsabilità civile del veicolo che ha causato l'incidente. Una volta riparato il veicolo non colpevole, le compagnie compensano tra di loro i diversi sinistri liquidati prendendo a riferimento il costo medio settoriale. Per far questo utilizzano una camera di compensazione gestita da una società specifica, costituita col capitale delle compagnie assicuratrici e che usufruisce di una rete di dati e di comunicazione per il mercato spagnolo. Tale società si chiama Tirea ed è quella che gestisce gli scambi di informazioni per la liquidazione dei sinistri.

Attraverso il sistema Cicos, la camera di compensazione, nel 2002 sono stati evasi 1.626.885 sinistri, liquidati con un risparmio di tempo e di costi enorme per il settore. Gli assicurati spagnoli ormai si sono dimenticati del periodo in cui, per riparare anche un piccolo incidente dovevano attendere 85 giorni.

Il grafico seguente (10) non fa altro che rappresentare la tendenza della sinistralità nel caso di danni materiali fra due veicoli e come potete vedere, la linea diventa più scura, indicando qual è la media degli incidenti per ogni mese.

Convenzione di Indennizzo Diretto

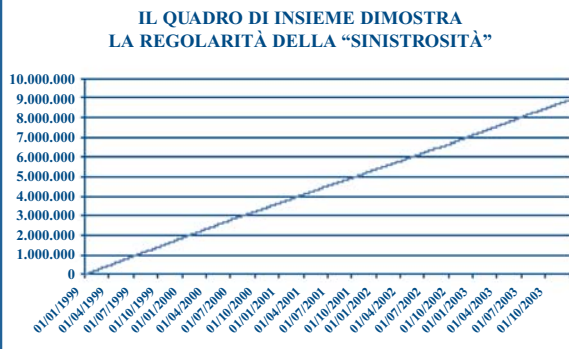
LA MEDIA STORICA DEL 1999-2003 È DI 4.876 SINISTRI GIORNALIERI



10

Anche se è vero che durante alcuni periodi dell'anno gli incidenti hanno dei picchi, è anche vero che i dati storici dimostrano che la sinistralità è costante con momenti in cui l'intensità diminuisce (11).

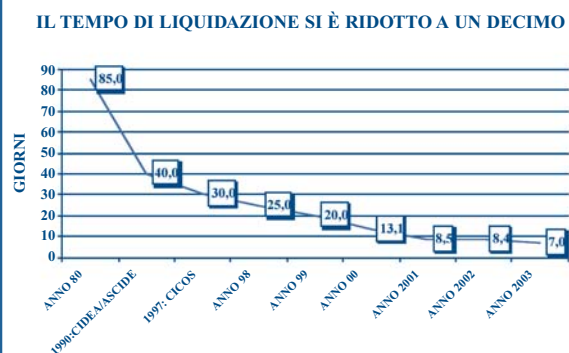
Convenzione di Indennizzo Diretto



11

Il grafico successivo (12) rappresenta l'evoluzione dei tempi medi di liquidazione dei sinistri. Come ho già detto, negli anni ottanta tale periodo era pari a 85 giorni. Alla fine del 2003, il tempo di liquidazione è più o meno di una settimana e questo ovviamente implica un grandissimo risparmio in termini di risarcimenti e costi. La stessa cosa accade per il sistema di valutazione dei danni. Molti sinistri vengono risolti in forma pregiudiziale o extragiudiziale. Questo ha una grandissima incidenza anche sulle spese, con risparmi relativi ai costi giudiziari.

Convenzione di Indennizzo Diretto



12

Passiamo all'archivio storico, che è un progetto importante, sul quale vorrei spendere alcune parole. Questo archivio è una banca dati in cui vengono registrati tutti i sinistri dei veicoli assicurati in Spagna. È stato attivato nel 2002 e oggi è praticamente in condizioni di poter fornire molti dati. Si tratta di un sistema legato all'utilizzo del sistema bonus/malus nella determinazione delle tariffe dei premi.

Nel 1995 sul mercato spagnolo ha inizio una guerra dei prezzi molto accesa, alimentata da un'applicazione indiscriminata di sconti tariffari legati al meccanismo di bonus/malus, che non avevano riscontri reali nelle condizioni in cui erano avvenuti i sinistri. Il bonus/malus si trasformò in una sorta di arma commerciale per guadagnare quote di mercato, ovviamente a detrimento dell'equilibrio tecnico del ramo. E questo ha peggiorato la crisi e ha creato una situazione di sfiducia da parte degli assicurati. Negli ultimi cinque anni sono stati caricati i dati ed è occorso un anno e mezzo perché l'archivio arrivasse a regime. La progettazione del sistema è stata realizzata in modo del tutto conforme alla legge sulla privacy. In Spagna la legge che regola la privacy è molto rigida e non si può correre il benché minimo rischio nei confronti dell'opinione pubblica e dei consumatori. L'archivio è stato quindi progettato in modo tale che i dati non possano essere consultati se non con l'autorizzazione espressa del beneficiario attuale o futuro, perché è assolutamente indispensabile che i dati vengano introdotti solo con il consenso dell'assicurato.

L'archivio dispone di dati relativi a 25 milioni di polizze e 7 milioni di sinistri. Da circa due anni il 75% dei beneficiari ha già caricato i propri dati nel sistema e risulta che su tutte le interrogazioni fatte fino a oggi, il 61% si è concluso in maniera soddisfacente. L'archivio si è quindi rivelato uno strumento molto utile.

Infine, un riferimento al ruolo del consorzio di compensazione, un ente statale che ha diverse funzioni nell'ambito dell'assicurazione, sempre con lo scopo di integrare l'iniziativa privata. Fra tutte le più conosciute sono le coperture assicurative in caso di catastrofi, che integrano appunto l'attività privata. Il rischio di catastrofi in Spagna non rappresenta un problema per le compagnie assicuratrici perché queste coperture, di norma, vengono garantite

da questo fondo speciale. Il suo ruolo è importante anche per quello che riguarda il settore assicurativo automobilistico: il consorzio deve assicurare infatti quei veicoli che vengono rifiutati dal mercato. Non esiste alcun obbligo per le compagnie assicuratrici di stipulare polizze con chi non vuole. In questi casi, se un veicolo viene rifiutato da più di due compagnie può ricorrere al consorzio che è invece obbligato a fornire tale copertura: è questo l'unico modo di garantire che il proprietario di un veicolo rispetti l'obbligo di assicurazione. Il consorzio garantisce inoltre l'indennizzo di danni causati da veicoli non assicurati, da veicoli rubati, oppure da veicoli non identificati, perché in caso di incidente si danno alla fuga. Il consorzio è molto importante anche come fondo di garanzia per i risarcimenti rc auto di compagnie in liquidazione amministrativa o che presentano squilibri patrimoniali. Non sono pochi i casi di questo genere che si sono verificati nel nostro Paese. Nel caso di insolvenza da parte di un'assicurazione, il consorzio garantisce la copertura minima e diventa creditore nel fallimento della compagnia insolvente. Questo organismo costituisce infine l'amministratore dell'archivio dei veicoli assicurati fondato nel 1995.

Vorrei infine parlare dei rischi del nostro mercato. In questo momento abbiamo tre grandi sfide: la sfida della comunicazione, la sfida della gestione e poi la sfida rappresentata dall'azione di lobby.

Per quanto riguarda la prima sfida il settore deve confrontarsi con l'idea secondo cui guidare rappresenta un diritto inalienabile. Dobbiamo opporci a questa opinione perché l'unico diritto inalienabile è guidare in maniera sicura e se questo significa privare del diritto di guidare l'1% della popolazione non ci dobbiamo sentire in colpa.

In secondo luogo l'assicurazione automobilistica deve mettere a frutto ciò che sa: nessuno conosce i sinistri meglio di noi, ma utilizziamo questa

nostra conoscenza soltanto per fissare le tariffe. Quindi la gente non comprende le nostre tariffe e ci dà la colpa di tutti i suoi mali. Dobbiamo invece sentirci orgogliosi del nostro costante operare per ridurre il numero e la gravità degli incidenti stradali e delle nostre iniziative per risolvere i problemi sociali conseguenti.

Dal punto di vista più direttamente assicurativo le compagnie devono affrontare la sfida di un sistema di per sé complesso. Tuttavia, da un punto di vista settoriale la sfida è quella di trovare una soluzione al problema dei prezzi delle assicurazioni a volte scoraggianti, nel senso che costi troppo alti possono scoraggiare gli automobilisti i quali o non si assicurano oppure non guidano. Un problema che è diffuso soprattutto fra i giovani e in alcuni gruppi professionali, per esempio i taxisti.

Le autorità potrebbero imporre una soluzione. Tuttavia, qualunque soluzione imposta non sarà mai quella che auspichiamo. Dobbiamo quindi cercare di trovare una controproposta alle soluzioni fin qui suggerite.

L'attività di lobby, infine, costituisce un problema complesso. Nostro ruolo è influire sui decisori, spesso persone non esperte di assicurazione. Non possiamo decidere del nostro futuro con le autorità di controllo, dobbiamo quindi assumere delle strategie a largo spettro e a lungo termine che creino dei flussi costanti e intensi di informazioni. È necessario inoltre assumere un impegno per la trasparenza che malgrado le difficoltà e gli inevitabili passi indietro non può che portarci a progredire.

Ci sono molti modi per affrontare i problemi. L'unica cosa che non dobbiamo fare è trincerarci dietro le nostre verità e interpretare gli attacchi solo come una prova di mancanza di informazioni da parte di chi ci attacca. Quello che ci accade è, almeno in parte, anche nostra responsabilità. Penso che questo sia l'atteggiamento che anche gli assicuratori italiani hanno deciso di adottare.

IL CONTROLLO DELLA CATENA DEI COSTI E L'ESPERIENZA FRANCESE NELL'INDENNIZZO DIRETTO

Guillaume Rosenwald, Direttore ass.ni dei beni e della responsabilità civile FFSA

Il tema del mio intervento è il controllo della catena dei costi nell'assicurazione auto e soprattutto l'esperienza francese nell'indennizzo diretto. Tratterò quindi dell'esperienza nel mio paese nell'indennizzo diretto dei danni dei veicoli, analizzando la regolamentazione e i risultati ottenuti. Parlerò poi dell'indennizzo dei danni fisici – a questo proposito c'è una normativa molto importante. Discuterò infine delle evoluzioni recenti del mercato francese e di quali sono i nostri timori e le nostre attese per quanto riguarda il mercato dell'assicurazione rc auto in Francia nei prossimi anni.

Cominciamo dall'IRSA (o IDA) le sigle francesi per la convenzione di indennizzo diretto.

Si tratta di una convenzione che copre tutti i danni materiali, qualunque sia il loro risarcimento, con almeno due veicoli coinvolti (cioè anche più di due) e qualsiasi sia la gravità dei danni.

L'aspetto finanziario e quello della gestione dei sinistri sono completamente automatici per incidenti con danni a due veicoli inferiori a 6.500 euro per ciascun veicolo.

Per tutti gli altri sinistri la convenzione stabilisce delle regole e delle procedure per il risarcimento.

L'obiettivo del mercato assicurativo francese è stato non solo la semplificazione delle procedure necessarie per i risarcimenti ma anche quello di ottenere risparmi sui costi e sulla gestione.

La convenzione per la liquidazione dei sinistri non è il solo elemento che consente al mercato francese di servire bene gli assicurati e di contenere i costi dei danni materiali. L'esperienza francese nell'uti-

lizzo della constatazione amichevole risale agli anni '30. Fin dagli anni '50 la constatazione amichevole era diffusa e ormai faceva parte delle abitudini dei conducenti quando la convenzione IRSA è stata messa a punto nel 1968.

Disponiamo inoltre di una serie di enti ed organismi tecnici, tra i quali l'RSA, un ente che conduce studi sul mercato automobilistico e che fa pressioni sugli enti di riparazione e sulle industrie produttrici perché ci sia la pubblicazione della documentazione necessaria affinché i costruttori indipendenti mantengano un alto livello dei pezzi di ricambio. L'RSA opera collaborando con altri cinque organismi nei principali paesi europei, che si occupano di ricerche in questo campo ed esercitano la loro influenza perché sia più facile trovare pezzi di ricambio e riparare le automobili.

Per contenere il prezzo dei danni materiali, la cosa più importante è l'utilizzo generalizzato della conciliazione e quindi della convenzione di indennizzo diretto (CID). Il CID è importante per ottenere la liquidazione diretta dal proprio assicuratore con il vantaggio che l'assicurato, per la gestione del sinistro, si fida molto di più del proprio assicuratore che di quello della parte avversa.

C'è però bisogno di una perizia unica e affidabile per ridurre i costi. E' stata quindi messa a punto una rete di accordi con i periti che in Francia sono professionisti regolamentati e riconosciuti dallo Stato. L'amministrazione statale ritiene infatti che i periti devono seguire una formazione, essere in possesso di un diploma riconosciuto e sottostare a

controlli sulla loro attività.

Per quanto riguarda i pezzi di ricambio, ne abbiamo già parlato, i prezzi devono essere regolamentati per essere ridotti.

Il secondo aspetto della Convenzione riguarda la stipula di accordi con le officine di riparazione. E' uno strumento importante perché permette all'assicuratore diretto, cioè colui che si occupa effettivamente del risarcimento, di negoziare condizioni di riparazione affidabili ed economiche. È quindi grazie a questa convenzione di indennizzo diretto che è possibile stabilire un accordo tra assicuratore e reti di riparatori, che siano riparatori plurimarca o altro tipo di riparatori.

La procedura consente, con una semplice telefonata dell'assicurato che spiega quali sono le condizioni del CID, di avviare il processo di riparazione e di liquidazione diretta del sinistro. Il riparatore si mette al lavoro, viene mandato un perito presso l'officina e quindi si evita di tenere immobilizzato il veicolo per vari giorni. Il servizio migliora, ci sono guadagni in termini di tempo, ma ci sono anche dei guadagni dal punto di vista finanziario ed economico riducendo i giorni in cui il veicolo rimane immobile.

Tutto questo consente anche l'automatizzazione della catena di gestione, importante nel sistema di compensazione e di risarcimento degli assicurati. Tutti gli elementi che costituiscono la catena di riparazione, da un lato i periti, dall'altro i riparatori e le società di assistenza guadagnano da questa procedura.

Quali sono i risultati? Prima di andare a guardare i risultati, vorrei parlarvi di quelli che sono i vincoli. Nel grafico (1) sono illustrati i numeri indice del costo in termini di ore di manodopera, del costo dei pezzi di ricambio e del prezzo delle componenti della vernice. Se il prezzo dei pezzi di ricambio cresce in modo abbastanza moderato, grazie alla grande concorrenza nel settore anche a livello europeo, non riusciamo invece a contenere la cre-

scita delle altre due voci, anche considerando che l'inflazione annua è inferiore al 2%. Questi, d'altra parte, sono i costi alla base di ogni valutazione dei periti e dei riparatori.

Indennizzo per danni al veicolo

Anno	Ore di manodopera	Prezzo dei pezzi di ricambio	Prezzo dei prodotti per la verniciatura
1995	+ 4,5	+ 2,4	+ 5,9
1996	+ 3,8	+ 0,5	+ 4,8
1997	+ 3,9	+ 0,4	+ 5,3
1998	+ 3,7	- 1,2	+ 4,8
1999	+ 2,6	+ 0,3	+ 3,8
2000	+ 3,4	+ 0,3	+ 4,2
2001	+ 5,5	+ 0,3	+ 6,4
2002	+ 6,0	+ 2,1	+ 6,4



Fonte : Sécurité et Réparation Automobiles

1

Nel grafico successivo (2) vedete l'evoluzione del costo medio per il risarcimento dei danni materiali. Riusciamo a mantenere un aumento dei costi di poco superiore all'inflazione generale dei prezzi. Il risultato è abbastanza soddisfacente. Per quanto riguarda il servizio, se parlate con un assicurato francese non conosce il meccanismo di rimborso diretto che abbiamo descritto ma crede che sia l'assicuratore della parte avversa a preoccuparsi di pagare questi costi.

Indennizzo per danni al veicolo

Anno	Costo medio in €	Variazione (%)
1992	1.052	+ 3,4
1993	1.090	+ 3,6
1994	1.134	+ 4,1
1995	1.168	+ 3,0
1996	1.204	+ 3,1
1997	1.235	+ 2,5
1998	1.259	+ 2,0
1999	1.285	+ 2,0
2000	1.310	+ 2,0
2001	1.345	+ 2,5
2002	1.385	+ 3,0

2

Per quanto riguarda i danni alla persona la situazione progredisce più lentamente. E' un tema che trattiamo verso la fine dell'intervento perché, rispetto alla situazione incoraggiante dei danni materiali, la situazione in questo settore sta avendo

un'evoluzione più lenta. Nel 1985, anche se non con l'entusiasmo di tutti gli assicuratori, abbiamo potuto beneficiare di una legge per il risarcimento dei danni alla persona, la Legge Badinter, che invece si è rivelata particolarmente positiva. La legge, che prende il nome dal Ministro della Giustizia Badinter riguarda il risarcimento dei danni a terzi, compresi i terzi che occupano il veicolo. L'unica garanzia assicurativa esclusa è quella relativa ai danni fisici dell'automobilista responsabile.



3

La legge prevede inoltre il diritto di azione diretta delle vittime. I danneggiati possono direttamente rivolgersi all'assicuratore della parte responsabile del sinistro, e l'aspetto più importante è l'obbligo di offerta da parte dell'assicuratore del responsabile, il quale è tenuto a presentare un'offerta di risarcimento direttamente alla vittima. Per obbligo si intende obbligo e diritto a farlo. Ed è questo l'aspetto da sottolineare: l'assicuratore può rivolgersi direttamente alla vittima per presentare la sua offerta. È stato poi creato un archivio dei danneggiati risarciti e questo ha permesso una certa stabilizzazione della giurisprudenza. I Tribunali, quando prendono una decisione, non possono sempre sapere che cosa avviene nel tribunale di un'altra città, l'archivio risulta quindi importante per conoscere l'evoluzione giurisprudenziale dei diversi tribunali. Vorrei sottolineare un altro aspetto molto importante: la legge ha dato agli assicuratori il diritto

di accedere ai verbali, anche se è un aspetto che si è sviluppato negli ultimi due anni e già dal 1985 c'era questo obbligo da parte della Polizia di trasmettere i verbali entro i quattro giorni successivi al sinistro. Tutto questo dà avvio ad una procedura giudiziale.

Nel contempo, a livello della professione, è stato creato un organismo tecnico, Aredoc, il cui obiettivo è quello di analizzare e studiare le perizie mediche sul danno fisico e il danno biologico.

Ci sono due diplomi specifici in Francia per diventare perito medico. È una formazione controllata dallo Stato e che garantisce un grado elevato di affidabilità dei periti medici.

Da circa due anni abbiamo inoltre una convenzione di liquidazione diretta per i piccoli danni fisici alla persona, cioè quei danni che non comportano invalidità o comunque un'invalidità inferiore al 5%.

Nel grafico è riportato il numero di sinistri liquidati (4). Fatto 100 il numero dei sinistri senza invalidità il numero di quei sinistri che comportano invalidità è stato uguale a 92: il che dimostra l'efficacia della procedura seguita dagli assicuratori.



4

Si è inoltre cercato di migliorare il numero dei risarcimenti con sempre più progressi (5). A sinistra avete il tasso di invalidità e vedete che la situazione è migliorata: per le vittime più gravi e cioè con il 50% e più di invalidità fisica permanente, si è passati dal 41% al 73,3% di

risarcimenti attraverso questa procedura.

Indennizzo per danni alla persona

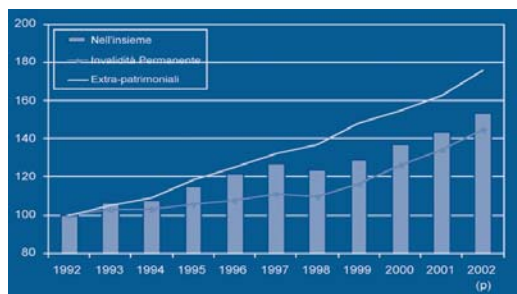
Tasso di transazioni			In %
Tasso di IPP in %	1988	1994	2002
Da 1 a 5	88,0	93,5	95,1
da 6 a 9	81,0	86,9	89,9
da 10 a 14	75,9	83,6	88,3
da 15 a 19	70,7	82,3	85,4
da 20 a 29	65,8	75,7	83,1
da 30 a 49	53,4	69,7	81,6
50 e oltre	41,0	62,5	73,7
Nell'insieme	84,1	90,0	92,8

5

Obiettivo di questa procedura non è quello di contenere in assoluto il costo del danno alla persona. In altre parole si cerca sempre di risarcire equamente la vittima. Si è quindi verificato (6) un aumento regolare e costante dei costi di risarcimento per invalidità.

