

# A S S E M B L E A   A N N U A L E   A N I A

R e l a z i o n e   d e l   P r e s i d e n t e  
F a b i o   C e r c h i a i

R o m a   3   l u g l i o   2 0 0 7

BOZZA DI STAMPA



**ANIA**

Associazione Nazionale  
fra le Imprese Assicuratrici

# A S S E M B L E A   A N N U A L E   A N I A

R e l a z i o n e   d e l   P r e s i d e n t e  
F a b i o   C e r c h i a i

R o m a   3   l u g l i o   2 0 0 7

**BOZZA DI STAMPA**

## Relazione del Presidente

---

Autorità, Signore e Signori, Cari Colleghi,

benvenuti e grazie per aver accolto l'invito a partecipare a questa nostra Assemblea.

L'industria assicurativa intende oggi rappresentare all'opinione pubblica ciò che sta facendo e ciò che ritiene di poter fare per offrire ai consumatori e alle imprese servizi sempre più efficienti, più trasparenti, alle migliori condizioni possibili; in sintesi, per concorrere allo sviluppo economico e sociale del Paese.

L'anno appena trascorso è stato ancora positivo dal punto di vista dell'andamento industriale dell'attività assicurativa, anche se dobbiamo registrare indicatori tecnici e di redditività in lieve riduzione rispetto al 2005.

È stato però un anno difficile – non possiamo sottacerlo – dal punto di vista delle relazioni con il Governo. Provvedimenti di grande rilievo per il settore sono stati assunti senza alcuna consultazione, senza quel dialogo che a noi sembra necessario, quantomeno per garantire la qualità tecnica delle misure.

Ne siamo rimasti veramente sorpresi e amareggiati.

Questa premessa, doverosa e preoccupata, non intende in alcun modo alimentare polemiche poco costruttive. Attendiamo, al contrario, con grande interesse, l'intervento del Ministro Bersani ed esprimiamo l'augurio che la Sua annunciata presenza fra di noi, oggi, costituisca l'avvio di un nuovo e costruttivo ciclo di relazioni tra Governo e industria assicurativa.

Così come ci auguriamo che un nuovo ciclo di relazioni si instauri nel Paese, fra le forze politiche e fra la politica e la società civile.

Purtroppo, il dialogo pacato e il confronto delle idee sono diventati merce rara. La delegittimazione reciproca, nei rapporti tra le forze politiche e nella società, la tentazione di additare colpevoli e capri espiatori, in luogo di fare ciò che è necessario per risolvere i problemi veri, sono fenomeni generalizzati, quanto pericolosi.

Ne siamo preoccupati, come imprenditori e come cittadini.

I tentativi di proporre ragionamenti pacati, per trovare le soluzioni migliori, vengono troppo spesso soverchiati dagli annunci a effetto e,



talvolta, dalle affrettate e troppo facili semplificazioni da dare in pasto ai media e all'opinione pubblica.

Così, quando abbiamo provato ad argomentare che c'erano delle criticità nei provvedimenti del Governo sul nostro settore, siamo stati ingiustamente gettati nel gran calderone delle corporazioni che si opponevano alle liberalizzazioni, alla concorrenza e al libero mercato. O che propugnavano le liberalizzazioni, ma solo "quelle degli altri".

Non è così. Lo vogliamo dire ancora una volta, con chiarezza: siamo a favore delle liberalizzazioni, della concorrenza e del libero mercato.

Lo dimostra il fatto che sosteniamo tutte le iniziative europee, a cominciare da quel fondamentale progetto che va sotto il titolo di "Solvibilità 2", volte a eliminare le barriere che tuttora si frappongono alla creazione di un grande mercato unico dell'assicurazione.

Lo dimostra il fatto che non siamo stati fra i difensori dello *status quo* durante l'iter che ha portato la Commissione europea a deferire l'Italia alla Corte di Giustizia per la normativa sull'obbligo a contrarre e a tariffare nella r.c. auto; normativa che, secondo la Commissione, costituisce una barriera all'ingresso per nuovi operatori nel nostro mercato. Spetta alla politica la decisione di rimuovere questa barriera e, quindi, di favorire l'ingresso, anche dall'estero, e lo sviluppo di operatori specializzati in specifici segmenti di mercato. Ne potrebbe derivare un ulteriore aumento del grado di concorrenzialità del settore.