Indennizzo per danni alla persona

EVOLUZIONE DEL VALORE MEDIO DEL LIVELLO DI IPP



6 Incremento regolare del costo totale degli indennizzi dal 5 al 6 % annuo

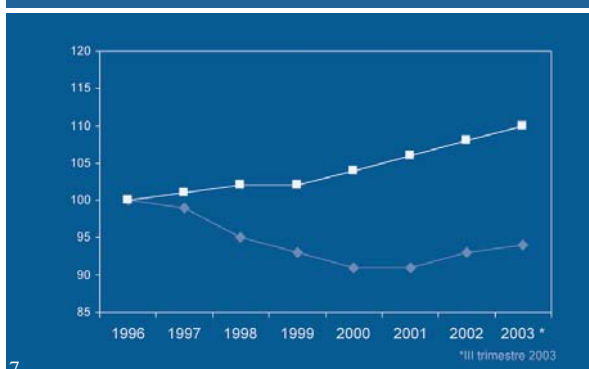
Analizzando infine le più recenti evoluzioni del mercato, da alcuni anni, grazie soprattutto ai rendimenti finanziari piuttosto incoraggianti, i prezzi dell'assicurazione auto sono diminuiti, mentre l'indice dei prezzi al consumo è sempre stato in crescita: questo ha favorito lo sviluppo delle garanzie facoltative. Per quanto riguarda invece l'assicurazione furto e incendio, il tasso di penetrazione del mercato non è aumentato. Tutti questi fatti hanno consentito, nella media degli ultimi anni, un risultato tecnico positivo pari al 2,2% dei premi: una redditività tutto sommato contenuta.

Che cosa ci aspetta per il futuro? Quali sono le prospettive e i progetti? Vogliamo ovviamente favorire le soluzioni di indennizzo diretto a livello europeo e cercare di tenere presenti quelli che saranno i cambiamenti del mondo automobilistico. Per quanto riguarda i danni alla persona intendiamo consolidare il ruolo degli assicuratori a livello europeo. La situazione in Francia è abbastanza positiva, e vorremmo che lo fosse anche a livello europeo. In Francia stiamo lavorando per una maggiore standardizzazione dei metodi di indennizzo e di risarcimento, come già avviene in Spagna.

Nostro obiettivo è creare una figura di professionista che faccia da referente per l'assistenza ai danneggiati e che segua le vittime non solo subito dopo l'incidente ma, se necessario, anche per anni.

Vorrei solo aggiungere che in Francia, così come in Italia, abbiamo assistito a un miglioramento della sicurezza stradale. C'è stata una certa incomprensione con il governo che ci invitava a ridurre le tariffe, perché questa doveva essere la ciliegina sulla torta della politica governativa in materia di sicurezza stradale. Abbiamo visto che per quanto riguarda i sinistri con danni alla persona, c'è stata una riduzione dell'11% mentre, per quanto riguarda i danni materiali, si è verificata una riduzione inferiore al 5%. Considerati i costi, siamo in grado di prevedere per il 2004 soltanto una stabilizzazione dei prezzi. Questo è il motivo dell'incomprensione con il Governo e della necessità, condivisa con il mercato spagnolo, di una più efficace politica di comunicazione.

Recenti evoluzioni del mercato



7

IL MERCATO E LE TENDENZE DELL'ASSICURAZIONE AUTO IN EUROPA

Presentazione della ricerca IRSA

Enea Dallaglio, Direttore Generale IRSA

La ricerca di cui presentiamo l'edizione 2004 è uno studio di settore relativo ai 15 paesi dell'Unione Europea, con particolari approfondimenti nei mercati di maggiore dimensione.

Credo sia opportuno dare anzitutto alcune indicazioni metodologiche sulle caratteristiche della rilevazione.

La ricerca si è svolta combinando diversi livelli di indagine:

- le informazioni di contesto e le statistiche di mercato relative ai 15 paesi dell'Unione;

- l'analisi diretta del business delle imprese, effettuata sia con interviste ai manager sia con l'analisi di bilancio di buona parte delle principali compagnie europee;
- infine l'analisi dell'offerta, che abbiamo rilevato per diversi anni su un campione che, nei cinque paesi esaminati, rappresenta una quota di mercato del 42%.

L'obiettivo che abbiamo cercato di perseguire è quello di fornire a tutti gli osservatori un quadro di riferimento basato su informazioni obiettive, secondo una prospettiva non limitata ai problemi del nostro paese.

La ricerca

MERCATI → Associazioni e istituti dei 15 paesi UE

IMPRESE → Analisi dei bilanci di 98 compagnie comprendenti le prime 20 dei 4 mercati principali
Interviste ai manager di 35 compagnie

OFFERTA → Rilevazioni sui profili omogenei di rischio
Campione: 41 compagnie in 5 paesi
Quota mercato: 42%

La difficile ricerca di efficienza

Il necessario punto di partenza è ricordare che tutti i mercati europei vivono una condizione di forte maturità, con margini di redditività industriale molto bassi e anzi prevalentemente negativi.

La *combined ratio* nella rc auto in Italia è stata negativa per molti anni, con un livello complessivo dei costi costantemente superiore ai premi; e solo nel 2002 è stato faticosamente raggiunto un punto di equilibrio.

Ancor più problematica appare la redditività dell'rc auto in Germania, dove ancora nel 2002 a cento euro di premi corrispondevano 112 euro di costi.

Riferendoci all'intero business dell'assicurazione auto, il mercato francese mostra un andamento alquanto stabile del rapporto sinistri a premi, fermo per molti anni attorno all'85%; ma ciò nonostante, a

causa di livelli particolarmente elevati dei costi gestionali e distributivi, raggiunge risultati complessivamente negativi.

Soffermiamoci brevemente sui livelli di efficienza dei sistemi distributivi e gestionali. L'Italia mostra una incidenza delle spese decisamente più bassa della Francia e della Gran Bretagna, e soprattutto in continua diminuzione: l'*expense ratio* è diminuita di 3,5 punti in sei anni; oggi è del 17,5% nella rc auto e del 18,5% se consideriamo l'intero business dell'assicurazione auto. Sotto questo aspetto l'Italia si è molto avvicinata ai livelli della Germania, che resta il mercato con la più bassa incidenza delle spese.

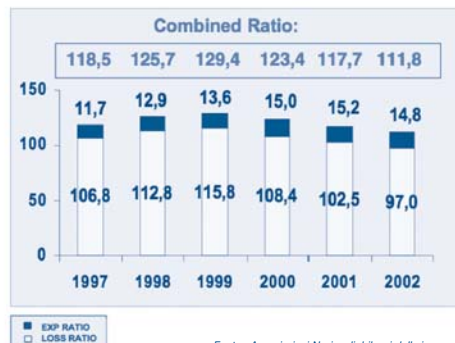
Rc auto - Italia



Fonte : Associazioni Nazionali, bilanci delle imprese

2

Rc auto - Germania



Fonte : Associazioni Nazionali, bilanci delle imprese

3

Auto totale - Francia



Fonte : Associazioni Nazionali, bilanci delle imprese

4

Auto totale - Gran Bretagna



Fonte : Associazioni Nazionali, bilanci delle imprese

5

L'andamento tecnico dell'assicurazione auto ha un carattere fortemente ciclico, molto condizionato dai contesti sociali e istituzionali oltre che dalla competizione. Possiamo dire che i mercati oscillano abitualmente da periodi di perdite a periodi di bassa redditività.

L'andamento a lungo termine dei rapporti sinistri a premi mostra queste caratteristiche.

Il grafico sul mercato tedesco mostra il trend avviato dalla unificazione del paese, nel 1989, e il grave appesantimento dei risultati nella seconda metà degli anni '90.

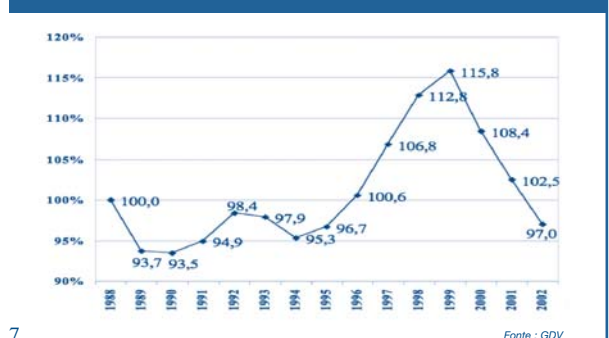
I cicli sono particolarmente violenti nel mercato inglese, dove sia negli anni '80 sia negli anni '90 a periodi di guerra sui prezzi, successivi all'ingresso di nuovi concorrenti, hanno fatto seguito periodi di concentrazione delle imprese e di riadeguamento delle tariffe.

Rc auto - Italia - Evoluzione degli S/P



6

Rc auto - Germania - Evoluzione degli S/P



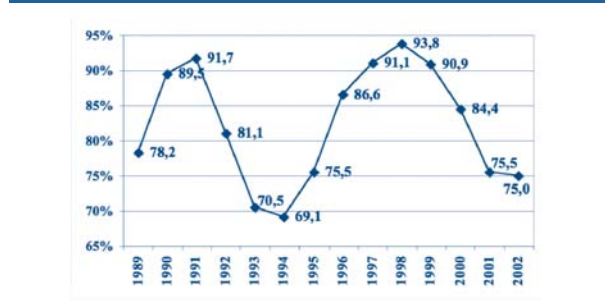
7

Auto totale - Francia
Evoluzione degli S/P



8

Auto totale - Gran Bretagna
Evoluzione degli S/P



9

Abbiamo visto che il mercato Italiano pare aver raggiunto un punto di equilibrio tecnico, grazie al miglioramento sia delle spese distributive e gestionali sia del costo dei sinistri. C'è da chiedersi quanto questo trend poggi su basi solide e sia destinato a durare nel prossimo futuro. Ovviamente questa è una domanda senza risposta; tuttavia alcune considerazioni potranno essere utili a individuare i fattori strutturali che determinano l'evoluzione dei costi. Intanto però un semplice dato può evidenziare quanto sia fragile l'equilibrio recentemente raggiunto. Nel grafico qui sotto vedete i risultati annuali della gestione industriale dal 1998 a oggi, in valore assoluto: il saldo tecnico del lavoro diretto e il risultato del conto tecnico complessivo. Nel successivo grafico potete osservare la cumulata progressiva di quegli stessi risultati. Nei cinque anni il settore assicurativo ha assorbito una perdita tecnica di 5 miliardi di euro nell'rc auto, che il piccolo utile dell'ultimo anno non riesce a scalfire.

Rc auto - Italia
Risultati della gestione industriale



Valori in milioni di euro	1998	1999	2000	2001	2002
Saldo tecnico del lavoro diretto	-3023	-3073	-2581	-1562	-509
Risultato del conto tecnico complessivo	-1473	-1938	-1313	-485	176

10

Fonte: ANIA

Rc auto - Italia
Risultati della gestione industriale



Valori in milioni di euro	1998	1999	2000	2001	2002
Saldo tecnico del lavoro diretto	-3023	-6096	-8677	-10239	-10748
Risultato del conto tecnico diretto	-1473	-3411	-4724	-5209	-5033

11

Fonte: elaborazioni su dati ANIA

Un mercato *cost driven*

Quello dell'rc auto è un mercato decisamente *cost driven*. La domanda totale non subisce variazioni significative trattandosi di un servizio a diffusione universale su una base moderatamente dinamica quale la numerosità del parco veicoli. Dall'evoluzione dei costi dipende in modo diretto non solo il margine di redditività ma anche, come vedremo in seguito, l'andamento dei premi. La stessa competizione fra le imprese è principalmente una competizione sui costi, cioè sulla capacità di ottenere livelli differenziali di efficienza.

C'è un'altra considerazione da fare prima di approfondire questi temi: posti a 100 i costi totali, i sinistri incidono mediamente per 80, tutti gli altri costi per 20. E, soprattutto, la variabile sinistri è di gran lunga la più dinamica: come abbiamo visto, negli ultimi 6 anni in Italia la riduzione delle spese distributive e gestionali ha determinato un miglioramento di 3,5 punti; nello stesso periodo il rapporto sinistri a premi è migliorato di 20 punti percentuali. Ciò significa che l'efficienza del mercato è determinata principalmente dalla efficienza nella gestione del rischio. Credo che questo sia un punto importante: **il costo del rischio, ovvero il costo dei sinistri, è la variabile determinante.**

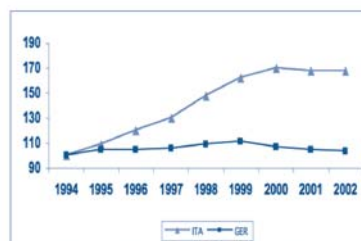
Sinora abbiamo considerato il costo dei sinistri

come indice sui premi e, sotto questo punto di vista, i mercati europei ci sono apparsi caratterizzati da problemi comuni. In realtà è molto più importante esaminare quanto divergono i trend di evoluzione dei costi. Le curve dei grafici ci forniscono una rappresentazione molto immediata della evoluzione del costo dei sinistri nei maggiori mercati europei. Proprio Italia e Germania, i due mercati nei quali fra il 1994 e il 1995 è intervenuta la liberalizzazione, hanno avuto gli andamenti più diversi: posto per entrambi a 100 il valore del 1994, l'Italia ha raggiunto un indice di 168, mentre la Germania ha mantenuto costante il livello di costo per otto anni.

Anche il mercato francese si è mostrato discretamente capace di controllare l'evoluzione del costo dei sinistri, mentre il mercato britannico tende ad avvicinarsi al trend italiano.

Rc auto - Italia e Germania
Evoluzione del costo dei sinistri

NUMERI INDICE: 1994=100



	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
GER	12347	12816	12792	13045	13404	13655	13261	13016	12716
ITA	8171	8911	9811	10594	12110	13248	13886	13734	13732

Valori in milioni di euro

12

Fonte: Associazioni Nazionali

Auto totale: mercati principali UE
Evoluzione del costo dei sinistri

NUMERI INDICE: 1994=100



	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
GB	7025	7171	7536	8061	8420	8759	10217	10315	10665
FRA	10200	11400	11500	11900	12600	13400	13600	13300	13000
GER	19300	19400	19200	19300	19900	20700	20355	20145	20358
ITA	9105	9944	10818	11954	13326	14428	15000	14894	14933

Valori in milioni di euro

13

Fonte: Associazioni Nazionali

Si è detto che l'evoluzione del costo dei sinistri determina in larga misura la dinamica dei premi. Questo ovviamente non avviene per automatismo ma passa attraverso spinte competitive e oscillazioni tariffarie. In ogni caso, alla lunga, la curva dei premi tende a ricongiungersi con quella dei sinistri.

Abbiamo visto che il sistema tedesco è stato capace di mantenere a lungo stabile il costo dei sinistri. In queste condizioni la competizione ha provocato una forte pressione sui premi, che dal 1996 sono diminuiti in valore assoluto, provocando una drammatica caduta di redditività del settore. Dal 2000 a oggi i premi hanno ripreso ad aumentare. Ma la diminuzione precedente era stata tale che ancora nel 2002, in valore assoluto, la raccolta non raggiungeva il livello del 1995.

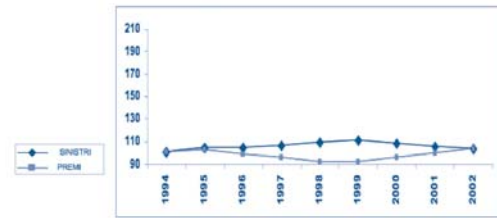
L'altro paese europeo con il maggiore livello di stabilità è la Francia. Si tratta di un mercato con una notevole capacità di controllo sul costo dei sinistri. Anche in questo caso la competizione ha determinato, alla fine degli anni '90, una stagnazione dei premi, mentre il successivo recupero sta provocando un riallineamento delle curve.

Nel mercato britannico la competizione successiva all'affermazione delle compagnie telefoniche ha provocato negli anni '90 una riduzione in valore assoluto della raccolta mentre i sinistri proseguivano la crescita, determinando una grave crisi di redditività del settore, alla quale negli ultimi quattro anni le compagnie hanno reagito intensificando la selezione dei rischi e aumentando drasticamente le quotazioni.

In Italia per un lungo periodo, dal 1994 al 2000, la dinamica del costo dei sinistri è stata fuori controllo. La curva dei premi, sempre di pochi punti al di sotto dell'aumento dei sinistri, ha avuto il carattere di una corsa a inseguimento. Per la prima volta nel 2001 questa tendenza si è invertita.

Rc auto - Germania
Evoluzione dei premi e dei sinistri

NUMERI INDICE: 1994=100



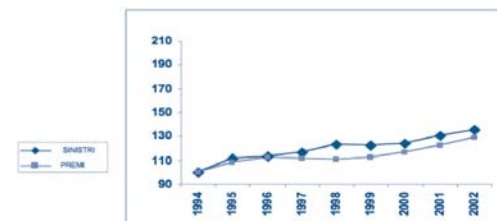
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Premi	13248	13610	13038	12657	12207	12141	12832	13163	13600
Sinistri	12347	12816	12756	13045	13404	13655	13261	13016	12716

14

Fonte : GDV

Auto totale - Francia
Evoluzione dei premi e dei sinistri

NUMERI INDICE: 1994=100



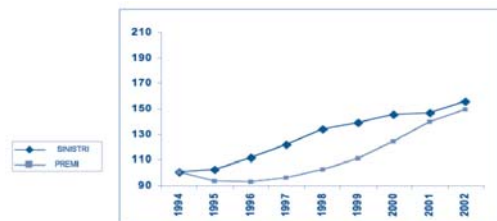
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Premi	12600	13600	14100	14000	13900	14100	14500	15400	16300
Sinistri	10200	11400	11500	11900	12200	12400	12600	13300	13800

15

Fonte : FFSA

Auto totale - Gran Bretagna
Evoluzione dei premi e dei sinistri

NUMERI INDICE: 1994=100



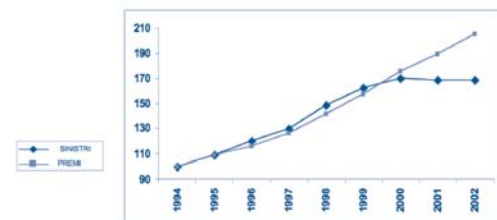
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Premi	9794	9102	9064	9065	10711	13029	12138	13863	14604
Sinistri	7035	7171	7638	8591	9420	9759	10217	10315	10665

16

Fonte : ABI

Rc auto - Italia
Evoluzione dei premi e dei sinistri

NUMERI INDICE: 1994=100



	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Premi	8174	9062	9445	10321	11766	13248	14211	15342	16652
Sinistri	8171	8911	9611	10594	12110	13248	13895	13842	13732

17

Fonte : ANIA

Efficienza come capacità di sistema

Vorrei a questo punto approfondire l'analisi dei fattori che determinano l'evoluzione del costo dei sinistri. Osservando il panorama europeo ci chiediamo quali ne siano le cause strutturali.

Per semplificare l'esposizione anticipo una valutazione interpretativa: in un contesto fortemente regolato come quello dell'rc auto **l'efficienza del mercato è una capacità di sistema**. Il controllo dei fattori di costo non è nelle mani di un solo soggetto (le imprese assicurative, la normativa, i comportamenti dei consumatori, gli orientamenti giudiziari...) ma dipende dalla interazione di tutti.

Possiamo analizzare i fattori di efficienza classificandoli in due grandi raggruppamenti:

- la gestione del rischio;
- il controllo del costo dei risarcimenti.

■ La gestione del rischio

Nei mercati europei le imprese selezionano e quotano i rischi obbedendo a regole del gioco molto diverse.

Dobbiamo ricordare che l'istituto dell'Obbligo a Contrarre, che caratterizza il mercato italiano, non è diffuso universalmente nei mercati dell'Unione Europea. In tutti i paesi l'assicurazione rc auto è obbligatoria ma ciò non comporta necessariamente l'obbligo speculare, per ogni compagnia operante in questo ramo, di assicurare qualsiasi profilo di rischio. L'Italia è il paese nel quale l'Obbligo a Contrarre è applicato nella sua forma più estesa, senza eccezioni. L'altro paese regolato da questo istituto, la Germania, permette alle compagnie di delimitare le tipologie di veicoli per i quali è offerta l'assicurazione. Negli altri paesi l'Obbligo a Contrarre non esiste. Su una scala di libertà di offerta, al polo opposto rispetto all'Italia si collocano la Gran Bretagna e altri paesi vicini al modello anglosassone. Come

garantire, trattandosi di un servizio obbligatorio, la sua accessibilità reale a tutti? In Gran Bretagna la risposta è affidata esclusivamente alle dinamiche competitive di mercato. Effettivamente si sono affermate diverse compagnie di nicchia specializzate sui rischi gravi, le quali coprono gli spazi lasciati liberi dalle compagnie generaliste.

In tutti gli altri paesi sono stati creati sistemi di compensazione che, mentre garantiscono alle compagnie la libertà di selezionare i rischi, rendono accessibile l'assicurazione anche ai clienti più rischiosi. Questi sistemi possono essere raggruppati in due categorie:

- le soluzioni create dal mercato come in Olanda, dove un consorzio privato di imprese assicurative ha dato vita a Rialto, una "bad company" specializzata nei rischi comunemente rifiutati dalle compagnie generaliste;
- gli istituti pubblici di tariffazione come il *Bureau Central de Tarification* in Francia e il *Consortio de Compensacion* in Spagna, i quali intervengono su richiesta del cliente che non trova copertura, imponendo l'assicurazione secondo una tariffa pubblica. E' vero, in questo caso, che il costo di questi rischi ricade comunque sul sistema delle imprese; ma ciò avviene in modo separato, senza condizionare le politiche di selezione e quotazione dei rischi attraverso le quali le compagnie determinano il proprio mix di portafoglio.



La libertà di offerta favorisce il dinamismo dei fattori di concorrenza e, per questo motivo, è la condizione di sistema necessaria a determinare l'efficienza del mercato.

Esaminiamo brevemente lo stato della competizione dal punto di vista della differenziazione dell'offerta. Possiamo utilizzare a questo scopo la rilevazione comparativa che abbiamo effettuato nei maggiori mercati europei.

E' utile ricordare che la rilevazione si riferisce all'offerta di 41 compagnie che, nei 5 mercati esaminati, corrispondono a una quota di mercato del 42%.

Per rendere possibile un confronto su basi omogenee abbiamo creato un set di profili:

- nove profili individuali dell'assicurato (descritto per variabili quali l'età, l'anzianità di patente, i sinistri ...);
- quattro zone (la prima e la seconda città del paese, la zona a frequenza sinistri più alta, quella a frequenza più bassa);
- in tutti i casi la stessa automobile e le stesse garanzie assicurative;

e quindi in tutto 36 profili omogenei di rischio: i nove profili individuali per le 4 zone.

Qui vediamo i risultati dell'analisi di dispersione, che rappresenta come le compagnie si differenziano nel quotare gli stessi rischi. Qui mi riferisco alla dispersione media dell'offerta in tutti i profili. Si tratta di una media, quindi solamente di una indicazione sintetica. Certamente i 36 profili debbono essere esaminati ad uno ad uno per ricavare considerazioni tecnicamente più precise, tuttavia posso anticipare che l'analisi di dettaglio non modifica nella sostanza le considerazioni generali che qui vi espongo.

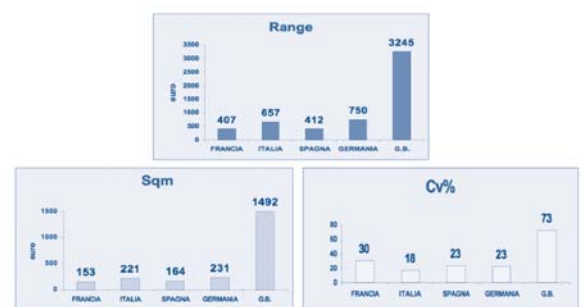
Il mercato britannico è certamente quello nel quale la dispersione è massima. Il range, cioè la differenza media assoluta fra gli estremi, supera i 3.000 euro. Lo scarto quadratico medio, cioè la distanza media di ogni compagnia dal prezzo medio del seg-

mento, è di circa 1.500 euro, che corrisponde a un indice di variazione percentuale del 73%.

Dall'osservazione degli altri mercati emerge uno standard europeo continentale: Francia, Germania, Italia e Spagna hanno raggiunto un livello fra loro simile di differenziazione dell'offerta. In questi paesi il cliente che volesse ricercare la soluzione assicurativa più conveniente potrebbe scegliere fra offerte la cui distanza dal punto medio oscilla mediamente fra 150 e 230 euro. Queste differenze corrispondono a variazioni percentuali medie fra il 18% dell'Italia e il 30% della Francia. Ovviamente gli scarti sono maggiori nei profili considerati ad alto rischio e minori nei profili a basso rischio.

Questi livelli sono il risultato di un trend evolutivo che noi abbiamo iniziato a osservare dal 1998, quattro anni dopo la liberalizzazione dei prezzi. In generale possiamo dire che la differenziazione a quel tempo era molto alta in Francia, più bassa nei paesi a liberalizzazione recente - Italia e Germania - nonché in Spagna; negli anni successivi i trend sono andati a convergere verso un livello comune, una sorta di standard europeo di differenziazione competitiva dal quale resta molto distante la Gran Bretagna.

Offerta rc auto 2003
Analisi di dispersione - media dei profili



19

Fonte : indagine campionaria IRSA

Non è nella differenziazione dell'offerta, quindi, che si rilevano le maggiori diversità fra i mercati europei, quanto meno per quelli continentali.

Certamente è molto diversa la reattività della doman-

da. La mobilità dei consumatori è elevatissima in Gran Bretagna, dove quasi la metà degli automobilisti cambia assicurazione ogni anno; è alquanto elevata in numerosi altri mercati europei, dove il turn-over dei clienti oscilla fra il 20 e il 30%; è decisamente più bassa nel nostro paese, dove resta limitata a circa il 10%.

Turn-over dei clienti



20

Fonte : ANIA

Questo fenomeno ha numerose spiegazioni. Certamente contano gli orientamenti socio-culturali più generali. Le ricerche di *customer satisfaction* indicano che gli assicurati italiani sono fedeli in primo luogo al proprio agente, poiché considerano la relazione con esso come l'aspetto di maggiore qualità nel servizio assicurativo.

Ma questa spiegazione a mio avviso non è sufficiente. Soprattutto è troppo statica, cioè non rende conto dei motivi che determinano il cambiamento dei comportamenti dei consumatori. La stabilità del mercato italiano, nonostante il livello raggiunto di *price competition*, richiede una spiegazione più ampia, che deve considerare i caratteri peculiari del nostro sistema.

C'è una relazione molto stretta fra il carattere più o meno regolato, più o meno libero dei sistemi-paese e l'intensità delle dinamiche competitive.

Soprattutto negli anni '80 ma anche nel decennio successivo l'uniformità dei mercati europei è stata rotta da iniziative portate da nuovi entranti, imprese provenienti dall'esterno dei mercati assicurativi, interessate a conquistare quote significative di business. Tutte queste iniziative hanno potuto sviluppare strategie di posizionamento selettivo su segmenti di rischio, allo scopo di ottenere livelli di redditività superiori a quelli medi del

mercato. Prima in Francia, con il grande sviluppo delle mutue senza intermediari, le quali occupano oggi una quota di mercato del 47%. Strutture antiche - le mutue professionali - che conquistano un mercato nuovo, fuori dei loro tradizionali confini sociali. Le mutue con reti dirette hanno conquistato una forte posizione di mercato anche in Germania. In Gran Bretagna, dalla fine degli anni '80, alcune compagnie telefoniche hanno ottenuto un rapido successo. Oggi la loro quota di mercato è prossima al 40%. Infine alcuni gruppi bancari con un forte orientamento *retail*, soprattutto in Germania e Francia, hanno esteso la propria offerta alle assicurazioni auto per coprire tutti i bisogni di sicurezza delle famiglie clienti, ottenendo buoni risultati sotto il profilo sia dei volumi che della redditività. Le compagnie bancarie in Germania e Francia hanno acquisito nell'assicurazione auto una quota rispettivamente del 7 e del 5%. Queste politiche ben difficilmente possono essere realizzate in un contesto caratterizzato dall'obbligo a tariffare e a coprire tutti i rischi.

L'eliminazione delle barriere all'ingresso è certamente un obiettivo fondamentale per favorire la concorrenza. Una barriera ulteriore è la bassa redditività. Occorre chiedersi che cosa possa determinare l'attrattiva di un mercato nel quale, come abbiamo visto, i costi tendono normalmente a superare i premi raccolti. Il punto fondamentale è che in un mercato maturo come l'assicurazione rc auto non è la redditività media capace di giustificare le strategie di ingresso, bensì l'aspettativa di potere conquistare posizioni di segmento con livelli di redditività molto diversi dalla media del settore.

In questa tavola potete esaminare la differenziazione dei risultati tecnici delle prime venti compagnie in ognuno dei principali mercati europei negli ultimi 6 anni. La scelta di limitare l'analisi alle compagnie maggiori e di esaminare i risultati non di un solo esercizio ma di un periodo alquanto lungo elimina l'influenza di variazioni straordinarie poco significative. Le differenze di risultato sono espresse come scarto quadratico

medio, cioè come scarto medio dei risultati di ogni compagnia dal risultato medio generale. E' una sorta di indicatore di quanto la redditività aziendale sia determinata dalla efficienza distintiva dell'impresa anziché dall'andamento generale del mercato. Credo che risulti molto evidente che l'ampiezza degli scarti è fortemente correlata al livello di libertà di offerta che caratterizza ogni sistema-paese. La libertà di offerta determina vantaggi per le imprese più efficaci nel posizionamento competitivo e più efficienti nella gestione dei rischi.

Scarti fra gli s/p medi delle maggiori 20 compagnie

	Auto 97-02 SQM	RCA 97-02 SQM	
Fra	8,0	Ger	7,8
Ger	6,1	Ita	4,5
GB	8,2		
Ita	4,7		

21

Fonte : IRSA, analisi dei bilanci

Il controllo del costo dei risarcimenti

Accanto alla capacità di selezionare e quotare i rischi, il secondo fattore di efficienza del mercato rc auto è la capacità di controllare l'evoluzione dei costi di risarcimento. Esponiamo anzitutto il quadro dei dati fondamentali.

La frequenza dei sinistri è in calo in tutti i mercati europei, con l'eccezione della Gran Bretagna. Il miglioramento maggiore lo si è avuto in Italia, dove peraltro la base di partenza era straordinariamente elevata. Oggi l'Italia è ancora il paese con la più alta frequenza dei sinistri, lievemente inferiore al 9%.

Frequenza sinistri rc auto

	1999	2000	2001	2002
Ger	8,9%	7,9%	7,5%	7,2%
Fra	6,3%	6,1%	5,9%	5,0%
Ita	12,2%	11,0%	9,6%	8,8%
GB	8,3%	8,2%	8,9%	8,7%

22

Fonte : Associazioni Nazionali

Di direzione contraria e preoccupante è il trend del costo medio dei sinistri. Rispetto agli altri grandi mercati europei il costo medio italiano era tradizionalmente più basso proprio perché la frequenza era gonfiata da un numero elevatissimo di piccoli risarcimenti. Oggi il costo medio dei sinistri in Italia ha superato quello francese e raggiunto quello della Germania. La dinamica nei due grandi mercati continentali si è tenuta più o meno in linea con l'inflazione, mentre l'Italia ha avuto in cinque anni un incremento di costo medio del 64%.

Costo medio dei sinistri rc auto- 2002

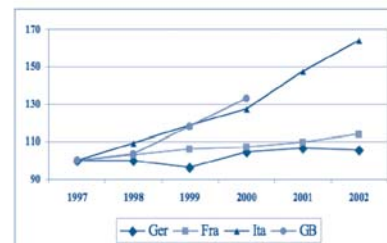


23

Fonte : Associazioni Nazionali, ISVAP *dato 2000

Trend del costo medio dei sinistri rc auto

INDICE: 1997=100



24

Fonte : Associazioni Nazionali, ISVAP

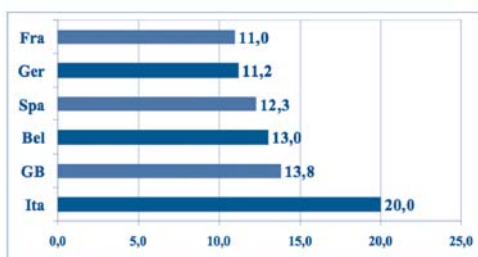
I fattori che determinano il costo dei risarcimenti sono molto numerosi. Tuttavia credo che possano essere enucleati tre fattori principali, oltre alle frodi:

- l'incidenza dei danni alle persone sul numero totale dei sinistri;
- l'incidenza dei danni liquidati in contenzioso;
- i costi di riparazione dei veicoli.

Ho definito l'efficienza del mercato assicurativo una capacità di sistema. Questo è certamente vero anche per quanto riguarda la possibilità di mettere sotto controllo l'evoluzione di questi fattori.

Esaminiamo l'incidenza dei danni alle persone. In Italia un sinistro su cinque determina richieste di risarcimento per lesioni personali: il doppio rispetto a tutti gli altri paesi. L'incidenza dei danni alle persone, del tutto al di fuori delle medie europee, ha conseguenze pesanti sul costo totale dei risarcimenti. Confrontiamo ad esempio il nostro mercato con quello strutturalmente più simile, quello tedesco: in Italia si stima che il 55% del costo totale dei sinistri rc auto sia per danni alle persone, mentre in Germania è il 33%.

Quota dei sinistri con danni alle persone sul totale dei sinistri rc auto 2001 - 2002



Fonte: Associazioni Nazionali, CEA Belgio 1999 - dati in %

25

Un importante fattore di incremento dei costi, relativo ai soli danni materiali, è la difficoltà a controllare i processi di riparazione e l'acquisto dei ricambi. Canalizzare i risarcimenti nelle reti di carrozzerie convenzionate è la politica adottata dalle imprese assicurative per mettere sotto controllo la catena dei fornitori, negoziare e standardizzare i costi. Ma sono note le difficoltà di accettazione della riparazione diretta nel nostro paese, mentre questa modalità di gestione del servizio è largamente diffusa negli altri grandi mercati europei.

La strada principale indicata dalle *best practises* europee consiste in una strategia di trasformazione dei risarcimenti **da prestazioni verso controparti a prestazioni delle compagnie verso i propri clienti**. Questa strategia è considerata efficace verso tutti gli obiettivi di controllo dei fattori di costo: ricondurre nella norma il numero dei sinistri con danni alla persona; limitare la litigiosità e il numero di sinistri liqui-

dati in contenzioso; estendere la riparazione diretta per contenere i costi di riparazione.

In Italia il passo più importante fatto in questa direzione è l'esperienza della CID, la Convenzione Indennizzo Diretto, che ha raggiunto una incidenza del 44% sui sinistri per i soli danni materiali, ovvero il 35% del totale dei sinistri. Ciò significa che nel 65% dei casi la liquidazione è una prestazione esterna al rapporto compagnia-cliente. Questo è uno dei nodi più importanti per l'assicurazione di responsabilità civile, nella quale il cliente è contraente del servizio ma il risarcimento si rivolge a un terzo danneggiato. La relazione diretta con il cliente si basa su un rapporto di conoscenza reciproca e di fiducia, facilita la prevenzione delle distorsioni del risarcimento; riduce drasticamente il ricorso al contenzioso; dà alla compagnia la capacità di comunicazione e la forza negoziale per canalizzare la gran parte dei sinistri verso la riparazione diretta.

L'esperienza dei mercati dimostra che è possibile generalizzare oltre gli attuali limiti la pratica del risarcimento ai clienti. Due sono le leve utilizzate:

- La prima, già sperimentata da 2 anni nel mercato francese, è l'estensione della Convenzione Indennizzo Diretto anche ai danni alle persone. In un mercato come quello italiano, nel quale questi danni incidono per il 20% sul numero dei sinistri ma per più del 50% sul costo totale, la decisione di intraprendere anche in Italia questa soluzione ha un valore potenziale particolarmente elevato.
- La seconda possibile strategia riguarda quel 56% dei sinistri per danni materiali tuttora liquidati al di fuori della CID. I responsabili delle compagnie estere che abbiamo intervistato esprimono la forte convinzione che la diffusione della garanzia kasko è un architrave delle politiche di controllo sulla catena dei risarcimenti anche per quanto riguarda l'rc auto. Nei mercati in cui la kasko ha una diffusione di massa la gran parte dei sinistri rc auto sono

anche sinistri kasko: vengono liquidati dalla compagnia al proprio cliente, con meccanismi di rivalsa fra la compagnia del responsabile e quella del danneggiato. In Gran Bretagna l'84% delle automobili private sono assicurate con coperture che comprendono la kasko. In Francia il 57%, in Germania il 37%. In Italia la kasko ha una diffusione così limitata da comportare gravi rischi di selezione avversa. Non voglio certamente sottovalutare le differenze di base fra questi mercati. Tuttavia, alla luce della nostra indagine, credo che questo sia uno dei nodi di necessaria innovazione per il prossimo futuro: innovazione tariffaria, di prodotto e di marketing. Fra queste innovazioni il necessario passaggio, nelle polizze kasko, dalle tariffe basate

sul valore del veicolo alle tariffe personalizzate.

Queste considerazioni non appaiono marginali rispetto ai fondamentali nodi critici della rc auto. Io credo che possiamo ricavarne la consapevolezza di quanto siano grandi tuttora le opportunità di introdurre innovazioni significative nel mercato dell'assicurazione auto.

Centrare il sistema delle prestazioni sulla relazione con il cliente è una strategia complessa e di lungo termine ma credo possa essere condizione decisiva non solo per recuperare efficienza ma anche per proporsi l'obiettivo di competere veramente sulla qualità del servizio e reimpostare il rapporto assicurativo su nuove basi di fiducia.

UNA RASSEGNA DELLA LETTERATURA SULL'ASSICURAZIONE AUTO NEGLI STATI UNITI

Dario Focarelli, Capo Economista dell'ANIA

1 Introduzione

Gli Stati Uniti non sono generalmente un punto di riferimento adottato dagli studiosi italiani in campo assicurativo per almeno due motivi. Innanzitutto perché il contesto legislativo e regolamentare è molto diverso dal nostro, così come profondamente diverse sono le tradizioni e la pratica dell'industria assicurativa. Il secondo è che, soprattutto, ma non esclusivamente, nei rami regolamentati gli Stati Uniti non costituiscono una realtà unica, in quanto spesso la normativa ha carattere statale: pertanto confrontarsi con gli Stati Uniti richiede, ad esempio nel settore dell'assicurazione auto, la conoscenza dettagliata di 50 normative statali.

Un contributo molto importante per l'analisi e il confronto tra i diversi stati è costituito dal libro curato da J. D. Cummins direttore del Dipartimento delle Assicurazioni della prestigiosa Wharton School di Filadelfia, che raccoglie saggi di valenti ricercatori di molte Università. Il progetto di ricerca è stato commissionato da *AEI-Brookings Joint Center for Regulatory Studies*, un centro studi autorevole, indipendente e non-partisan che analizza l'effetto della regolamentazione sull'economia.

Lo svantaggio dell'esistenza di un quadro normativo frammentato, per l'articolazione dei diversi stati dell'Unione, può tradursi in un'occasione ricca di spunti di analisi per un ricercatore. Gli Stati Uniti, infatti, costituiscono una sorta di "laboratorio naturale": nei diversi stati, che presentano una relativa omogeneità per numerosi altri aspetti, sono state

applicate ricette diverse nel campo dell'assicurazione auto. Analizzando le diversità tra questi stati, oltre che le modifiche che uno stesso stato ha introdotto nel tempo alla propria regolamentazione in materia, è possibile valutare le conseguenze delle diverse soluzioni.

Scopo di questa rassegna non è evidentemente quello di individuare la "ricetta giusta" per l'Italia. Se esistesse la soluzione perfetta, in grado di assicurare un mercato efficiente, costi contenuti, incentivi alla guida sicura e un adeguato margine di profitto per le imprese, questa avrebbe già trovato applicazione uniforme negli stessi Stati Uniti. E, invece, in molti stati americani il dibattito sulla assicurazione auto è incandescente, almeno quanto lo è in Italia. Non a caso uno dei lavori accademici più importanti sull'argomento, tanto da meritare la pubblicazione sulla prestigiosa *American Economic Review*, si chiede "WHY IS AUTOMOBILE INSURANCE IN PHILADELPHIA SO DAMN EXPENSIVE?" (Smith e Wright, 1992), un titolo che non sfuggerrebbe nella nostra stampa nazionale.

Il lavoro è organizzato come segue. Il secondo paragrafo presenta una sintetica descrizione del funzionamento del sistema dell'assicurazione auto nei diversi stati dell'Unione. Nel terzo paragrafo e in quello successivo è misurata la dispersione dei premi tra stati e assicurati e sono analizzati gli effetti di questa dispersione. Il quinto paragrafo esamina il problema delle frodi e del possibile rafforzamento dell'azione di prevenzione e repressione. L'ultimo paragrafo tenta di tirare alcune conclusioni.

2 Uno sguardo d'insieme al sistema

L'assicurazione per la responsabilità civile (*liability coverage*) è obbligatoria in 45 dei 50 stati americani; negli stati dove non è obbligatoria l'assicurazione per la responsabilità civile è tuttavia obbligatoria l'assicurazione per i danni causati da veicoli non assicurati (*Uninsured motorist coverage*). I massimali minimi di legge per la *liability coverage* sono diversi tra stato e stato, ma sono generalmente considerati piuttosto bassi, se messi in relazione con l'entità delle possibili richieste di risarcimento. Il valore modale del massimale minimo richiesto è pari a 50.000 dollari per il complesso dei danni alla persona e a 10.000 per i danni alle cose.

In genere, l'assicuratore non è obbligato ad assicurare ciascun richiedente. A coloro che hanno difficoltà nell'assicurarsi, viene garantita la copertura attraverso un pool formato dalle imprese di assicurazione. Questo sistema viene definito come "*residual market*" e ha generalmente due caratteristiche: 1) i prezzi sono regolati dalle autorità, 2) le perdite sono distribuite tra gli assicuratori dello stato e, in alcuni casi, tra gli assicurati del mercato "volontario".