Lo dimostra il fatto che, pur in una situazione molto difficile sul piano dei rapporti con il Ministero competente, abbiamo dato piena collaborazione alle istituzioni per rendere operativo il passaggio al risarcimento diretto. E abbiamo accolto senza timori la decisione del Governo di creare un servizio via internet che metta in grado il consumatore di confrontare le diverse offerte assicurative onde poter scegliere, nella massima trasparenza, quella per lui più conveniente.

Ma, lo ripeto, in un processo generalizzato di delegittimazione a tutto campo, molti altri sono i soggetti sociali e politici cui è toccato in sorte l'onere di comparire negativamente sul "palcoscenico mediatico".

È toccato al "capitalismo", cui è stata attribuita, addirittura, un'etichetta di "impresentabilità". È toccato a quasi tutte le categorie produttive e professionali, accusate, senza distinzioni, di corporativismo. È toccato, di volta in volta, alla Magistratura, ai Sindaci, ai Corpi dello Stato, a singoli cittadini.



## Relazione del Presidente

---

È toccato, infine, alla “casta della politica”, con le accuse ai suoi costi e alle sue inefficienze.

Non amiamo le esagerazioni. Sappiamo che i costi della politica sono, almeno in parte, i costi della democrazia.

Invitiamo però a riflettere sul fatto che la poca considerazione della società civile, i tanti provvedimenti decisi nel chiuso delle stanze dei Ministeri e fatti approvare dal Parlamento con il metodo dei decreti legge e dei voti di fiducia non aiutano a creare quel clima costruttivo e di concordia di cui, mai come ora, si avverte la necessità.

Chiediamo anche alla politica, e in primo luogo al Governo, di applicare quelle regole di buon governo che oggi, nel dibattito europeo, prendono il nome di “*better regulation*”.

Si enuncino gli obiettivi. Si dimostri che i benefici per la collettività sono superiori ai costi imposti ad alcuni. Si discutano i profili tecnici. Si verifichino i risultati.

Non siamo certo alla ricerca di diritti di veto o di indebiti benefici. Le decisioni sono – e devono rimanere – in capo al Governo e al Parlamento, nella trasparente distinzione dei ruoli, ma con il necessario rispetto delle opinioni altrui.

### L'assicurazione per lo sviluppo

Ci sono ancora – sarebbe inutile negarlo – aree di disagio nei rapporti tra le assicurazioni e gli assicurati. Proprio per far fronte a queste situazioni abbiamo sempre tenuto aperto il dialogo con le associazioni dei consumatori, abbiamo sviluppato con esse iniziative innovative, come quella della conciliazione. Stiamo lavorando per creare con loro un *forum* permanente di confronto sull'insieme dei problemi del settore.

Certamente l'industria assicurativa ha un proprio compito da svolgere, mantenendosi aperta all'innovazione, all'efficienza, alla qualità del servizio, garantendo nel contempo elevati standard di solidità e trasparenza.

Ma qualunque ragionamento sull'assicurazione deve partire dal riconoscimento che essa è una formidabile macchina produttiva. Una macchina che risarcisce ogni anno 10 milioni di sinistri. Che corrisponde



agli assicurati 25 miliardi di euro a fronte dei danni subiti. Che effettua investimenti per 500 miliardi di euro. Che garantisce allo Stato entrate per oltre 10 miliardi per imposte dirette, tasse sui premi e contributi sociali. Che, in via diretta e indiretta, dà lavoro a 300.000 persone.

Un'industria che innova ogni giorno, ma che si fonda su una tecnica e una tradizione antica che l'Italia ha esportato nel mondo. Una tradizione, quella assicurativa, di cui essere orgogliosi e che andrebbe valorizzata – come ha fatto recentemente il Presidente del Consiglio – quale una delle componenti di successo del *made in Italy* nel mondo.