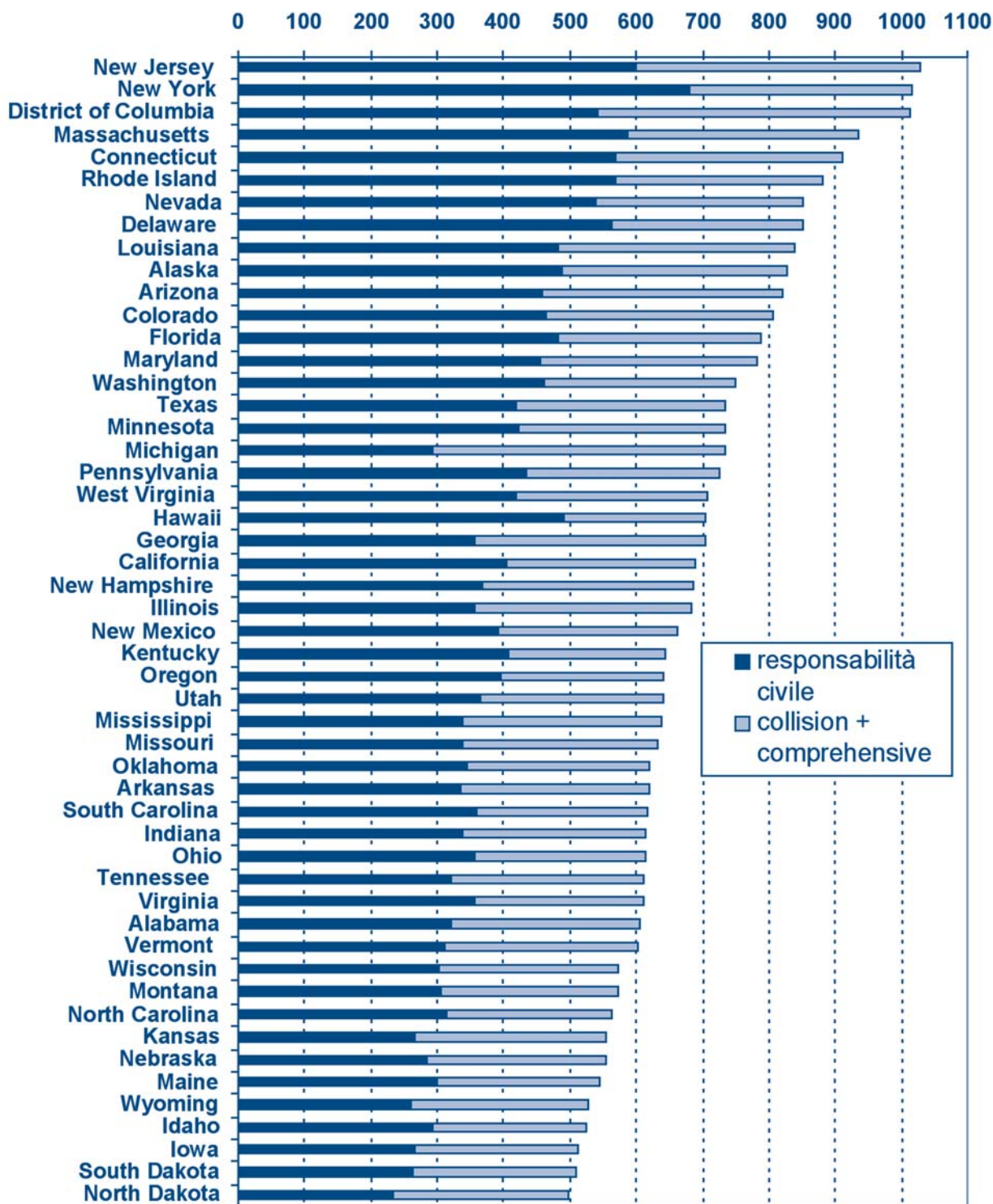
3 La dispersione dei premi

Il fatto che il sistema sia regolamentato potrebbe portare a concludere che il livello dei premi sia

piuttosto uniforme tra stati, ma così non è. Secondo i dati diffusi dall'Associazione delle autorità di vigilanza, nel 2001 (ultimi dati disponibili) la spesa media per la copertura della responsabilità civile (barra rossa nella figura 1) oscillava tra i 681 dollari nello stato di New York e i 234 nel North Dakota. La spesa media, comprensiva della copertura per i danni al proprio veicolo (collision) e quella per i danni causati da furto, incendio e atti di vandalismo (comprehensive), era compresa tra i 1.027 dollari nel New Jersey e i 498 nel North Dakota (figura 1). La spesa media nazionale era pari a 718 dollari nel 2001 e secondo le stime dell'*Insurance Information Institute* riportate sul sito <http://www.iii.org/media/facts/statsbyissue/auto/> sarebbe salita a 781 nel 2002, a 847 nel 2003 e a 898 nel 2004.

Ma la dispersione dei premi non è solo limitata agli stati; è, innanzitutto, dispersione tra le diverse caratteristiche dei guidatori. Worrall (2002) riporta a solo titolo esemplificativo i premi per 7 profili di assicurati nel "Territorio 12" del New Jersey (una dimensione territoriale più limitata della nostra provincia). Dai dati raccolti dal *New Jersey Department of Banking and Insurance* (riportati nella tavola 2, che riproduce la tavola contenuta in Worrall, 2002) risulta che per il profilo più rischioso la media delle offerte delle compagnie è pari a un premio di 2.062 dollari, valore circa otto volte superiore al premio per l'assicurato meno rischioso (262 dollari).

Spesa media per l'assicurazione auto
nei diversi stati (\$, 2001)



1 In blu è riportata la componente dei premi per la responsabilità civile; in azzurro quella per le coperture "Collision" e "Comprehensive".
Fonte: National Association of Insurance Commissioners, riportato dall'Insurance Information Institute sul sito <http://www.iii.org/media/facts/statsbyissue/auto/>

Tariffe per l'assicurazione nel New Jersey (1999)

AUTO INSURANCE IN NEW JERSEY

97

Table 3-3. *High and Low Premiums, Private Passenger Auto Insurance, Territory 12, 1999^a*
1999 dollars

Example	Premium			Differential
	Average	Highest	Lowest	
1-A ^b	1,155	2,537	661	1,876
2-A ^c	2,062	5,171	1,394	3,777
3-A ^d	1,785	3,744	1,167	2,577
4-A ^e	980	1,324	675	649
5-A ^f	1,129	1,978	712	1,266
6-A ^g	996	1,993	837	1,156
7 ^h	262	569	204	365

Source: New Jersey Department of Banking and Insurance (2000b, 2000e).

a. Territory 12 is suburban Camden. Note: The Insurance Department *lists* premiums for all insurers writing business in the policy class. The highest and lowest premiums have been selected for illustrative purposes only. Companies exempt from the "take-all-comers" rule or those with membership requirements have not been included. All examples are for "verbal threshold."

b. Eighteen-year-old youthful male, unmarried principal operator, driver training, no good-student discount, no accidents or DMV violations past three years; pleasure use 12,000 miles; \$250,000 standard PIP, \$250 deductible, no qualifying discounts, liability-only policy, BIL and uninsured motorist liability (UI) \$15/30 or combine single limit of \$35,000 (PDL, \$5,000); 98 Pontiac Grand Am SE, 4-door sedan, Insurance Services Office (ISO) rating 8.

c. Married couple, both 30-49 with newly licensed seventeen-year-old daughter, no driver training, no good-student discount, no accidents or DMV violations past three years, pleasure use 12,000 miles; \$250,000 standard PIP, \$250 deductible, no qualifying discounts, BIL and UI \$100/300 (PDL, \$25,000) or combined limit of \$300,000; 98 Pontiac Grand Am SE, 4-door sedan, \$500 deductible for comprehensive and collision.

d. Married couple, both 30-49, two vehicles and no inexperienced operator, no accidents or DMV violations past three years, with same writer last fifteen years; car no. 1 husband to work 10 or more miles, 20,000 annual; car no. 2 wife to work less than 3 miles, 12,000 annual miles; no qualifying discounts, \$250,000 standard PIP, \$250 deductible, BIL and UI \$100/300 (PDL, \$25,000) or combined limit of \$300,000. Car no. 1 98 Pontiac Grand Am SE, \$500 deductible comprehensive and collision. Car no. 2 1997 Chevy Astro Van 4x2, ISO rating 6, \$500 deductible comprehensive only.

e. Married couple, both 65-69, no accidents or DMV violations past three years, pleasure use 12,000 annual miles, \$250,000 standard PIP, \$250 deductible, no qualifying discounts, BIL and UI \$100/300 (PDL, \$25,000) or combined single limit of \$300,000; 1998 Pontiac Grand Am SE, \$500 deductible comprehensive and collision.

f. Twenty-six-year-old female, unmarried, no accidents or DMV violations past three years, pleasure use 12,000 miles annual, \$250,000 standard PIP, \$250 deductible, no qualifying discounts, BIL and UI \$100/300 (PDL, \$25,000) or combined single limit of \$300,000; 1997 Saturn Coupe SC1, ISO rating 10, \$500 deductible comprehensive and collision.

g. Thirty-year-old male, single-car policy, no accidents or DMV points past three years, drive to work less than 3 miles and 10,000 annual miles, \$250,000 standard PIP, \$250 deductible, no qualifying discounts, BIL and UI \$15/30 (PDL, \$5,000) or combined single limit of \$35,000; 1998 Pontiac Grand Am SE, \$500 deductibles comprehensive and collision.

h. Thirty-year-old male, single-car policy, no accidents or DMV points past three years, drive to work less than 3 miles and 10,000 annual miles, no qualifying discount, one year with company, *basic policy*, PDL \$5,000, PIP \$15,000, no physical damage coverage, no optional BIL coverage.

Infine, vi è una dispersione, anch'essa molto ampia, tra i premi offerti dalle diverse compagnie di assicurazione a uno stesso potenziale assicurato. Sempre nella tavola 2 è possibile verificare che la differenza tra l'offerta massima e minima per lo stesso profilo era pari, in 5 casi su 7, ad almeno 1.000 dollari (che solo per dare la dimensione, era pari all'incirca al premio medio nello stato) e che in media l'offerta più onerosa era circa quattro volte superiore all'offerta minima. Poiché nel 1999 era la prima volta che il *New Jersey Department of Banking and Insurance*

pubblicava un confronto tra le tariffe per i diversi profili, ho provato a rifare lo stesso esercizio con dati più recenti, relativi al 2002 e disponibili sul sito internet <http://www.state.nj.us/cgi-bin/dobi/autopremiums/ziplist.pl> per verificare se con il tempo si fosse attenuata la dispersione nelle offerte delle compagnie. I risultati, riportati nella tavola 3, permettono di osservare che la dispersione è rimasta molto elevata: in particolare, la differenza tra il premio massimo e quello minimo è aumentata per tutti i profili rispetto a quella calcolata per il 1999.

Premio massimo e minimo per Private Passenger Auto Insurance, "Territorio 12" dello Stato del New Jersey (\$, 2002)

	Premio			
	Media	Valore massimo	Valore minimo	Differenza
1-A	1.455	3.106	574	2.532
2-A	2.718	6.017	1.632	4.385
3-A	2.204	4.206	982	3.224
4-A	1.144	1.958	705	1.253
5-A	1.383	2.275	912	1.363
6-A	1.274	2.822	805	2.017
7 ^H	350	917	186	731

3 Elaborazione su dati del *New Jersey Department of Banking and Insurance* disponibili il 3 marzo 2004 sul sito internet <http://www.state.nj.us/cgi-bin/dobi/autopremiums/ziplist.pl>. Si applicano tutte le note della tavola 2

Un economista fatica a razionalizzare questa evidenza; forse non resta altro che sottoscrivere la famosa conclusione di Joskow (1973), "*There is no other product for which consumer ignorance is so prevalent*". O forse, più probabilmente, il risultato ha qualcosa a che vedere con il costo di cambiare assicurazione e con il valore che l'assicurato attribuisce al rapporto di fiducia con l'assicuratore e/o l'agente. Sono convinto che si può studiare questo meccanismo, conoscerlo meglio,

anche al fine di favorire lo sviluppo della concorrenza e l'efficienza del settore.

Ai nostri scopi, al momento, è sufficiente constatare il fatto che una forte dispersione tra i premi, per localizzazione geografica, per caratteristiche del guidatore, per singole compagnie è una caratteristica intrinseca nell'esercizio dell'assicurazione auto; non è certo una peculiarità italiana. Può quindi essere utile interrogarsi sugli effetti della dispersione tra i premi.

4 Effetti della dispersione dei premi

La letteratura assicurativa concorda ampiamente sul fatto che l'assicurato paghi un premio strettamente connesso con la probabilità di causare un sinistro e che, a tal fine, il sistema di bonus-malus sia un metodo efficiente (Chiappori, 2000). Esso infatti (Dionne e Harrington, 1992) riduce i rischi connessi con la circostanza che l'assicurato dispone di maggiori informazioni dell'assicuratore sul proprio effettivo livello di rischiosità (selezione avversa) o sul grado di attenzione che metterà nella guida (*ex ante moral hazard*).

In altri termini, il fatto che l'assicuratore conosca come si è comportato nel passato l'assicurato migliora la capacità di calcolare il premio in funzione del rischio, mentre la minaccia di un incremento del premio a seguito di un sinistro causato costituisce per l'assicurato un incentivo alla guida prudente.

Tuttavia, un sistema di bonus-malus può determinare una forte dispersione dei premi, se esiste un'ampia varianza del numero dei sinistri causati dai singoli assicurati o da categorie di assicurati nell'arco di qualche anno.

Una forte dispersione, però, è motivo di insoddisfazione per i singoli assicurati e per le categorie di assicurati che pagano i premi più elevati o che hanno subito gli aumenti più consistenti dei premi; rafforza la domanda di regolamentare il livello dei premi.

Il singolo assicurato, soprattutto se ha un reddito basso, di fronte a un premio molto elevato, può decidere di non assicurarsi o di assicurarsi solo con i massimali minimi di legge. Negli Stati Uniti si stima che circa il 15 per cento dei guidatori non si assicura e la percentuale è molto più elevata nelle aree degradate delle grandi città. Questo ha un effetto molto negativo sul sistema e si traduce in ulteriori costi per gli altri assicurati che debbono acquistare la copertura contro il rischio di

danni causati da veicoli non assicurati (*Uninsured motorist coverage*), obbligatoria in ben 14 stati. Inoltre, una quota elevata di assicurati volontariamente acquista anche la copertura contro il rischio di danni causati da veicoli sottoassicurati (*Underinsured motorist coverage*).

Le categorie di assicurati che pagano i premi più alti costituiscono un potente gruppo di pressione volto ad imporre limiti regolamentari ai premi. I lavori di Tennyson, Weiss e Regan (2002), Worrall (2002) e Grace, Klein e Philips (2002) dimostrano che l'applicazione di una regolamentazione dei premi è correlata con il livello dei premi nello stato e alla loro dispersione tra aree geografiche e categorie di guidatori.

In 31 stati le tariffe sono soggette ad una approvazione preventiva da parte delle autorità (prior approval). In 18 stati gli assicuratori comunicano le loro tariffe alle autorità, le quali, per quanto assai raro, possono non approvarle¹. Vi è evidenza che l'approvazione delle tariffe viene negata, con maggior frequenza, nei periodi di forte crescita dei premi.

Vi sono poi metodi indiretti, come ad esempio quello di vietare alle imprese di utilizzare alcune informazioni per offrire il prezzo della copertura (tra queste in Massachusetts, l'età e lo stato di famiglia) o obbligarle a offrire la copertura a tutti i richiedenti. Un altro metodo indiretto è quello di fissare le tariffe nel mercato residuale a un livello relativamente basso, così da costituire un tetto per i premi nel mercato volontario.

La regolamentazione delle tariffe, soprattutto quando viene imposto un tetto massimo, si traduce in un sussidio pagato dai migliori guidatori ai peggiori e/o in perdite nel conto economico delle compagnie di assicurazione. Ambedue le eventualità sono cariche di conseguenze negative, in primo luogo per gli assicurati, soprattutto per quelli "buoni", che sono in grande maggioranza.

¹ Solo nello stato dell'Illinois da oltre 30 anni non si applica alcuna regolamentazione dei premi e si hanno tariffe e costi relativamente contenuti e una quota molto bassa di assicurati nel mercato residuale (D'Arcy, 2002).

Nel caso di sussidi incrociati (*cross-subsidies*), gli assicurati più negligenti avranno un incentivo ridotto a guidare con prudenza; ciò potrebbe determinare un aumento dei costi complessivi di risarcimento e, di conseguenza, un aumento generalizzato dei premi.

Nel caso le compagnie siano costrette a sopportare perdite (*rate suppression*) si può determinare una riduzione dell'offerta di assicurazione. Gli assicuratori, infatti, potrebbero trovare conveniente uscire da un mercato in perdita; la contrazione dell'offerta può tradursi, di nuovo, in un aumento dei premi per tutti gli assicurati.

I risultati della ricerca dell'*AEI-Brookings Joint Center for Regulatory Studies* sintetizzati da Cummins (2002, pag. 5) sono coerenti con queste previsioni.

"Cross-subsidization and rate suppression create additional economic inefficiencies. As Tennyson, Weiss, and Regan point out in chapter 2, subsidized rates reduce incentives for high-cost drivers to drive carefully, resulting in an increase in accident rates and insurance loss costs. Harrington shows that regulation also results in reduced coverage availability in the voluntary insurance market, generally increasing the size of the residual market in regulated states. In addition, regulation leads to more premium volatility because price changes are less frequent and larger in regulated states than in competitive states (see chapters 2 and 6).

Thus, in the long run, rate regulation does not significantly reduce prices for consumers. However, it generally reduces availability of coverage, increases price volatility, and reduces the quality and variety of services available to consumers. The system also subsidizes high-cost drivers, sending adverse incentive signals and increasing accident costs. Regulation also increases cash flow volatility for insurers, raising the cost of capital. In

essence, regulation creates material economic inefficiencies in order to provide cross-subsidies to the drivers who impose the highest costs on state automobile insurance systems".

5 Un problema di grande rilevanza: le frodi

Uno dei problemi all'origine della crescita del costo dei sinistri negli Stati Uniti è rappresentato dalle frodi. Brockett et al. (1998) riportano una stima dell'Insurance Research Council secondo cui *"the excess injury payments as a result of fraud and/or buildup are estimated to be between 17 and 20 percent of total paid losses, or \$5.2 to 6.2 billion additional for injury claims in 1995"*.

Numerosi studi, tra cui Weisberg e Derrig (1991) e Cummins e Tennyson (1992), sostengono che una buona misura della rilevanza del problema delle frodi è costituita dal rapporto tra gli incidenti con danni alla persona e il totale degli incidenti. Inoltre, Weisberg e Derrig (1991), Cummins e Tennyson (1992) e Nielson e Kleffner (2003) mostrano che la probabilità del verificarsi di frodi è maggiore e ha un più elevato costo per le imprese di assicurazione nel comparto della responsabilità civile.

Contrastare le frodi (che gli economisti fanno rientrare nella categoria dell'*ex post moral hazard*) attraverso la discriminazione di prezzo e/o l'introduzione di una franchigia non è efficace. Questo perché nel sistema di responsabilità civile è assai difficile offrire quei contratti che possono indurre l'assicurato a rivelare le proprie caratteristiche².

Le compagnie possono intensificare l'attività di verifica per controllare meglio il comportamento dell'assicurato; tuttavia, è un'attività che può risultare molto costosa (si tratta del problema di *costly state verification* introdotto nella letteratura economica da Townsend; 1979) e con benefici

² Ciò sarebbe possibile in un sistema di first party (quello tipico nelle assicurazioni danni, in cui l'assicurato è assicurato con la propria compagnia e risarcito da essa). L'introduzione di un sistema first party nell'assicurazione auto non è tuttavia di semplice applicazione; infatti esso è applicato in un numero molto limitato di giurisdizioni ed è associato, almeno negli Stati Uniti, con il sistema no-fault.

inferiori ai costi, considerato che soltanto il 2,6 per cento delle frodi è perseguita dall'autorità giudiziaria (Weisberg e Derrig; 1991).

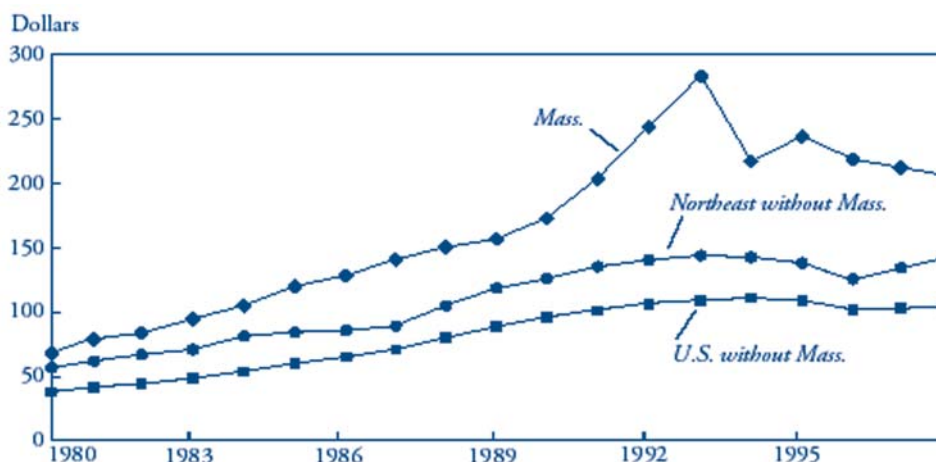
È importante notare, inoltre, che il livello delle spese sostenute da ogni singola compagnia per contrastare le frodi può essere inferiore a quello ottimale, per il problema noto in letteratura come *free riding*. Infatti, singole compagnie di assicurazione che combattono le frodi possono non ricevere per intero il beneficio associato ai costi sostenuti, perché parte di questi benefici, come

quelli derivanti da una accresciuta consapevolezza dei giudici sul problema delle frodi, va anche a vantaggio dei concorrenti (Cummins; 2002).

Per questo motivo la letteratura suggerisce che può risultare efficiente una cooperazione tra lo Stato e l'industria privata nell'azione di prevenzione e repressione delle frodi. Questo è ciò che è stato fatto nello stato del Massachusetts, dove Derrig et al. (1994) stimavano che quasi il 50 per cento delle richieste di rimborsi per danni alla persona era di ammontare eccessivo rispetto al danno subito.

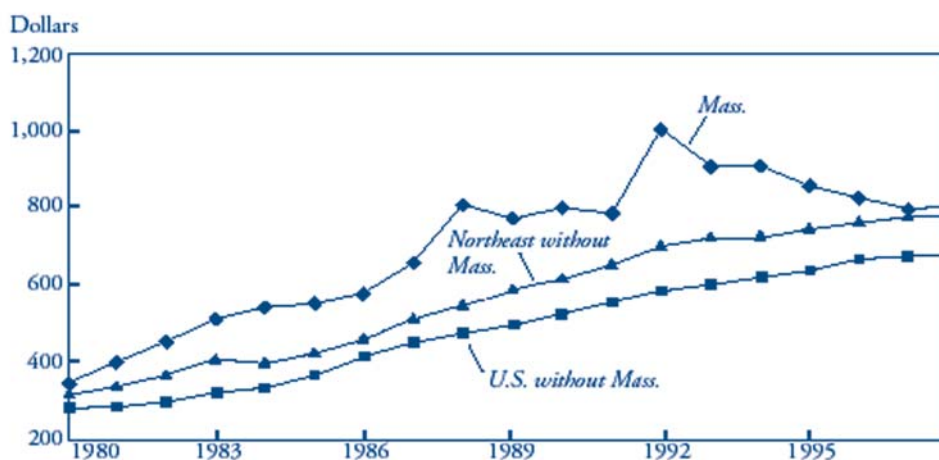
Costo del risarcimento dei danni alla persona e premio per veicolo nel Massachusetts (1980-1998)

Figure 2-6. *BIL Loss Costs per Car, 1980-98*



Source. Authors' calculations from Insurance Research Council (2000)

Figure 2-8. *Premiums per Car-Year, 1980-98*



Source. Authors' calculations from Insurance Research Council (2000)
Riprodotte da Tennyson, Weiss e Regan (2002, pagg. 75 e 77).

La diffusione di questi studi suggerì agli inizi degli anni '90 l'istituzione del *Massachusetts Insurance Fraud Bureau* (MIFB), un istituto dedicato al contrasto delle frodi, finanziato dalle imprese del settore³. L'obiettivo del MIFB è prevenire e reprimere le frodi, soprattutto quelle relative ai danni alla persona; esso è composto da investigatori e avvocati. Il presidente dell'organismo di vigilanza sulle assicurazioni e altri pubblici ufficiali sono membri del Consiglio direttivo dell'istituto. Le compagnie sono obbligate per legge a segnalare i casi sospetti al MIFB, fornendo tutte le informazioni, anche quelle riservate, che possono essere successivamente usate dai giudici nei processi. Secondo Tennyson, Weiss e Regan (2002) l'istituzione del MIFB avrebbe contribuito alla riduzione del costo medio dei risarcimenti per danni alle persone, in rapporto al numero di veicoli e favorito la discesa dei premi verso il valore medio degli stati del Nord Est (Figura 4, riprodotta da Tennyson, Weiss e Regan; 2002, pp. 75 e 77). I premi nel Massachusetts avevano registrato una crescita molto forte: da 341 dollari nel 1980 a 1.000 dollari nel 1992, mentre nel resto del Nord Est erano aumentati nello stesso periodo da oltre 300 dollari a oltre 600. Nel 1998 il livello dei premi era pari a circa 800 dollari sia nel Massachusetts sia negli altri stati del Nord Est (figura 4).

6 Conclusioni

Questa rapida rassegna della letteratura sull'esperienza dell'assicurazione auto negli Stati Uniti mostra che l'imposizione di prezzi regolamentati non ha ridotto il livello dei premi nel lungo periodo, ma ha provocato l'effetto indesiderato di aumentare il numero dei non assicurati, la quota di assicurati nel mercato residuale e il costo del capitale per le imprese, oltre a peggiorare la quali-

tà dei prodotti offerti. Inoltre, limitando la concorrenza di prezzo, la regolamentazione dei premi favorisce il permanere di inefficienze nel settore assicurativo, che sono stimate da Cummins, Weiss, e Zi (1999) in un livello medio del 30 per cento.

La via maestra per contenere i premi e la loro dispersione, che riflette l'ampia varianza del numero dei sinistri causati dai singoli assicurati o da categorie di assicurati in un intervallo temporale di qualche anno, è invece quella di agire sul costo atteso dei sinistri, cioè sulla frequenza sinistri, sul costo delle riparazioni e delle spese mediche, sulle regole che disciplinano la responsabilità, tutti fattori che sono al di fuori del controllo diretto degli assicuratori (Cummins, 2002). La collaborazione tra Stato e industria può consentire il miglioramento della capacità di prevenire e reprimere le frodi: "Il Massachusetts Insurance Fraud Bureau esemplifica un tipo di partnership innovativa tra settore privato e Stato che ha la potenzialità di ridurre i costi dei sinistri e i premi" (Cummins, 2002).

La riduzione di diseconomie ambientali e il rafforzarsi del tenore concorrenziale dovrebbero avere l'effetto di ridurre le inefficienze delle imprese, a beneficio degli assicurati. In molti settori economici, gli effetti positivi derivanti dalla deregolamentazione e dalla ristrutturazione delle imprese sono andati, almeno nel lungo periodo, a vantaggio dei consumatori.

Questa rassegna conferma che gli Stati Uniti non possono essere assunti a modello. Non può però sfuggire che molte delle evidenze rilevate per gli Stati Uniti presentano analogie con quegli aspetti che inducono alcuni a ritenere, erroneamente, come speciale la situazione italiana. Da questa constatazione si può muovere, per mettere a frutto quella esperienza.

³ Secondo quanto riportato dalla Coalition Against Insurance Fraud nel sito http://insurancefraud.org/site_index_set.html, sono oggi 28 gli stati che hanno un istituto dedicato alla prevenzione e repressione delle frodi nel settore assicurativo.

Bibliografia

- Brockett, P. L., X. Xia and R. Derrig (1998), "Using Kohonen's Self-Organization Feature Map to Uncover Automobile Bodily Injury Claims Fraud", *Journal of Risk and Insurance*, 65, pp. 245-274.
- Chiappori, P-A (2000), "Testing for Asymmetric Information in Insurance Markets." *Journal of Political Economy* 108 (February): pp. 56–78.
- Crocker, K. J. and J. Morgan (1998), "Is Honesty the Best Policy? Curtailing Insurance Fraud Through Optimal Contracts", *Journal of Political Economy*, 106, pp. 355-375.
- Cummins, J. D. e S. Tennyson (1992), "Controlling Automobile Insurance Costs." *Journal of Economic Perspectives*, 6 (2): pp. 95–115.
- Cummins, J. D. M. A. Weiss e H. Zi. (1999), "Organizational Form and Efficiency: An Analysis of Stock and Mutual Property-Liability Insurers", *Management Science*, 45 (9), pp. 1254–69.
- Cummins, J.D. (2002), "Property-Liability Insurance Price Deregulation", in J. D. Cummins (ed.), *Deregulating property-liability insurance: restoring competition and increasing market efficiency*, AEI-Brookings Joint Center for Regulatory Studies, Washington D.C, pp. 1-24.
- Derrig, R.A., H.I. Weisberg, and X. Chen. 1994. "Behavioral Factors and Lotteries under No-Fault with a Monetary Threshold: A Study of Massachusetts Automobile Claims." *Journal of Risk and Insurance* 61, pp. 245–75.
- D'Arcy, S. P. (2002), " Insurance Price Deregulation: The Illinois Experience" in J. D. Cummins (ed.), *Deregulating property-liability insurance: restoring competition and increasing market efficiency*, AEI-Brookings Joint Center for Regulatory Studies, Washington D.C, pp. 361-396.
- Dionne, G. (2002), "Insurance Regulation in Other Industrial Countries" in J. D. Cummins (ed.), *Deregulating property-liability insurance: restoring competition and increasing market efficiency*, AEI-Brookings Joint Center for Regulatory Studies, Washington D.C, pp. 361-396.
- Dionne, G.e S. E. Harrington (1992), "An Introduction to Insurance Economics", in G. Dionne e S. E. Harrington, (eds.), *Foundations of Insurance Economics*, Boston MA, Kluwer Academic Press.

- Grace, M. F., R. W. Klein e R. D. Philips (2002), "Auto Insurance Reform: Salvation in South Carolina" in J. D. Cummins (ed.), *Deregulating property-liability insurance restoring competition and increasing market efficiency*, AEI-Brookings Joint Center for Regulatory Studies, Washington D.C, pp. 25-80.
- Harrington, S. E. (2002), "Effects of Prior Approval Rate Regulation of Auto Insurance", in J. D. Cummins (ed.), *Deregulating property-liability insurance: restoring competition and increasing market efficiency*, AEI-Brookings Joint Center for Regulatory Studies, Washington D.C, pp. 285-314.
- Joskow, P. (1973), "Cartels, Competition and Regulation in the Property-Liability Insurance Industry," *Bell Journal of Economics* 4, pp. 375-427.
- Nielson, N. L. e A. E. Kleffner (2003), "Auto Insurance Reform for Canada's Tort Provinces" Working Paper 2003-04, Haskayne School of Business, University of Calgary.
- Smith, E. e R. Wright. (1992), "Why Is Automobile Insurance in Philadelphia So Damn Expensive?" *American Economic Review*, 82, pp. 756-72.
- Tennyson, S., M. A. Weiss e L. Regan, (2002), "Automobile Insurance Regulation: The Massachusetts Experience" in J. D. Cummins (ed.), *Deregulating property-liability insurance: restoring competition and increasing market efficiency*, AEI-Brookings Joint Center for Regulatory Studies, Washington D.C, pp. 25-80.
- Townsend, R. M. (1979), "Optimal Contracts and Competitive Markets with Costly State Verification", *Journal of Economic Theory*, 21, pp. 265-293.
- Weisberg, H. I. e R. A. Derrig (1991), "Fraud and Automobile Insurance: A Report on the Baseline Study of Bodily Injury Claims in Massachusetts" *Journal of Insurance Regulation*, 9 (4), pp. 497-541.
- Worral, J. D. (2002), "Private Passenger Auto Insurance in New Jersey: A Three-Decade Advertisement for Reform" in J. D. Cummins (ed.), *Deregulating property-liability insurance: restoring competition and increasing market efficiency*, AEI-Brookings Joint Center for Regulatory Studies, Washington D.C, pp. 25-80.

LA REALTÀ ITALIANA E LE PROSPETTIVE DEL MERCATO

Vittorio Verdone, Responsabile Assicurazioni Auto ANIA

1.1 LA STRUTTURA DEL MERCATO – LE REGOLE

L'assicurazione obbligatoria rc auto viene correttamente inclusa tra le voci di spesa per l'utilizzo dei veicoli.

Data la sua natura "immateriale", l'assicurazione, a differenza delle altre voci di spesa (carburante, manutenzione, etc.), viene peraltro percepita come una sorta di condizione formale che occorre assolvere per poter circolare, come una specie di imposta di cui non si coglie un "ritorno" in termini economici, se non ovviamente nell'ipotesi di danno subito a causa di un altro automobilista.

Nella "communis opinio", ma spesso anche nel dibattito istituzionale, non sempre si coglie pertanto l'aspetto fondamentale che l'assicurazione auto, al di là della sua natura obbligatoria, in tutti i paesi europei è strutturata come una forma di garanzia privatistica della responsabilità civile, in cui prevale certamente la funzione sociale di tutela delle vittime della strada, ma rimangono del tutto fermi i caratteri che connotano, dal punto di vista giuridico ed economico, la gestione imprenditoriale dei rischi associati alle conseguenze dannose di comportamenti illeciti, in cui vige il principio dell'integrale risarcimento del danno causato, danno non predefinibile "a priori" né suscettibile di limitazioni, se non all'interno di massimali ampi di copertura imposti dalla legge. A parte qualche rara eccezione, in tutti i paesi in cui vige l'obbligo assicurativo per garantire i danni derivanti dalla circolazione dei veicoli non si è dato pertanto vita a sistemi di social security, in cui avrebbe prevalso il principio inden-

nitario tipico delle assicurazioni sociali - che non copre l'intera area del danno risarcibile, ma solo la parte ritenuta essenziale secondo logiche di compatibilità economiche di sistema - ma si è invece adottato il modello assicurativo che replica il sistema civilistico di base del risarcimento del danno ingiusto. Quindi un'assicurazione obbligatoria, di massa, con indubitabile funzione sociale, ma pur sempre rispondente all'esigenza della totale soddisfazione dei diritti dei danneggiati e dunque necessariamente gestita secondo lo schema tipico dell'assicurazione di responsabilità civile, in cui il fabbisogno delle risorse finanziarie occorrenti per risarcire i danni è suscettibile di estrema varianza nel tempo, in relazione all'evolversi di fattori di costo esterni al ciclo produttivo assicurativo (orientamenti giurisprudenziali, prezzi dei beni danneggiati, costi di riparazione, etc.). In relazione a tali caratteri peculiari, gli impianti normativi che in molti paesi europei (tra cui l'Italia) fino al 1994 "ingabbiavano" l'assicurazione rc auto in sistemi di controllo pubblico dei prezzi e del prodotto risultavano del tutto anomali, in quanto imponevano limiti nelle politiche di offerta senza poter ovviamente intervenire sul fronte dei costi. In altre parole, l'assicurazione rc auto veniva regolamentata come assicurazione sociale sul fronte delle tariffe e come assicurazione di responsabilità civile sul terreno delle prestazioni.

Dopo la "liberalizzazione" comunitaria, venuti meno i caratteri dirigistici che connotavano l'offerta, la rc auto, anche in Italia, vede riconosciuta la sua vera natura, che la colloca a pieno titolo nelle forme assicurative private, pur conservando pecu-

liari caratteri pubblicistici in relazione alla funzione sociale ad essa associata e che emergono da una disciplina speciale ed estremamente dettagliata per quanto riguarda soprattutto la trasparenza dei prezzi, delle condizioni di contratto e dell'attività d'impresa (confrontabilità dei preventivi, nota informativa, attuario incaricato, etc.) e le prestazioni verso i danneggiati (garanzie modulate su contenuti imposti dalla legge, inopponibilità di clausole contrattuali al danneggiato, modalità liquidative rigidamente predefinite, etc.).

E' da notare, peraltro, che il processo di riallocazione della rc auto nell'alveo del sistema assicurativo privato presenta nel nostro paese alcune significative peculiarità, che non trovano riscontro in altre realtà nazionali e costituiscono delle anomalie rispetto alle regole tecniche che occorre seguire per il corretto e sano esercizio dell'attività assicurativa.

In particolare, l'obbligo in capo alle imprese rc auto di accettare tutte le proposte di assicurazione loro presentate, cui è associato l'obbligo di stabilire tariffe per tutti i rischi derivanti dalla circolazione dei veicoli a motore, costituisce un elemento di rigidità del mercato, che, da un lato, rende problematico procedere alla libera selezione dei rischi in sede assuntiva (in aperta contraddizione con i principi tecnici della gestione assicurativa efficiente) e, dall'altro, impedisce alle imprese di concentrare la propria attività solo su alcuni segmenti del mercato (ad esempio, specializzarsi nelle coperture dei giovani o dei ciclomotori ovvero degli autocarri, etc.).

La circostanza non è di poco conto, poiché l'obbligo a contrarre così strutturato costituisce un fattore di anelasticità sul fronte dell'offerta e risulta pertanto antagonista dei caratteri che comunemente connotano i mercati produttivi di beni e servizi, in cui l'incontro tra la domanda e l'offerta risulta influenzato dalla capacità dell'imprenditore di stare sul mercato, anche potendo scegliere i segmenti di clientela destinatari del prodotto.

L'obbligo di esercitare l'attività su tutti i rischi determina indubbiamente effetti distorsivi sul terreno della concorrenza, poiché impedisce la specializzazione competitiva su singoli comparti del mercato e determina di fatto una rilevante barriera all'ingresso di nuovi attori, italiani o stranieri, interessati ad inserirsi come operatori di nicchia.

1.2 LA STRUTTURA DEL MERCATO – IL CONTO ECONOMICO

L'analisi del conto economico costituisce la chiave di lettura per la misurazione dello stato di salute del mercato. In particolare, dall'osservazione del trend che ha caratterizzato gli esercizi più recenti, emerge che fino a tutto il 2001 il settore ha scontato una significativa sofferenza, con rilevanti margini negativi che hanno raggiunto l'apice nel 1999, per poi ridursi progressivamente fino all'ottenimento di un sostanziale equilibrio nel 2002: anno di svolta, che ha prodotto a livello di mercato un utile di ramo pari all'1% della raccolta premi.

Risultato conto tecnico ramo rc auto

Valori in Milioni di Euro

Anno (1)	Premi di Competenza (2)	Costo Sin. Es. Corr. (pag.+ris.) (3)	Suff./Insuff. Ris.Sin.Es.Prec. (4)	Totale Oneri per Sinistri (5)=(3)-(4)	Totale Spese di Gestione (6)	Utile Investimenti (7)	Risultato C Tecn. Diretto (8)	Risultato C. Tecn. Compl. (9)
1998	11.514	11.142	-968	12.110	2.225	1.283	-1.740	-1.610
1999	12.783	12.322	-925	13.248	2.422	936	-2.138	-1.938
2000	14.048	12.769	-1.117	13.886	2.559	1.050	-1.531	-1.350
2001	15.012	13.043	-691	13.734	2.741	899	-663	-515
2002	16.312	13.438	-296	13.735	2.921	648	138	196
2002*	8.013	5.617	n.d.	n.d.	1.432	n.d.	28	n.d.
2003*	8.659	5.870	n.d.	n.d.	1.518	n.d.	167	n.d.

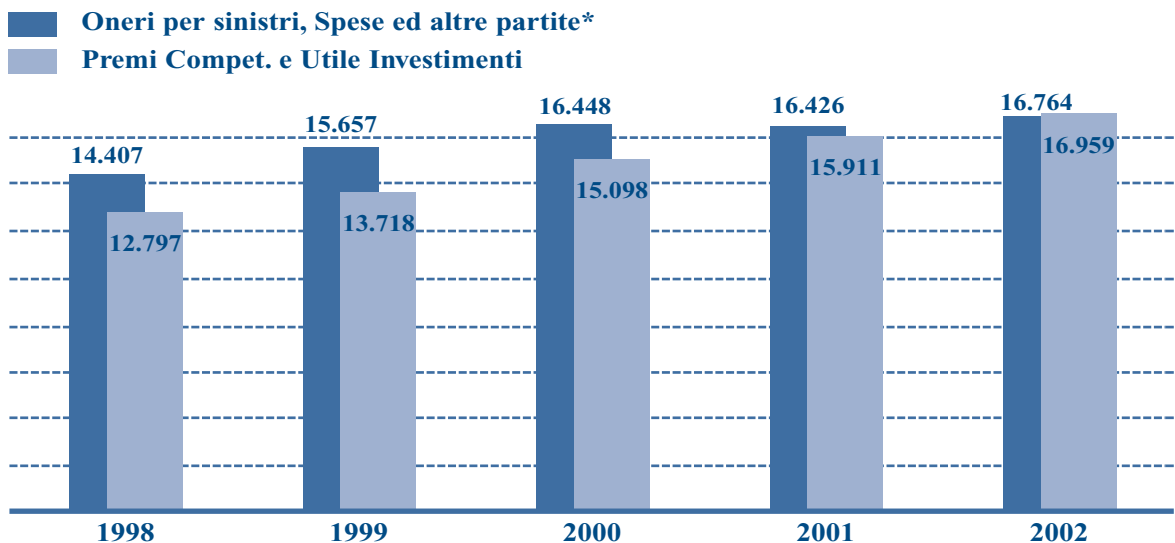
Nota (*): Dati ISVAP relativi al primo semestre dell'anno; in particolare l'ammontare del costo sinistri della colonna (3) è al netto della stima per i sinistri tardivi.

Nel dettaglio, l'analisi del *trend* evidenzia che l'aumento progressivo della raccolta premi fino al 2001 non è stato sufficiente a coprire i costi dei sinistri di ogni esercizio e delle spese di gestione, nonostante la progressiva riduzione dell'incidenza percentuale di quest'ultime sulla raccolta. Inoltre, il dettaglio mostra il processo di necessaria rivalutazione delle riserve sinistri a causa dell'incremento dei costi di risarcimento dei sinistri riservati - pagati in esercizi successivi all'anno di accadimento - rispetto agli

importi originariamente appostati a riserva.

In modo più sintetico, ma visivamente più significativo, il grafico seguente evidenzia il raffronto tra le "entrate" (premi e utili degli investimenti derivanti dall'investimento delle riserve tecniche) e le "uscite" (esborsi per sinistri e spese di acquisizione e gestione): le distanze tra le colonne di ogni esercizio esprimono il risultato in termini di perdita (fino al 2001) o di utile (2002).

Analisi delle voci del conto tecnico - lavoro diretto italiano (Min. Euro)



Nota (*): include il saldo della riassicurazione

Per l'esercizio 2003, in attesa dei risultati di bilancio, i dati provenienti dalle relazioni semestrali confermano in media il miglioramento del mercato rc auto, con un probabile incremento dell'utile rispetto all'anno precedente.