L'assicurazione produce un bene quanto mai prezioso: la sicurezza. Essa è in grado – e sempre più deve essere messa in grado – di cogliere quella domanda di protezione e di *welfare* che irrompe nella nostra società e che sempre meno lo Stato, da solo, può soddisfare.

In altri paesi avanzati ciò accade da tempo, in misura assai maggiore che da noi. La spesa assicurativa nei rami danni – al netto delle coperture r.c. auto, ovunque obbligatorie – è da noi di poco superiore all'1% del Prodotto Interno Lordo, un valore compreso fra la metà e un terzo rispetto a quanto si riscontra in Francia, in Germania, in Spagna, nel Regno Unito. Nel ramo vita, malgrado la forte crescita dei premi negli ultimi dieci anni, le riserve tecniche in rapporto al PIL rimangono su valori contenuti rispetto alla generalità degli altri principali paesi.

La sottoassicurazione del nostro Paese ha cause complesse. Tra queste vi è, certamente, la scarsa consapevolezza – si pensi al caso del sistema pensionistico – che oggi, e ancor più in prospettiva, lo Stato non è in grado di farsi carico di tutti i problemi.

La politica ha il dovere di comunicare con chiarezza – soprattutto ai giovani – questo stato di cose. Ha la responsabilità di assumere le iniziative necessarie a promuovere quella *partnership* tra sistema pubblico e intervento privato che costituisce l'unica via per evitare di trasferire sulle generazioni future oneri insostenibili e gravissimi disservizi sociali.

La sottoassicurazione è un elemento di debolezza del Paese e del suo sistema di *welfare*. Lascia le nostre famiglie e le nostre imprese in condizioni di maggiore vulnerabilità, più esposte alle conseguenze negative di eventi avversi. Aggrava la percezione di insicurezza delle persone, indebolisce la competitività delle imprese, accentua la pressione sui conti pubblici.



L'assicurazione va dunque vista come uno strumento essenziale, un vero e proprio *asset* al servizio dello sviluppo economico e sociale della nazione. Con una regolazione appropriata, essa favorisce lo sviluppo di interi settori produttivi, contribuisce alla soluzione di rilevanti problematiche sociali: si pensi alla sanità, alla cura degli anziani, alla cura delle persone non autosufficienti. Proteggendo le persone e le imprese da eventi sfavorevoli, sia individuali sia collettivi – come calamità naturali o terrorismo –, essa permette di contenere le straordinarie pressioni che si stanno manifestando a carico dei conti pubblici dei Comuni, delle Regioni, dello Stato centrale.

Avendo presente questa realtà e le potenzialità che essa dischiude, ci sembra che risulti quanto meno un po' fuorviante quella battuta – vogliamo considerarla null'altro che una battuta, ma l'abbiamo sentita più volte – che suona più o meno nei seguenti termini: *"ciò che veramente conta è ciò che si mangia e ciò che si esporta!"*.

Quasi che l'intero settore dei servizi non rappresentasse oltre il 70% del valore aggiunto nel nostro Paese e quasi l'80% in paesi, come gli Stati Uniti, più avanzati di noi nel processo di sviluppo.

Come si può pensare che l'assicurazione non meriti attenzione o che non abbia pari dignità di altri settori produttivi? Quale altro prodotto, quale altro bene o servizio è considerato tanto essenziale da indurre gli Stati a renderne in più ambiti addirittura obbligatorio l'acquisto?

### Il cuneo fiscale

È alla luce di queste considerazioni, essenzialmente di principio, che abbiamo ritenuto del tutto impropria, oltre che illegittima in base alla normativa europea sugli aiuti di Stato, la decisione di escludere le assicurazioni – così come le banche e alcune *utilities* – dal beneficio della riduzione del cuneo fiscale.

Priva di fondamento appare l'argomentazione secondo cui, nelle assicurazioni, gli utili sarebbero troppo elevati e, tanto meno, che ciò implichi una concorrenza troppo bassa.

La redditività delle compagnie di assicurazione italiane è analoga a quella media delle altre aziende quotate sul nostro mercato e inferiore a quella registrata dalle assicurazioni negli altri principali paesi europei.



Quanto alla concorrenza, ci limitiamo a evidenziare come il grado di concentrazione nel mercato italiano non sia difforme da quello di molti altri paesi. Certamente, negli ultimi dieci anni c'è stato un forte processo di consolidamento del sistema. Come nel caso delle banche, privatizzazioni, acquisizioni e fusioni hanno modificato la morfologia dell'assicurazione italiana.

È un processo positivo perché le imprese devono essere forti per competere con i giganti europei e mondiali, per potersi espandere all'estero, per evitare di essere mero terreno di conquista, soprattutto per offrire ai consumatori i prodotti migliori alle migliori condizioni.

È un processo – occorre ricordarlo – che è stato continuamente assoggettato a valutazioni e, di volta in volta, autorizzato dalle Autorità competenti in materia sia di concorrenza sia di stabilità.

È un processo che nulla toglie alla capacità delle imprese di dimensione media o piccola di competere efficacemente.

È vero: è certamente raro, in Italia come in altri paesi, che le assicurazioni, o anche le banche, falliscano. Ma questo dato non può essere considerato un indicatore di scarsa concorrenza. È piuttosto, in larga misura, la conseguenza del fatto che esistono Autorità e normative di vigilanza che servono appunto a prevenire gli episodi di crisi. La solidità di banche e assicurazioni è universalmente considerata un interesse precipuo del consumatore ed è pertanto espressamente tutelata dal legislatore.

Come è noto, sulla questione relativa al cuneo fiscale, la Commissione europea ha dato ascolto alle nostre ragioni.

### **Il risarcimento diretto**

Tra i molti provvedimenti disposti dal Governo nell'ambito dell'attività assicurativa, una grande rilevanza sociale va attribuita al risarcimento diretto nella r.c. auto.

Il passaggio al nuovo sistema rappresenta un cambiamento radicale per l'industria e nel rapporto tra assicurazione e cliente. Un cambiamento che è maturato dopo un lungo e costruttivo dialogo fra ANIA, Autorità Garante della Concorrenza, ISVAP e associazioni dei consumatori.



## Relazione del Presidente

---

I tempi che ci sono stati imposti dal decreto dello scorso agosto erano esigui rispetto alla portata del cambiamento. Sono stati necessari sforzi e costi straordinari. Un riconoscimento speciale deve andare alle imprese, ai loro manager, ai loro collaboratori, ai dipendenti, alle reti agenziali.

Per il risultato dobbiamo ringraziare la CONSAP, per lo spirito di collaborazione e la disponibilità dei suoi dirigenti e funzionari.

Il sistema del risarcimento diretto ha indubbe potenzialità positive, specie per quanto riguarda la qualità del rapporto fra assicurazione e clienti-assicurati.

L'obiettivo di ridurre i costi e, dunque, il livello delle tariffe dipende in larga misura dalla possibilità che avremo di espellere dal sistema gli oneri impropri, relativi al contenzioso nella fase che precede l'offerta di risarcimento da parte della compagnia, nonché di contenere i costi di riparazione indirizzando i clienti verso carrozzerie convenzionate.

I primi mesi di applicazione del nuovo sistema non consentono ancora di effettuare una valutazione compiuta, ma inducono a un cauto ottimismo.

Occorre ricordare che si tratta di un apparato di regole e processi operativi assai complesso che necessita, inevitabilmente, di un non breve periodo di rodaggio prima di giungere al pieno regime.

Verificheremo con le istituzioni competenti l'efficacia del sistema e, per quanto ci compete, siamo aperti ai miglioramenti che si rendessero necessari.

La ricerca di una migliore efficienza competitiva, che costituisce la filosofia cui si è ispirato il nuovo sistema, riguarda naturalmente anche i modelli organizzativi, che, ferma restando la responsabilità dell'impresa, devono poter essere sviluppati ricorrendo anche alle potenzialità dell'outsourcing.