1.3 LA STRUTTURA DEL MERCATO – IL PREZZO DELL'ASSICURAZIONE

A conferma che la dinamica del prezzo dell'assicurazione è specchio fedele dell'andamento economico della gestione assicurativa, già a partire dai

primi mesi del 2003 le tariffe hanno cominciato a recepire i risultati del conto tecnico, registrando modesti margini di incremento rispetto agli anni precedenti, per poi assestarsi su un generalizzato raffreddamento - con variazioni prossime allo zero e con specifiche riduzioni per i profili di assicurati più rischiosi - dopo gli impegni assunti dal settore con il Protocollo d'intesa sulla rc auto, sottoscritto dal Ministro delle Attività Produttive, da molte Associazioni dei consumatori e dall'ANIA.

Sulla base dei dati raccolti dall'ISTAT nell'ambito della rilevazione dell'indice dei prezzi al consumo,

risulta in particolare che nel periodo successivo alla firma del Protocollo d'intesa, ossia tra giugno e dicembre 2003 la variazione percentuale dei premi rc auto è stata dello 0,22%, a fronte di una variazione del 3,52% nello stesso periodo dell'anno precedente.

La variazione registrata a dicembre 2003 su dicembre 2002 è stata del 2,4% (inferiore comunque al dato sull'inflazione generale, che si è assestata al 2,7%) , per effetto del peso delle variazioni maggio-

ri intervenute nei primi mesi dell'anno.

Infine, la variazione media annua (che misura la media dei premi rilevati in tutti i mesi di un anno rispetto alla media rilevata l'anno precedente) 2003/2002 è stata del 5%. Il dato, che risulta meno indicato a fornire evidenza dell'andamento tendenziale, risente delle "code" di aumento dei prezzi derivanti dagli incrementi tariffari adottati nell'esercizio precedente il 2003.

Andamento dell'indice dei prezzi rc auto - Istat



1.4 LA STRUTTURA DEL MERCATO – LA CONCORRENZA

La concorrenza e la trasparenza sui prodotti, sui servizi e sui prezzi hanno raggiunto livelli elevati, favorite anche dagli strumenti di consultazione messi a disposizione degli utenti dalla legge n. 273 del 2002, che consentono di confrontare i premi applicati dalle varie compagnie ad ogni singolo assicurato, in relazione alle sue specifiche caratteristiche, nonché le condizioni di contratto e l'offerta di prestazioni in caso di sinistro.

La variabilità dell'offerta in termini di prezzi è assai rilevante, pur non raggiungendo i livelli che si registrano in taluni paesi (in alcuni stati degli USA, nel Regno Unito).

Il tasso di turn-over degli assicurati che decidono di cambiare compagnia non ha ancora raggiunto i livelli di altri paesi - che non hanno peraltro vissuto sistemi a tariffa unica, come nel caso dell'Italia - ma è in deciso aumento, attestandosi oggi a circa il 10-11%, mentre non superava il 5% durante il regime di tariffe amministrato e si aggirava intorno al 7-8% nei primi anni della liberalizzazione.

La variabilità dell'offerta e, correlativamente, le opportunità di beneficiare degli effetti della concorrenza, emergono dalla tabella seguente in relazione a taluni profili di assicurato particolarmente diffusi e alle tariffe applicate da imprese con portafogli significativi:

Analisi dei premi rc auto - Gennaio 2004

Valori in Euro

	Milano	Bologna	Roma	Napoli	Bari
Casalinga di 36 anni in classe di BM di massimo sconto Utilitaria di 13 CV					
Premio medio	359,32	497,80	452,17	537,19	354,86
Premio minimo	277,69	371,03	382,87	396,71	286,34
Premio massimo	436,00	651,90	582,05	722,00	472,00
<i>Prm Mas. / Prm Min.</i>	<i>1,6</i>	<i>1,8</i>	<i>1,5</i>	<i>1,8</i>	<i>1,6</i>
<i>Coeff. di variazione (%)</i>	<i>11,2</i>	<i>10,9</i>	<i>9,9</i>	<i>13,0</i>	<i>10,5</i>
Impiegato di 40 anni in classe di BM di massimo sconto Berlina di 19 CV					
Premio medio	983,25	1.326,08	1.202,50	1.448,26	937,10
Premio minimo	758,50	1.000,80	922,37	1.137,74	758,50
Premio massimo	1.552,00	1.977,00	1.930,00	2.570,00	1.681,00
<i>Prm Mas. / Prm Min.</i>	<i>2,0</i>	<i>2,0</i>	<i>2,1</i>	<i>2,3</i>	<i>2,2</i>
<i>Coeff. di variazione (%)</i>	<i>15,5</i>	<i>17,0</i>	<i>16,9</i>	<i>18,5</i>	<i>18,5</i>
Studiante di 18 anni in classe di BM di ingresso Ciclomotore di 50 cc					
Premio medio	312,43	362,21	512,00	891,68	546,21
Premio minimo	200,85	260,49	389,24	389,24	329,34
Premio massimo	469,77	583,94	763,51	1.319,16	936,73
<i>Prm Mas. / Prm Min.</i>	<i>2,3</i>	<i>2,2</i>	<i>2,0</i>	<i>3,4</i>	<i>2,8</i>
<i>Coeff. di variazione (%)</i>	<i>22,0</i>	<i>25,8</i>	<i>19,4</i>	<i>20,6</i>	<i>30,2</i>

La competizione sui prodotti, considerato che il contenuto della garanzia rc auto per legge deve avere determinate caratteristiche in favore dei danneggiati, si sta affermando sulle tipologie contrattuali e tariffarie (assicurazione pay per use, designazione di guida esclusiva con sconto sul prezzo, franchigia con recupero garantito, etc.) e sui livelli di servizio in caso di sinistro (convenzioni con carrozzerie di fiducia e altamente professionali, auto sostitutiva, etc.). Le compagnie stanno verificando le condizioni per una valorizzazione della patente a punti, che costituirà un ulteriore parametro per la differenziazione del prodotto.

Quanto ad un altro indice che comunemente viene impiegato per "testare" il grado di concorrenza di

un settore economico, vale a dire i livelli di concentrazione delle quote di mercato, nel mercato rc auto italiano si registrano condizioni simili a quelle di altri paesi, con la particolarità che la normativa nazionale in tema di obbligo di tariffare tutti i rischi e di accettare tutte le proposte assicurative ad essi relative non favorisce certo la mobilità delle quote di mercato né l'affermarsi di politiche di specializzazione competitiva.

Le prime 10 imprese del mercato italiano raccolgono il 56% dei premi rc auto, a fronte di livelli di concentrazione analoghi (ma in taluni casi superiori) degli altri principali paesi: 59% in Francia, 64% in Spagna, 52% nel Regno unito, 45% in Germania.

2.1 I FATTORI DI COSTO DEL SISTEMA – NUMERO E COSTO DEI RISARCIMENTI

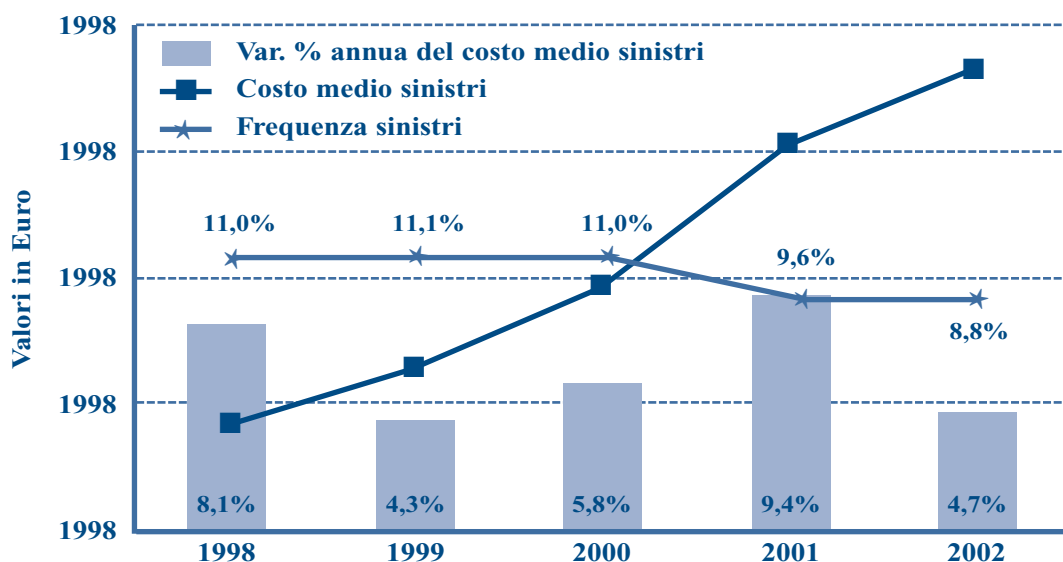
I dati dell'evoluzione del conto economico nel corso degli ultimi anni evidenziano che per un lungo periodo il "problema rc auto" è stato sostanzialmente originato dall'insufficienza delle risorse (premi) rispetto ai costi sostenuti dalle compagnie per i risarcimenti (sinistri).

I due fondamentali indicatori tecnici della sinistrosità, frequenza sinistri e costo medio dei danni, hanno registrato dinamiche opposte.

La frequenza dei sinistri (numero di sinistri denunciati/veicoli assicurati) è stata interessata da una

progressiva riduzione, passando da un dato obiettivamente eccessivo rispetto alla media di altri paesi con caratteristiche similari al nostro per diffusione del fenomeno circolatorio (nel 1998 la frequenza in Italia risultava all'11,0%) a valori più vicini a quelli europei e ulteriormente migliorabili (nel 2002, 8,8%). Il costo medio dei sinistri [importo totale costo sinistri (pagati e riservati)/numero di sinistri] ha viceversa subito un incremento che ha compensato in senso negativo i benefici derivanti dalla riduzione della frequenza: nel 1998 il costo medio dei sinistri era di 2.701 euro, nel 2002 si è registrato un costo medio di 3.413 euro (Fonte ISVAP).

Andamento dell'indice dei prezzi rc auto - Istat

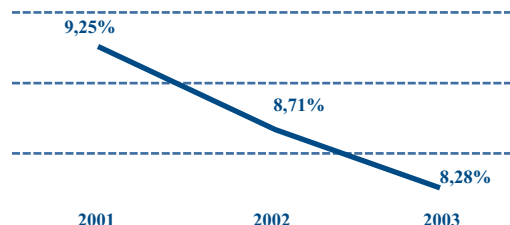


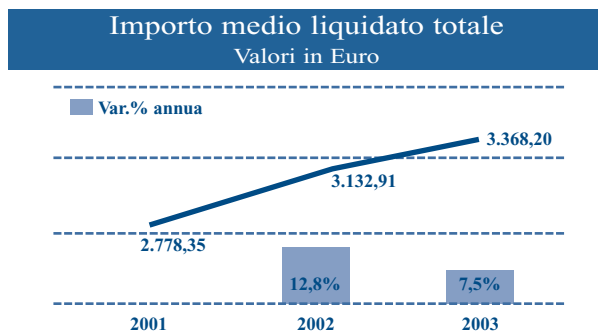
I dati più recenti riferiti al confronto 2002/2003 (Fonte ANIA, Statistica Trimestrale rc auto) mostrano per le principali tipologie di veicoli del ramo rc auto una riduzione della frequenza sinistri pari al 4,8% e un aumento del costo medio dei sinistri pagati (sia di generazione corrente che delle generazioni precedenti) pari al 7,6%.

Per il settore delle autovetture, che rappresenta il segmento più numeroso dei veicoli, l'evoluzione dei

due indicatori sugli ultimi tre esercizi è rappresentata dai grafici seguenti:

Frequenza Sinistri - Autovetture





Gli indicatori tecnici impiegati dalle imprese di assicurazione per misurare la sinistrosità - e, in ultima analisi, per stimare il fabbisogno necessario per la liquidazione dei sinistri, che si traduce poi nella predisposizione delle tariffe - si fondano sui dati risultanti dalle denunce e dalle richieste di risarcimento che danno luogo ad indennizzi e sui relativi costi. A partire dal secondo semestre dell'anno scorso, a seguito dell'introduzione della patente a punti e allo scopo di verificare gli effetti di tale importante innovazione sull'incidentalità stradale, l'attenzione delle istituzioni e dell'opinione pubblica è stata focalizzata sui dati diffusi dal Ministero dell'interno relativi all'andamento degli incidenti stradali accertati dalla Polizia stradale e dai Carabinieri nel primo periodo di vigenza del provvedimento. I dati, indubbiamente positivi e incoraggianti, emer-

si da tali rilevazioni sono stati immediatamente associati all'assicurazione rc auto per sostenere l'esistenza dei presupposti per una generalizzata e rilevante riduzione dei prezzi dell'assicurazione.

Al riguardo, occorre rilevare che le analisi tecniche relative al complesso degli incidenti gestiti dal settore assicurativo e i dati rilevati dalle Forze di polizia rappresentano realtà assai diverse tra loro quanto a tipologia degli incidenti rilevati e numerosità del campione statistico.

Quanto a tipologia, Polstrada e Carabinieri registrano solo gli incidenti (accaduti su autostrade e strade statali) in cui sono intervenuti e per i quali hanno redatto i relativi verbali, secondo le disponibilità di risorse presenti sul territorio e sulla base delle richieste di intervento ricevute. Le compagnie registrano tutti i sinistri che danno luogo a risarcimento del danno.

Quanto alla rappresentatività, il campione statistico associato alla rilevazione degli incidenti verbalizzati dalle Forze di polizia rappresenta una percentuale pari al 4,4% di tutti i sinistri rc auto: in tutto il 2003, 163.009 incidenti verbalizzati rispetto a 3.708.504 sinistri denunciati.

La tabella seguente evidenzia le differenze tra i due tipi di analisi:

Tipologia di incidente	POLIZIA STRADALE E CARAB.			SETTORE ASSICURATIVO*		
	2002	2003	Var.% 03/02	2002	2003	Var.% 03/02
Totale Incidenti	194.910	163.009	-16,4%	3.836.135	3.708.504	-3,3%
- di cui con lesioni o mortali	97.458	80.390	-17,5%	767.227	704.615	-8,2%
- di cui con danni a cose	97.452	82.619	-15,2%	3.068.908	3.003.889	-2,1%

Nota (*): Stima ANIA

Un'analisi di maggior dettaglio sui dati del Ministero dell'interno, confrontati con quelli assicurativi relativi al numero assoluto dei sinistri denunciati, consente di sviluppare ulteriori considerazioni.

Gli incidenti rilevati dalla Polstrada e dai Carabinieri sono diminuiti nel 2003 del 16,4% rispetto al 2002.

La riduzione del numero assoluto dei sinistri denunciati nel 2003 alle compagnie di assicurazione è stata molto inferiore: -3,3%.

Per quanto riguarda i soli incidenti mortali o con lesioni, la riduzione rilevata da Polstrada e Carabinieri nell'intero anno è stata pari al 17,5%.

Anche i dati delle compagnie d'assicurazione evidenziano una significativa riduzione degli incidenti con danni alla persona pari a -8,2%. Il minor scarto riscontrato tra i dati di fonte pubblica e quelli assicurativi sugli incidenti con morti o feriti si spiega considerando che per tale tipologia di eventi l'intervento delle Forze dell'ordine è più frequente, soprattutto in presenza di danni gravi.

Con riferimento ai soli incidenti con danni a cose, la differenza tra la riduzione osservata sui dati del Ministero (-15,2%) e quella osservata sui dati delle compagnie (-2,1%) è molto più accentuata, a causa della maggior diversità, sia qualitativa che quantitativa, dei due campioni.

I dati distribuiti per trimestri dimostrano tuttavia che la riduzione del numero di incidenti era già iniziata nel secondo trimestre 2003, ossia antecedentemente all'introduzione della patente a punti. In generale, si osserva una generalizzata variabilità dei tassi di riduzione nei vari trimestri dell'anno, il che indurrebbe a pensare che la serie dei dati possa essere stata influenzata da vari fattori, quali le differenti condizioni meteorologiche tra i vari periodi analizzati, la probabile riluttanza degli automobilisti a chiedere l'intervento delle Forze dell'ordine per il timore di vedersi contestare infrazioni influenti sulla patente a punti, la disponibilità di risorse impiegate nella rilevazione degli incidenti in corso d'anno, etc...

Fonte di Rivelazione	Primo Trimestre		Secondo Trimestre		Terzo Trimestre		Quarto Trimestre		Totale Anno	
	2003	Var. % 03/02	2003	Var. % 03/02	2003	Var. % 03/02	2003	Var. % 03/02	2003	Var. % 03/02
Polizia Stradale e Carabinieri	41.098	-5,9%	38.665	-20,9%	40.126	-22,3%	43.120	-14,9%	163.009	-16,4%
Settore Assicurativo*	1.011.501	-1,4%	943.026	-9,8%	839.684	-0,1%	914.293	-1,1%	3.708.504	-3,3%

Nota (*): Stima ANIA

2.2 I FATTORI DI COSTO DEL SISTEMA – I COSTI IMPROPRI

Il costo dei risarcimenti rc auto è influenzato da alcune anomalie di sistema (che non costituiscono peraltro una prerogativa esclusivamente italiana) traducibili sinteticamente in due categorie di costi impropri, vale a dire di spese non connesse al giusto ed equo indennizzo dei danni e che gravano sul sistema stesso in modo rilevante: i costi di litigation e quelli derivanti da diffusi fenomeni di moral hazard nella fase assuntiva di stipulazione dei contratti e, soprattutto, nella fase liquidativa dei sinistri.

Quanto ai primi, occorre rilevare che lo stesso schema di assicurazione di responsabilità civile, in cui destinatario della prestazione è di massima un soggetto diverso dall'assicurato, favorisce in qualche modo una conflittualità naturale tra l'assicura-

tore e il soggetto danneggiato, in quanto i due attori sono naturalmente indotti a "massimizzare" la tutela di due interessi obiettivamente contrapposti, in assenza, tra l'altro, di parametri predefiniti in maniera precisa sul contenuto della prestazione risarcitoria: il debito di responsabilità civile è quello che è nel caso concreto.

Per questo motivo, in molti sistemi, compreso quello italiano, sono stati adottati meccanismi di indennizzo diretto di tipo volontario, strutturati sulla base di accordi di mercato, che stemperano le conflittualità e riducono i costi del contenzioso.

La voce di costo associata al contenzioso legale originato dall'infortunistica stradale che incide sulla gestione rc auto è estremamente elevata in Italia: 1,2 miliardi di euro.

La litigiosità diffusa che caratterizza il nostro paese non può naturalmente spiegare del tutto l'alta inci-

denza di tali costi in rc auto: è notorio che il fenomeno risente di comportamenti speculativi di varia natura. I costi del contenzioso sono infine pesantemente condizionati dalla conservazione di sistemi di regolazione delle libere professioni che impongono l'applicazione di minimi tariffari inderogabili, in direzione esattamente contraria ai principi della libera concorrenza tra operatori. Proprio in questi giorni il Ministero della giustizia si sta occupando della

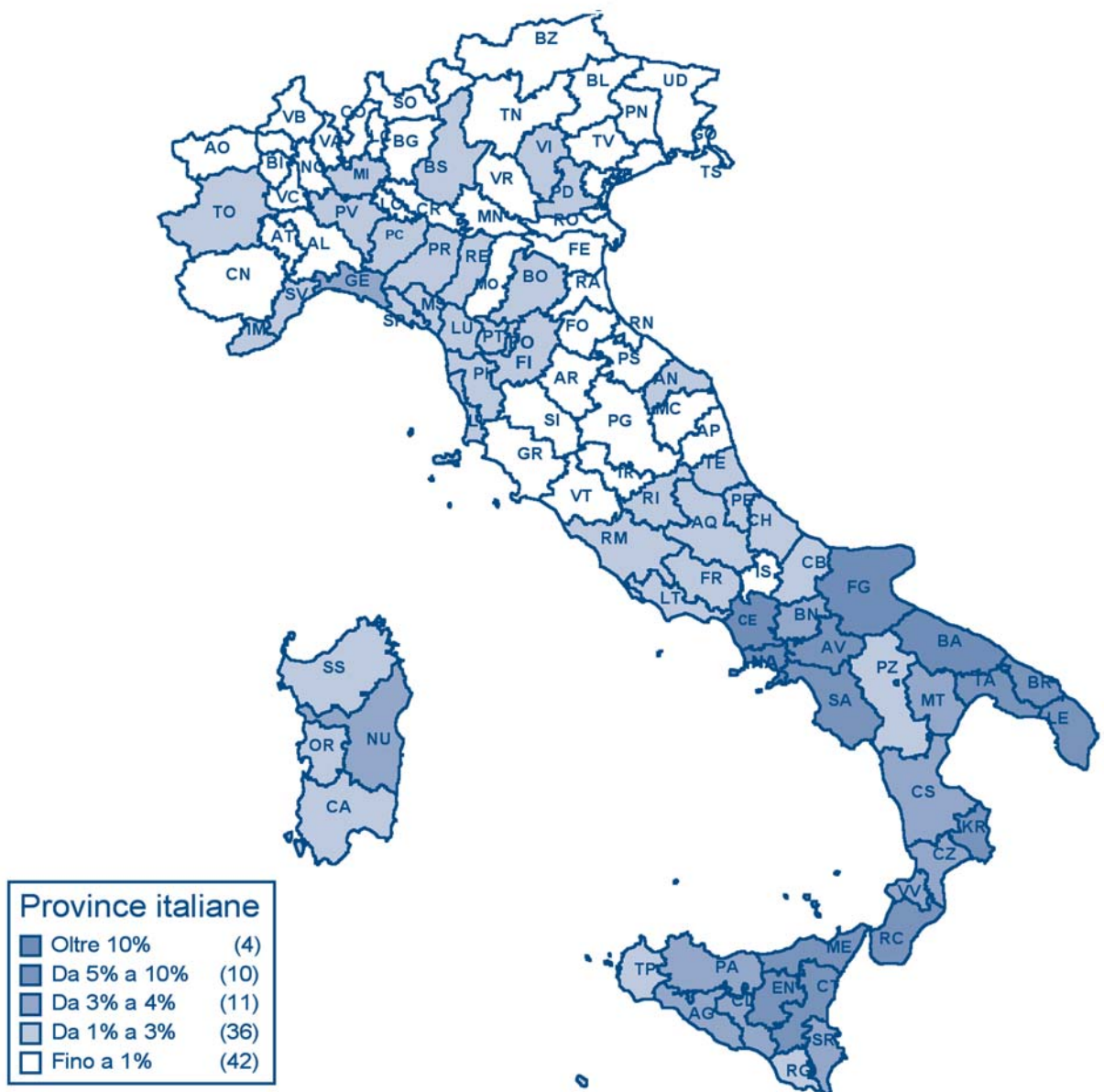
proposta di adeguamento delle tariffe forensi: la misura del loro aumento determinerà il valore di incremento delle spese legali in rc auto.

Il problema delle frodi e delle speculazioni sul danno è altrettanto noto.

Trova evidenza nelle statistiche elaborate dall'ISVAP solo per la parte di illeciti "emersa", vale a dire per i comportamenti fraudolenti accertati dalle compagnie.

Frodi nella rc auto

**Incidenza % del numero delle frodi sui totale dei sinistri
ANNO 2002**



I valori evidenziati nei dati ufficiali sono ovviamente solo la punta dell'iceberg, ma consentono di percepire le notevoli differenze del fenomeno frodi tra i vari territori del nostro paese.

Non è azzardato sostenere che in alcune aree l'assicurazione rc auto costituisce lo strumento per dar vita ad una sorta di ammortizzatore sociale improprio:

Frodi nella rc auto

Incidenza % del numero delle frodi sui totale dei sinistri

	1999	2000	2001	2002
CASERTA	17,06	16,88	19,08	17,46
NAPOLI	17,54	18,00	20,34	19,89
SALERNO	9,57	8,66	10,49	9,06
CAMPANIA	14,76	14,56	16,22	15,51
FOGGIA	9,8	11,65	13,40	16,18
BARI	6,09	7,43	7,53	10,61
TARANTO	4,46	5,82	6,10	7,92
BRINDISI	6,04	7,07	6,53	7,88
LECCE	3,13	3,20	5,47	6,22
PUGLIA	5,75	6,95	7,64	9,88
ITALIA	3,17	3,01	3,23	3,28

Fonte ISVAP

Va inoltre ricordato che il fenomeno riguarda anche la fase di stipulazione dei contratti, attraverso la falsificazione dei documenti anagrafici e assicurativi, al fine di ottenere in modo fraudolento un trattamento più favorevole sul prezzo della garanzia.

L'alta diffusione delle frodi in ambito assicurativo ha indotto il settore a dotarsi di strutture dedicate, organizzate a livello centrale, presso l'ANIA, e nelle singole compagnie, per la prevenzione e il contrasto dei comportamenti criminosi, in stretta collaborazione con la Magistratura inquirente e con le Forze di polizia. Le banche dati associative e dell'ISVAP forniscono l'indispensabile ausilio tecnologico per l'incrocio delle informazioni utili per accertare i fenomeni.

Infine, tra le anomalie di sistema che hanno pesanti ricadute sui costi, una parte assolutamente rilevante è costituita dalla diffusione abnorme dei danni alla persona di lieve entità: su oltre 700.000

sinistri rc auto con danni alla persona, il 90% riguarda lesioni lievi. Questa alta incidenza di modesti danni fisici determina l'elevatissima frequenza dei danni alla persona sul totale dei sinistri: 20% in Italia, esattamente il doppio della media europea, che si assesta intorno al 10%.

La parte più rilevante di questi microdanni fisici è costituita da lesioni che determinano conseguenze minime in termini di compromissione dell'integrità psico-fisica: inabilità temporanee e invalidità permanenti fino al 3%. In termini monetari, il costo totale associato a queste lesioni lievissime è di 2,5 miliardi di euro.

E' stimabile che in una buona metà di tali casi non ricorrano le condizioni per la liquidazione di invalidità permanenti e in molti casi non sussistano i presupposti medico-legali neppure per il riconoscimento di inabilità temporanee. In altre parole, se

non esistessero fenomeni speculativi in questo campo, il sistema risparmierebbe almeno 1 miliardo di euro.

In sintesi, sulle anomalie del sistema: alti costi di contenzioso, truffe e comportamenti speculativi volti ad aumentare la valutazione del danno rc auto costituiscono fonti di grave alterazione del sistema e generano costi impropri a danno della collettività.

3.1 L'EVOLUZIONE E IL MIGLIORAMENTO DEL SISTEMA – LE REGOLE

Il raggiungimento dell'equilibrio tecnico e i conseguenti primi effetti positivi sul terreno dei prezzi dell'assicurazione rc auto devono costituire stimolo per garantire condizioni di stabilità del sistema durature nel tempo e per aumentare i livelli di efficienza del servizio, di concorrenza tra operatori e di governo dei costi.

Il sistema delle regole è la prima condizione che determina il funzionamento di un mercato.

L'impianto normativo originario, risalente al 1969, è stato parzialmente modificato nel corso del tempo soprattutto per aumentare i livelli di efficienza e di trasparenza dell'attività assicurativa e per migliorare il contenuto delle prestazioni in favore delle vittime della strada.

Solo recentemente, in relazione alle criticità sociali connesse con la sostenibilità dei costi del sistema rc auto, si è affermata l'esigenza di intervenire con norme specifiche anche sui fattori strutturali di costo, nella consapevolezza che il problema tariffario non può essere risolto a valle, con misure dirette a contenere il prezzo (vedasi il blocco delle tariffe imposto nel 2000), ma va affrontato a monte, agendo sui fattori causali dell'aumento dei costi.

La legge n. 57 del 2001 e, in modo più incisivo, la legge n.273 del 2002 sono andate in questa direzione, in particolare:

- razionalizzando la disciplina del risarcimento dei danni alla persona di lieve entità, attraverso l'introduzione di parametri di riferimento economici e medico-legali equi, certi e omogenei su tutto il territorio nazionale;
- istituendo la banca dati antifrode presso l'ISVAP;
- introducendo il reato specifico di frode in assicurazione, con previsione di pene particolarmente severe per gli autori degli illeciti.

Le modifiche al Codice della strada, con l'introduzione della patente a punti, hanno segnato un punto di svolta nell'approccio istituzionale ai problemi della sicurezza della mobilità stradale .

La discussione è su cosa resta ancora da fare affinché il sistema delle regole garantisca le condizioni ideali di efficienza del mercato e di massimo beneficio possibile per gli utenti.

3.2 L'EVOLUZIONE E IL MIGLIORAMENTO DEL SISTEMA – IL CONTROLLO DEI COSTI E L'EFFICIENZA DEL SERVIZIO

Naturalmente, l'efficienza di un mercato non dipende solo dalle regole del sistema, ma anche dai comportamenti degli attori.

In quest'ottica, il settore assicurativo ha certamente il dovere di farsi promotore di istanze dirette a modificare l'assetto normativo, laddove l'intervento del legislatore risulti essenziale (è il caso del danno alla persona) per introdurre elementi di razionalità e di equità, ma anche di compatibilità e sostenibilità dei costi, ovvero per eliminare barriere che ostacolano il libero esplicarsi dell'attività economica (è il caso della rigidità sul fronte dell'offerta di prodotto, rappresentata dall'obbligo a contrarre con chiunque e a tariffare tutti i rischi).

Il mercato assicurativo deve essere peraltro capace di rinvenire al proprio interno le condizioni di massima efficienza e di governo dei costi, secondo i carat-

teri che connotano l'esercizio dell'impresa di servizi. Su questo terreno, non v'è dubbio che i risultati positivi degli ultimi due esercizi derivino anche da un miglioramento dell'organizzazione dei processi aziendali, dall'innovazione del prodotto, dall'impiego della tecnologia informatica nella liquidazione dei sinistri, dallo sviluppo delle attività di contrasto delle frodi.

A livello di mercato, sono state poste in essere due importanti iniziative che mirano all'obiettivo del contenimento dei costi di sistema, attraverso l'espulsione dei costi impropri e la valorizzazione del rapporto con gli utenti.

Dal 1° giugno, sarà operativa l'estensione della Convenzione Indennizzo Diretto – CID ai casi in cui si siano verificate lesioni di lieve entità ai conducenti e ai trasportati a bordo dei veicoli. Il progetto nasce dalla lunga e positiva esperienza del CID (25 anni di operatività) nella gestione dei danni ai veicoli, che ha avuto tra i punti di forza il rapporto diretto tra compagnia e propri assicurati e il contenimento dei costi dei sinistri gestiti in Convenzione. Il "CID – Lesioni", reso possibile dalla recente normativa sui danni alla persona di lieve entità, rappresenta un'ulteriore evoluzione del sistema, nell'ottica di superare gradualmente i limiti dell'attuale sistema risarcitorio incentrato sullo schema della responsabilità civile, che comporta elevati tassi di conflittualità e non esalta il rapporto tra imprese e assicurati in termini di efficienza del servizio e di possibilità di configurare il contratto rc auto come un prodotto apprezzabile dallo stesso assicurato. L'evoluzione del CID apre la strada per ulteriori sviluppi, tendenti ad aumentare i tassi di competizione tra compagnie sul fronte dei costi delle prestazioni, sui contenuti contrattuali e sui prezzi della garanzia. Nei prossimi giorni, partirà la "Procedura di conciliazione" per i sinistri rc auto, frutto di un accordo tra l'ANIA e le Associazioni dei consumatori, che ha l'obiettivo di risolvere i conflitti tra imprese e

danneggiati al di fuori delle aule di tribunale, con spirito conciliativo e con costi contenutissimi. La "Conciliazione" ha lo scopo di deflazionare il contenzioso, ridurre i costi ingiustificati e inaugurare un nuovo rapporto tra utenti e compagnie, improntato a maggior trasparenza e reciproca fiducia.

La prevenzione e il contrasto delle frodi sono entrate a pieno titolo nel core business dell'esercizio dell'assicurazione rc auto. Il modello vincente in questo campo è costituito dalle sinergie sempre più strette tra le Procure della Repubblica e le Forze di polizia, da un lato, e le strutture antifrode, centrale e aziendali, del settore assicurativo, dall'altro, secondo protocolli di collaborazione che si stanno diffondendo soprattutto nelle aree a più elevata incidenza criminale, grazie anche all'intervento degli enti locali. L'impiego delle banche dati (ISVAP, ANIA e Casellario Centrale Infortuni) contenenti le informazioni sui sinistri costituisce una risorsa fondamentale per l'attività di *intelligence*. Sempre sul fronte del governo dei costi, la nuova frontiera è rappresentata dalle opportunità offerte dalla tecnologia, che consente di predisporre sistemi intelligenti di controllo dei sinistri (ubicazione, giorno e ora, principali informazioni sulla loro dinamica) attraverso gli sviluppi della tecnologia satellitare. Nel giro di pochi anni sarà possibile passare dalla fase sperimentale a quella applicativa generalizzata.

Contemporaneamente, il prodotto rc auto è destinato ad evolvere in funzione dell'impiego di nuovi parametri di personalizzazione del rischio quali la connessione del contratto con i punti della patente o con le condizioni e le modalità di utilizzazione del veicolo (formule *pay per use* , etc.) nonché con i comportamenti collaborativi degli assicurati in occasione del sinistro (riparazione del veicolo presso carrozzerie convenzionate con incentivi contrattuali, etc.).

IL MERCATO ITALIANO TRA CONCORRENZA, STABILIZZAZIONE TARIFFARIA E SFIDE FUTURE

Fabio Cerchiai, Presidente ANIA

Questo volume intende fornire un'occasione di confronto su un tema sempre attuale quale è quello dell'assicurazione rc auto obbligatoria. I contributi, così ricchi di spunti, di suggerimenti e anche di critiche, testimoniano che questo obiettivo è stato raggiunto.

L'industria assicurativa è pienamente consapevole che questo è un tema di rilevanza sociale e non vuole certo sottrarsi a nessun confronto: ha preso questo impegno pubblicamente e credo lo stia mantenendo con coerenza. Sono ormai mesi che, di trimestre in trimestre, pubblichiamo i risultati del mercato assicurativo in termini di andamento della frequenza e del costo medio dei sinistri, con l'obiettivo di proseguire in un confronto che, qualche volta, è acceso o polemico, ma che accettiamo fino in fondo purché non si esaurisca in uno scontro fine a se stesso. Questa è una prospettiva che possiamo evitare se, nelle nostre riflessioni, si parte da elementi certi, ossia da quei dati statistici che stanno alla base dell'attività assicurativa.

Molti degli interventi che abbiamo raccolto hanno riguardato mercati assicurativi esteri. Il fine non è solo informativo ma anche, se mi è permesso, commerciale: mostrare con la chiarezza dei numeri che certi tipi di fenomeni non sono esclusivi del nostro mercato. Non è vero che il mercato assicurativo italiano è un mercato malato perché ha presentato, per un certo periodo di tempo, tariffe rc auto crescenti. Questa crescita era infatti causata dal lievitare dei costi dei sinistri e abbiamo visto che altri mercati, a parità di condizioni, hanno evidenziato

esattamente gli stessi fenomeni di crescita tariffaria. Tutti questi mercati sono caratterizzati da elevata variabilità e dispersione dei prezzi, tipiche espressioni delle strategie industriali sviluppate nel settore assicurativo. Queste caratteristiche permettono un'ampia possibilità di ricerca e di reperimento sul mercato di condizioni di assicurazione vantaggiose, in modo tale che ognuno possa compiere una scelta consapevole.

Abbiamo visto come il tasso di concentrazione dell'assicurazione italiana non sia dissimile da quello degli altri mercati europei. Si dice che il mercato assicurativo italiano sia un mercato caratterizzato da un'elevata concentrazione perché le prime dieci imprese gestiscono, nel ramo rc auto, quasi il 56% dei premi. E' necessario però confrontarsi con paesi come la Francia, in cui le prime dieci imprese raccolgono il 59% dei premi, la Spagna, con il 64%, la Gran Bretagna, con il 52%, e la Germania, ove il grado di concentrazione è minore (45%), ma il mercato è ben più ampio del nostro.

È vero che il mercato italiano – e non siamo certo qui a negarlo – è stato caratterizzato, dal 1998 al 2001, da aumenti tariffari nell'rc auto anche sensibili. Ma questo è dipeso esclusivamente dalla necessità di colmare il gap che si era venuto a formare a causa del forte incremento del costo dei risarcimenti.

C'è una prova chiara per quello che sto dicendo. Il primo anno di equilibrio economico per l'industria assicurativa italiana nel ramo rc auto è stato il 2002: non è un caso che proprio a partire da quell'anno si sia verificato un progressivo raffreddamento della

dinamica tariffaria, fino a giungere alla stabilità, come abbiamo già visto e come evidenzierò tra poco. Non è stato un caso che ciò si sia verificato ma, piuttosto, è un risultato conseguito con una serie di iniziative, tutte portate avanti in una linea di continuità e coerenza dal Governo, dall'ANIA e da alcune associazioni dei consumatori.

Nel 2003 siamo arrivati, grazie a una serie di interventi normativi e di azioni commerciali, a un risultato che sembrava prima impossibile: la stabilità tariffaria. Nell'esercizio 2003, infatti, le tariffe sono cresciute mediamente del 2,4%; dunque, al di sotto del tasso di inflazione. Ma, fatto ancor più significativo, nel secondo semestre del 2003 le tariffe sono variate soltanto dello 0,22%.

Il secondo semestre dello scorso anno è importante per due motivi. In primo luogo perché fotografa, oltre all'effetto di trascinarsi di azioni già intraprese, i risultati dell'intervento normativo di fine 2002, vale a dire della riforma Marzano. Questa legge ha previsto una serie di interventi organici che hanno dato e continueranno a dare risultati nel corso del medio periodo in termini di contenimento dei sinistri.

Ma è importante anche perché è il periodo che segue la sottoscrizione di un protocollo di azioni che, con l'avallo del Ministero delle Attività Produttive, sono state concordate tra l'ANIA e alcune associazioni dei consumatori.

È un risultato quindi rilevante e, ripeto, diretta conseguenza di interventi precisi. Mi riferisco agli interventi sulle regole di liquidazione dei danni alla persona, agli interventi contro il reato di frode assicurativa, all'introduzione, da ultimo, del nuovo codice della strada, con la patente a punti.

Non voglio però esimermi dall'affrontare il tema delle previsioni per il 2004.

Invece di essere soddisfatti del risultato di aver stabilizzato i prezzi, cui un anno e mezzo fa non credeva nessuno, e quindi avviare una riflessione su ulteriori possibili iniziative di consolidamento dello

stesso, si sono riscatenate le polemiche perché le tariffe non si sono ridotte come immaginato. Si leggono tutti i giorni dichiarazioni dell'una o dell'altra associazione dei consumatori, particolarmente di quelle che non hanno aderito al protocollo d'intesa, riguardo a possibili riduzioni del 10%, del 15% e, perché no, del 50%. Queste percentuali di riduzione sono completamente lontane dalla realtà e sarei veramente sorpreso se trovassero applicazione concreta.

Sono lontane dalla realtà perché quegli stessi dati di cui parlavo prima indicano che il fenomeno è sotto controllo, ma fotografano anche una realtà ben precisa. La realtà cioè che, sulla base di dati statistici pubblici e controllabili, evidenzia che nel 2003 vi è stata una diminuzione della frequenza sinistri del 4,8%, ma anche un aumento del costo medio dei sinistri del 7,6%. E questo risultato tiene conto anche dei benefici indubbi – di ordine morale e sociale, oltretutto in termini di diminuzione dei danni - che la patente a punti ha cominciato a produrre nel secondo semestre dello scorso anno.

Questi numeri sono a disposizione di tutti. Non ci sono numeri diversi e si tratta di dati assolutamente verificabili.

Se prendiamo questo dato statistico, incontrovertibile, vediamo che oggi il fabbisogno tecnico medio è invariato, il che tende a tradursi in una stabilità tariffaria sostanziale. Ma, nel frattempo, si è verificato un altro fenomeno, anch'esso già evidenziato: dal 2002, per la prima volta, le compagnie di assicurazione sono tornate in equilibrio economico nel ramo rc auto. Non disponiamo ovviamente dei dati definitivi del 2003, che avremo solo in occasione della pubblicazione dei bilanci; abbiamo però i dati delle relazioni semestrali, i quali dicono che il 2003 sarà caratterizzato, nell'assicurazione rc auto, da una redditività sensibilmente maggiore a quella che si era conseguita nel 2002.

Non voglio dire che usciamo da un quadriennio in cui sono stati persi 5 miliardi di euro e che, quindi,

sarebbe anche necessario tirare il fiato. L'industria assicurativa, come tutte le industrie capaci di guardare avanti, non tenta di recuperare quanto perduto in passato, ma cerca piuttosto di ottimizzare i risultati futuri, investendo gli utili attuali in azioni rivolte al futuro, come ad esempio la creazione di banche dati, la lotta alle frodi o la Sicurezza Stradale.

In questo contesto è nata e sta diventando operativa la Fondazione ANIA per la Sicurezza Stradale. Ma gli investimenti possono anche tradursi in scelte di politica tariffaria per creare i presupposti affinché la concorrenza possa svilupparsi più virtuosamente. Lo abbiamo visto in questi giorni: in seguito a una sollecitazione del Ministro Marzano, di cui ANIA si è resa portavoce nei confronti del mercato assicurativo, condividendone la logica sottostante, numerose compagnie di assicurazione (che rappresentano oltre il 50% in termini di quota di mercato) hanno già annunciato riduzioni tariffarie diversificate, come è logico in un regime di concorrenza, ma focalizzate sui guidatori più virtuosi, cioè su quelli che da più tempo non hanno sinistri. Anche questo è assolutamente normale, perché quando la concorrenza accelera, la competizione tende a privilegiare i clienti che si ritiene opportuno fidelizzare prima di ogni altro.

Credo quindi che abbiamo imboccato, e già percorso, un tratto di una strada virtuosa, che potrà portare a una ulteriore riduzione della sinistralità e, mi auguro, anche a una riduzione del costo medio dei risarcimenti, il problema più importante che ci rimane da risolvere.

Intanto è prevedibile che, per la diminuzione della frequenza sinistri, a tariffe stabili avremo un crescente numero di assicurati per i quali scatterà la clausola di bonus, con la conseguente riduzione tecnica del prezzo dell'assicurazione rc auto.