Nell'ambito di relazioni industriali che auspichiamo sempre più costruttive, confidiamo che i sindacati dei dipendenti si aprano al futuro e superino le resistenze sin qui manifestate rispetto a un'organizzazione del lavoro moderna, flessibile e competitiva.



### Il nuovo regime del bonus/malus

È nostro convincimento che altri provvedimenti assunti quest'anno tendono a generare pressioni verso l'alto di costi e prezzi.

È il caso del provvedimento relativo al sistema del *bonus/malus*. Si tratta di una misura che limita fortemente la facoltà dell'assicurazione di classificare un veicolo nella corretta classe di merito. In tal modo diviene inevitabile che, prima o poi, il livello medio delle tariffe aumenti per i guidatori migliori.

Ma, di più, se si riduce il numero di assicurati responsabili di sinistri cui si applica il malus, vi potrà anche essere un aumento netto dei costi. E ciò per l'evidente motivo che il corretto funzionamento del *bonus/malus* si è rivelato nel tempo, in Italia come negli altri paesi, un meccanismo molto efficace, ancor più efficace della patente a punti, per indurre le persone a guidare con maggiore prudenza. E guidare con prudenza significa ridurre i piccoli incidenti e anche la probabilità di essere coinvolti in incidenti più gravi.

### La distribuzione

Pressioni al rialzo sui costi sono da attendersi anche a seguito del provvedimento che vieta il monomandato nell'assicurazione danni.

Si può affermare, senza tema di smentita, che sino ad oggi il mercato assicurativo italiano è stato caratterizzato da un assetto distributivo pluricanale competitivo, assolutamente conforme e coerente con il modello dei paesi europei più avanzati e concorrenziali. Convivono in esso *broker* (mandatari operanti per conto del cliente), agenti monomandatari e plurimandatari (operanti per conto di una o più compagnie di assicurazione), nuovi canali distributivi (quali sportelli bancari e postali), vendita diretta tramite telefono e internet.

In questo contesto, si è voluto, per via autoritativa, impedire l'adozione di uno dei possibili modelli distributivi, tra l'altro quello più congeniale a esprimere la forza e la fiducia nel marchio, che da sempre rappresenta un elemento di concorrenza. Non tenendo conto che l'esclusiva rappresenta una garanzia per il consumatore, come risulta confermato dalla disciplina in materia di distribuzione di prodotti finanziari, ove, a tutela dei risparmiatori, il Testo Unico della Finanza impone l'obbligo di monomandato per i promotori.



## Relazione del Presidente

---

Ci stupisce che la fidelizzazione della clientela, in un mercato come quello della r.c. auto in cui non esistono vincoli o costi di uscita, sia considerata come dimostrazione di inefficienza, anziché come indicatore di soddisfazione per il servizio offerto.

Se si fossero analizzate le esperienze degli altri paesi, certamente si sarebbero fatte scelte diverse.

Valga per tutti il caso degli Stati Uniti – che non possono certo essere sospettati di costituire un mercato poco competitivo –, dove si è vissuto, del tutto liberamente, il processo esattamente inverso a quello che si è voluto imporre per legge in Italia.

Da una situazione in cui la distribuzione assicurativa era quasi tutta incentrata sulla figura degli agenti plurimandatari e dei *broker*, si è passati, al fine di ridurre i costi, a un assetto in cui gli agenti in esclusiva rappresentano la parte più rilevante dell'organizzazione di vendita nel mercato *retail*. Non a caso, secondo l'opinione unanime degli economisti, le reti agenziali in esclusiva consentono di abbattere i costi medi della distribuzione e di offrire prezzi più contenuti agli assicurati.

Del resto, è immediato intuire i maggiori costi che, con il divieto di esclusiva, le imprese dovranno affrontare per fidelizzare le proprie reti di vendita, vale a dire semplicemente per restare competitive nel collocamento dei prodotti.

Si è intervenuti con norme che a noi – e non solo a noi – sembrano in contrasto con la disciplina comunitaria in materia di concorrenza e di mercato unico. Per tale ragione siamo stati costretti a presentare un esposto, anche su questo tema, all'Unione europea.