In secondo luogo, grazie a uno dei provvedimenti previsti nella Riforma Marzano, e cioè la tabellazio-

ne delle micropermanenti, è stato possibile estendere il CID, l'indennizzo diretto, anche ai danni fisici di lieve entità, che rappresentano il 90% dei danni alla persona derivanti dagli incidenti stradali. Dal 1° giugno il mercato assicurativo italiano aprirà a questo tipo di modalità d'indennizzo. L'estensione del CID ai danni fisici rappresenterà un miglioramento in termini di servizio, perché velocizzerà il pagamento del danno, faciliterà la relazione col proprio assicurato e potrà anche portare a un contenimento del costo del sinistro. Nei prossimi giorni avrà inoltre attuazione un altro elemento importante del Protocollo sottoscritto col Ministero per le Attività Produttive e con le associazioni dei consumatori: mi riferisco all'estensione su tutto il territorio nazionale della procedura di conciliazione, che permetterà di ridurre una componente di costo, ossia la parte giustamente definita costo improprio, associata a spese legali non necessarie perché non giustificate dalla semplicità del caso o dal relativo basso importo del risarcimento. Vi ricordo che il costo del contenzioso ammonta a 1,2 miliardi di euro e che rappresenta quasi il 9% dei risarcimenti pagati dalle compagnie di assicurazione.

Anche la lotta alle frodi deve costituire un ulteriore campo di interventi dell'industria assicurativa, che ha fatto molto in questo ambito, ma può fare di più e meglio utilizzando la banca dati ISVAP, di concerto con le forze di Polizia e con la magistratura, che appare sempre più sensibile al problema di questi reati contro l'interesse della collettività.

Ci attendiamo, inoltre, degli effetti progressivamente positivi dall'introduzione della patente a punti. È importante il rigore delle forze di Polizia, la tolleranza zero, perché è necessario cambiare dei cattivi comportamenti di guida e, si sa, le cattive abitudini tendono a riprendere se il controllo si allenta e non è troppo attento. Ma in questo siamo fiduciosi e crediamo, quindi, che anche dalla patente a punti

potranno venire effetti positivi non più soltanto sui sinistri che si verificano nei percorsi extraurbani o autostradali, che rappresentano solo il 4% degli incidenti, ma anche sulla globalità dei sinistri, cioè su quel 75% di sinistri che si verifica nei centri urbani. Sul tema del controllo dei costi, abbiamo raccolto alcune sollecitazioni per la sperimentazione di nuove tecnologie, anche satellitari, come le clear box per le auto.

In altri termini, d'intesa e in cooperazione con tutte le parti interessate, abbiamo intrapreso una serie coordinata di azioni che hanno dato già i loro risultati ma che ne daranno ancora in futuro.

L'impegno nel combattere il nemico comune rappresentato dall'aumento del costo dei risarcimenti deve continuare ed essere sempre più rigoroso. Siamo sollecitati in questo dal Governo, che ha ben presente il valore e il costo sociale dell'assicurazione rc auto, e intendiamo rispondere a questa richiesta con pieno senso di responsabilità, suggerendo anche alcune iniziative utili per risolvere i problemi del settore.

Una delle iniziative dovrebbe riguardare l'obbligo generalizzato a contrarre. L'Italia è rimasta l'unica, tra i grandi paesi europei, ad avere un obbligo di questo tipo. Non diciamo che l'abolizione dell'obbligo generalizzato a contrarre possa costituire la panacea, diciamo soltanto che è una barriera all'ingresso di altri competitori. Sentiamo la responsabilità e il dovere di approfittare di un periodo "tranquillo" di possibile discesa del costo dei risarcimenti e, quindi, delle tariffe, per riflettere su questo aspetto. Adottare una disciplina diversa dall'obbligo generalizzato a contrarre non significa soltanto imitare i comportamenti di altri paesi europei più virtuosi di noi; significa anche creare le premesse reali per un ampliamento della concorrenza e per la caduta di una barriera per i competitori esteri. Significa, inoltre, permettere la nascita di

compagnie di nicchia, in grado di creare innovazione ed essere di stimolo per tutto il mercato.

Su questo tema non intendiamo alzare la voce, ma soltanto proporre al Governo una riflessione e un approfondimento.

Non intendo sottrarmi neanche al confronto sul tema dei canali distributivi. Già operano nel nostro mercato agenti con il monomandato e con il plurimandato, sportelli bancari, la vendita per telefono e la vendita attraverso Internet. Come settore siamo per un mercato aperto e concorrenziale, per un mercato in cui è il cliente che sceglie razionalmente. Da parte nostra abbiamo recepito tutte le sollecitazioni e le disposizioni normative dell'autorità di controllo per facilitare il confronto dei prezzi e per permettere al consumatore di operare una scelta razionale.

Non dimentichiamo poi che, tra i vari modelli distributivi, ci sono anche i brokers, intermediari che agiscono su mandato dei clienti e non delle compagnie assicuratrici. Oggi la possibilità di trovare l'offerta economica più conveniente è quindi effettiva, anche se è sempre il consumatore che deve scegliere. Il consumatore può anche scegliere di pagare un prezzo più elevato perché ritiene di avere un servizio migliore. Dobbiamo quindi garantire un'unica cosa: la possibilità di una scelta responsabile e autonoma.

In conclusione, l'industria assicurativa è consapevole che esiste una generalizzata attesa di una riduzione dei costi rc auto, e fa propria la speranza che questo possa avvenire. Si è verificata, come abbiamo evidenziato, una certa diminuzione del numero dei danni alla persona. Ma tutto questo rischia di essere insufficiente a fronte di un aumento del costo medio dei danni e di una quota percentuale di sinistri con danni fisici del 19% rispetto ad una media europea del 10%. Questa situazione riflette il problema del moral hazard, quell'approccio al risarcimento dei danni che punta alla massi-

mizzazione dell'importo da ricevere indipendentemente dalla menomazione subita. E' auspicabile, inoltre, un diverso atteggiamento della giurisprudenza e della magistratura. Se i risarcimenti stabiliti nelle sentenze italiane si avvicinarsero alle medie europee, questo sarebbe ragione sufficiente per una forte riduzione tariffaria: secondo le stime, non meno del 15%.

Il nostro impegno è, quindi, di proseguire sulla strada della cooperazione con tutti gli interlocutori interessati a questa battaglia contro i costi impropri di risarcimento.

Attraverso questa via sarà possibile, da una parte, intervenire sul prezzo dell'assicurazione rc auto e, dall'altra, garantire alle compagnie assicurative i giusti margini di remunerazione della propria attività.

RIFORMA RC AUTO: GLI EFFETTI POSITIVI DI UN INTERVENTO NORMATIVO

On. Antonio Marzano, Ministro per le Attività Produttive

Nel settore dell'rc auto, il principale obiettivo della mia azione di governo è stato quello di adottare misure non autoritarie, perché quelle autoritarie sono estranee alla mia cultura. Misure, in altre parole, che favorendo la concorrenza fra le imprese e la trasparenza dei criteri di determinazione delle tariffe, spingessero ad una riduzione dei costi dei sinistri e, conseguentemente, anche dei premi.

I primi effetti dei provvedimenti normativi che ho messo in atto nel settore hanno permesso alle compagnie assicurative, nel 2002, di registrare per la prima volta un utile di bilancio. I dati forniti dall'ISVAP sull'andamento del mercato rc auto evidenziano infatti, nel 2002, un risultato tecnico positivo di 196 milioni di euro, pari allo 0,8% dei premi, a fronte di un saldo negativo di 493 milioni di euro del 2001. Questo risultato sembra essersi consolidato nel 2003.

Se valutiamo, dunque, questi provvedimenti dal punto di vista dell'impatto industriale, potremmo affermare che le scelte effettuate sono state realmente efficaci. Se mettiamo invece al centro dell'attenzione il cittadino, che avverte l'obbligatorietà dell'assicurazione auto quasi come una tassa occulta, emerge la necessità di pervenire in tempi brevi ad un contenimento e successivamente a una riduzione delle tariffe.

Gli interventi che ho realizzato costituiscono la premessa necessaria per intraprendere la strada della riduzione delle tariffe. Non va inoltre dimenticato l'elemento sociale dell'assicurazione auto, che impone all'imprenditore di operare con l'obiettivo di registrare un attivo di bilancio, ma anche con margini di

profitto ridotti rispetto ai rami non obbligatori.

In questa direzione si muove la legge 273 del 12 dicembre 2002 che ha disposto, allo scopo di assicurare la trasparenza e la concorrenzialità dell'offerta dei servizi assicurativi e un'adeguata informazione dei consumatori, che le imprese assicuratrici rendano pubblici i premi e le condizioni generali di polizza praticati sul territorio nazionale.

Questa forma di pubblicità deve essere attuata presso ogni punto vendita dell'impresa, nonché mediante la diffusione sui siti Internet, in modo da permettere ai consumatori di calcolare i premi e prendere visione delle condizioni di polizza.

Il Governo ed io, da economista liberista, crediamo nel mercato. Crediamo in un mercato concorrenziale, non monopolistico e in cui le scelte dei consumatori siano razionali. Ma il presupposto della razionalità delle scelte dei consumatori è che gli stessi siano correttamente informati. Da questa considerazione la scelta di operare, in primis, sul tema della trasparenza.

In linea con l'obiettivo di assicurare la massima trasparenza, ritengo inoltre molto importante l'introduzione nel ramo rc auto, in analogia con quanto già previsto per i rami vita, della figura professionale dell'attuario incaricato, preposto – e quindi responsabile – alla determinazione dei premi e delle riserve tecniche.

L'iter di approvazione del regolamento attuativo è stato già ultimato e il Decreto, registrato dalla Corte dei Conti, è in corso di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale insieme al regolamento in materia di

accesso agli atti delle imprese di assicurazione.

Ancora più incisivo, mi pare, in particolare se combinato con la predisposizione di una specifica tabella per i danni alla persona comportanti menomazioni all'integrità psicofisica comprese tra 1 e 9 punti, la prossima estensione del CID alle lesioni fisiche. Grazie a quest'ultima iniziativa sarà possibile avere un comportamento uniforme, su tutto il territorio nazionale, dei tribunali rispetto alle tipologie di lesioni fisiche che maggiormente incidono sui risarcimenti.

L'estensione del CID, in prospettiva, potrà indurre una riduzione del costo medio dei sinistri, anche perchè rappresenta uno strumento attraverso il quale è possibile effettuare un controllo puntuale dei sinistri con danno alla persona.

L'insieme delle disposizioni inserite nella legge 273 ha inoltre lo scopo di ridurre il fenomeno delle frodi nel settore, introducendo il reato di frode in assicurazione. Nell'ambito delle misure adottate è poi necessario menzionare l'istituzione del Comitato di esperti, di cui all'art. 21 della Legge 273; comitato che sta studiando, anche grazie alla collaborazione dell'ISVAP, dell'ISTAT e di ANIA, l'andamento dei costi tariffari, allo scopo di potere eventualmente intervenire con gli strumenti consentiti dalle norme nazionali e comunitarie.

Ritengo fondamentale il ruolo che il Ministero che ho l'onore di dirigere, ha svolto nel favorire la sottoscrizione del protocollo d'intesa tra ANIA e alcune associazioni dei consumatori, avvenuta il 5 maggio 2003. L'accordo nasceva dalla consapevolezza che la liberalizzazione, intervenuta nel 1994 non aveva ancora prodotto gli effetti sperati. L'accordo prevede un impegno dell'ANIA a intervenire, di concerto con le associazioni dei consumatori, sulle cause che hanno determinato i rilevanti aumenti tariffari degli ultimi anni. L'intesa ANIA-Consumatori instaura quindi una modalità innovati-

va di collaborazione fra utenti e imprese, nella quale credo molto e che auspico possa continuare. I primi effetti dell'entrata in vigore della legge di riforma e del Protocollo sono senza dubbio positivi. Lo testimoniano i dati ISTAT che mostrano che, nel periodo giugno 2003 - gennaio 2004, cioè i mesi successivi al Protocollo e alla legge di riforma, c'è stato un aumento tariffario dello 0,5%, a fronte di un aumento del 4% nello stesso periodo (giugno-gennaio) dell'anno precedente. In particolare, a gennaio 2004 il settore rc auto ha fatto registrare un aumento tendenziale del 2,2%, dunque sotto il tasso d'inflazione. Erano dieci anni che non si registrava un simile andamento delle tariffe, segnale questo che le iniziative intraprese dal Ministero vanno nella direzione che tutti quanti auspichiamo. Con il Protocollo d'intesa, l'ANIA si è impegnata a invitare le imprese a una politica di raffreddamento delle tariffe rc auto della durata di dodici mesi per ciascuna compagnia, ferma restando la dinamica del bonus/malus individuale degli utenti.

L'ANIA ha sensibilizzato le imprese, pur nella loro autonomia gestionale, a praticare sconti e riduzioni tariffarie a favore dei giovani assicurati e più in generale a favore di coloro che non provocano sinistri, personalizzando la polizza qualora il contraente sia proprietario di più autoveicoli e risulti essere un conducente virtuoso.

In questo senso l'ISVAP ci comunica che, comparando le tariffe dei diciottenni neoassicurati di gennaio 2004, con quelle di gennaio 2003, si è registrata una diminuzione dell'1,1% a fronte di un incremento del 7,4% del luglio 2003 rispetto al luglio 2002. Per quanto riguarda poi i ciclomotori – altro punto inserito nel Protocollo – anche in questo caso le tariffe hanno subito un raffreddamento, visto che i diciottenni hanno avuto un incremento dello 0,5% a gennaio 2004 rispetto a gennaio 2003.

Le compagnie sono state anche sollecitate a ela-

borare formule tariffarie rc auto più favorevoli per i nuclei familiari; nell'ambito di quello stesso Protocollo le parti si sono trovate d'accordo circa l'opportunità di introdurre una modifica normativa che imponga la conservazione della classe di merito del veicolo rubato o rottamato e la portabilità dell'attestato di rischio per consentire di assicurare il nuovo veicolo anche con altri assicuratori.

Nell'accordo è prevista la possibilità di restituzione della parte di premio non goduta per il periodo di rischio non corso nel caso di furto, di rottamazione o di vendita dell'autoveicolo. Questa fattispecie è stata introdotta anche nell'articolato del nuovo codice delle assicurazioni che mi accingo a diramare.

È stato inoltre convenuto di trovare una soluzione ai problemi connessi al trasferimento della polizza relativa ai motocicli o ciclomotori da un'impresa ad un'altra, facilitando la confrontabilità delle diverse classi di bonus/malus utilizzate dalle singole imprese ed è stata ritenuta opportuna l'estensione della procedura di conciliazione ANIA-Associazione dei consumatori a livello nazionale, come importante contributo per una riduzione del contenzioso giudiziale e dei relativi costi.

Tutti i partecipanti al Protocollo d'intesa si sono dichiarati d'accordo su iniziative per la sicurezza stradale del settore assicurativo, ad esempio attraverso sperimentazioni dei sistemi di rilevazione dei cosiddetti black points in specifiche aree territoriali. In questo senso debbo esprimere il mio apprezzamento per la costituzione da parte dell'ANIA di una Fondazione per la Sicurezza Stradale, finanziata con 10 milioni di euro provenienti dalle stesse compagnie di assicurazione.

Grazie alla sottoscrizione del predetto Protocollo e alla recente introduzione della patente a punti, e in seguito alla riforma del mercato, tutti fattori che hanno contribuito alla sensibile riduzione della sinistrosità sulle strade, si è riscontrato un miglio-

mento dei premi praticati dalle imprese. La patente a punti ha avuto un effetto significativo sugli incidenti gravi, minore invece è stata l'incidenza su quelli non denunciati alla Polizia Stradale, cioè i più numerosi e che hanno maggiori effetti negativi sul costo dei sinistri.

Mi auguro comunque che vi siano iniziative del mercato volte a praticare sconti tariffari agli automobilisti che mantengono i venti punti sulla patente, aumentando la personalizzazione delle polizze.

I dati che ho ricordato testimoniano che la legge di riforma e il Protocollo hanno sortito effetti rilevanti. A questi risultati si può aggiungere la risposta positiva delle compagnie assicurative all'invito che ho rivolto loro in qualità di Ministro delle Attività Produttive, di premiare i virtuosi, di moderare le tariffe in aree particolarmente vessate e di introdurre strumenti tecnologici per prevenire le frodi e per meglio individuare le dinamiche dei sinistri.

L'ANIA, dal canto suo, ha dichiarato la propria disponibilità a contribuire al finanziamento di una sperimentazione per l'introduzione della cosiddetta clear box.

Ho ritenuto indispensabile intervenire anche sul sistema normativo che regola il settore assicurativo, per questo ho affidato a un apposito Comitato di esperti della materia la redazione di un codice sulle assicurazioni private. I lavori della Commissione si sono conclusi con la proposta di abrogazione di circa un migliaio tra norme e provvedimenti di altra natura. Il codice contiene i principi e le regole che a livello legislativo primario conformano l'ordinamento assicurativo. In questa fase si sta procedendo all'analisi degli emendamenti proposti dalle parti interessate per poi proseguire alla diramazione ai ministeri interessati.

In particolare, per quanto riguarda il settore assicurativo, il nuovo codice potrà essere sicuramente uno strumento utile per circa 30 milioni di utenti che potranno avvalersi di un unico compendio normati-

vo in grado di disciplinare una materia così complessa e molto mutevole, soprattutto negli ultimi tempi. Mi riferisco, tra l'altro, alla quarta normativa comunitaria in materia di rc auto recepita nel corso del 2003, con il decreto legislativo n. 190 del giugno 2003.

Nell'ambito delle nuove disposizioni che regolano il settore, è da ricordare la Quinta Direttiva rc auto per la quale è stato raggiunto l'accordo politico in sede comunitaria, e che completa l'armonizzazione delle norme in materia di rc auto. Il recepimento della direttiva non creerà particolari problemi al nostro Paese anche tenuto conto che la nostra legislazione ha in realtà anticipato, con la legge che ho ricordato, parte delle nuove disposizioni contenute nella direttiva. Nell'ambito di tali disposizioni, che dovranno essere recepite successivamente all'introduzione definitiva della Direttiva di cui parlo, si può citare l'aggiornamento dei massimali minimi di garanzia e la risarcibilità, oggi non prevista, da parte del Fondo di garanzia per le vittime delle strade, dei danni a cose nel caso di sinistro provocato da veicolo non identificato quando, contemporaneamente, vi siano anche danni gravi alle persone. L'auspicio del Governo è che in tempi brevi, alla luce di queste iniziative sul piano normativo, si possa proseguire sulla strada del miglioramento dell'intero settore rc auto, perchè risulti soddisfacente per gli utenti sul piano dei costi e della qualità del servizio offerto e garantisca nello stesso tempo la piena concorrenzialità fra le imprese a livello nazionale e internazionale.

Ritengo che la strada della concertazione guidata dal Governo fra le Associazioni dei consumatori e l'ANIA abbia prodotto i suoi effetti. Auspicio, con molta determinazione, che si prosegua su questa via, che ha già segnato un'importante inversione di

tendenza, non solo nell'andamento delle tariffe ma anche nei rapporti fra le diverse parti. Per questo, nell'occasione, voglio ringraziare le Associazioni dei consumatori che hanno partecipato al Protocollo, esortandoli a continuare su questa linea e debbo anche dare atto che, dopo un incontro forse brusco che ebbi all'inizio – alle volte i ministri debbono anche essere un po' bruschi – con l'ANIA, grazie alla nuova Presidenza e grazie alla nuova Direzione generale, il rapporto è proficuo, collaborativo e costruttivo. Spero che si continui su questa strada. Per quanto riguarda il ramo rc auto il risultato potrà essere raggiunto se sarà migliorato il funzionamento dell'intero mercato assicurativo, anche con riferimento ai rami che si occupano più specificamente della gestione del risparmio. Ho sostenuto la necessità di conservare il ruolo dell'ISVAP in questo ambito, perchè era circolata l'ipotesi di trasferire anche il settore auto in capo all'Autorità di tutela del risparmio.

Mi compiaccio, in definitiva, della fattiva ed efficace collaborazione che il Ministero ha instaurato con l'ANIA e con le associazioni dei consumatori, le quali hanno deciso di assumere un atteggiamento propositivo, giungendo ai risultati positivi che vi ho descritto sotto il profilo dell'andamento tariffario e soprattutto dei risultati tangibili per il privato cittadino. Certo, non posso dire che da quando sono stato nominato ministro mi sia occupato solo o prevalentemente di questo settore. Mi sono dovuto occupare anche di altre cose e più recentemente di questioni che riguardano il settore del latte, del pomodoro o delle acciaierie di Terni: è un momento molto difficile dal punto di vista economico. Tuttavia posso in serena coscienza dire che, pur dovendomi occupare di molti problemi, non ho certo trascurato il vostro settore.

*Progetto editoriale:
ANIA - giugno 2004*

*Progetto grafico:
Antonella Colombo comunicazione & immagine*

ANIA

Associazione
Nazionale fra
le Imprese
Assicuratrici

Via della Frezza, 70 - 00186 Roma
Tel. 06 32688.1 - Fax 06 3227135

IRSA

Istituto
per la Ricerca
e lo Sviluppo
delle Assicurazioni

C.so Italia, 17 - 20122 Milano
Tel. 02 72304.1 - Fax 02 72304215