Ci auguriamo che non si debba giungere sino a una decisione formale dell'Autorità europea. Ci auguriamo, cioè, che il Governo voglia riflettere e modificare il provvedimento prima dell'apertura dell'ennesimo procedimento formale a carico dell'Italia e, comunque, prima che esso possa esplicitare le sue conseguenze negative sui costi.

Il nuovo quadro normativo comporta rilevanti ripercussioni sull'ambito delle relazioni industriali con i sindacati degli agenti. Potrebbero risultare inevitabili profonde rivisitazioni dei modelli di contrattazione applicabili.

È in ogni caso nostro auspicio, è anzi nostra precisa intenzione operare affinché le relazioni industriali con i sindacati degli agenti rimangano improntate a un ampio spirito di collaborazione.



### I prezzi nella r.c. auto

Non intendiamo certamente sottrarci alla questione delle tariffe r.c. auto.

La verità è che la tendenza in atto, ormai da due o tre anni, è quella di una graduale riduzione del prezzo medio delle polizze r.c. auto.

Lo rileva il rapporto fra la raccolta premi delle compagnie e il numero di veicoli assicurati. Questo indice misura la spesa effettivamente sostenuta dagli italiani per la copertura assicurativa. Esso tiene conto dei prezzi realmente praticati nel gioco della concorrenza e non della pura tariffa di riferimento che, in un mercato libero e competitivo, ha scarso significato. Riflette cioè la dinamica concorrenziale e gli sconti commerciali ad essa conseguenti, nonché l'evoluzione del numero degli assicurati nelle classi di merito più favorevoli.

Orbene, questo indicatore ci dice che il prezzo medio effettivo delle polizze r.c. auto è diminuito, in termini nominali, dello 0,8% nel 2006 e dell'1,5% nel 2005; era aumentato solo dello 0,5% nel 2004. Nel triennio 2004-2006 il prezzo delle polizze è complessivamente sceso in termini reali, ossia al netto dell'inflazione, dell'8%.

Se si ritiene, come noi riteniamo, che siano auspicabili e possibili riduzioni più consistenti, occorre aver ben presenti alcuni dati di fatto.

Tra il 2000 e il 2006, per ogni 100 euro di premi incassati, detratti i costi dei risarcimenti e le spese di gestione e tenendo conto dei proventi degli investimenti, alle compagnie è risultato in media un utile di 2 euro, ancora al lordo delle imposte dirette, IRES e IRAP. Negli anni novanta si registravano perdite.

A fronte dei medesimi 100 euro incassati dalle compagnie, l'assicurato ne paga altri 23 allo Stato, a titolo di oneri fiscali e parafiscali. Si tratta di un livello di tassazione elevato, assai più elevato di quello medio europeo. Ci sembra davvero irragionevole anche solo immaginare di innalzare questa aliquota, come pure è stato proposto nell'ambito dei lavori sulla riforma del federalismo fiscale.

In presenza di un peggioramento del rapporto tra sinistri e premi, nel 2006 risultati ancora positivi sono stati possibili solo in virtù di un buon andamento degli investimenti finanziari e della tenuta delle riserve.

Il costo medio dei sinistri ha raggiunto i 4.150 euro. È un valore ben più elevato della media europea che è pari a 3.000 euro. Questa differenza è in buona parte spiegata dal fatto che in Italia il numero dei sinistri



## Relazione del Presidente

---

con danni alla persona – nella grande maggioranza dei casi di lievissima entità – è pari al 21% del totale, più del doppio che, ad esempio, in Francia e Germania.

In Italia la frequenza dei sinistri r.c. auto, componente fondamentale del costo dell'assicurazione, pur ridottasi nell'ultimo decennio, è pari all'8,4%, che si confronta con una media europea del 7%. In Germania questo indicatore è pari al 6,8%, in Francia al 4,8%.

Vi è una relazione evidente fra il divario della frequenza sinistri e alcune caratteristiche strutturali del nostro sistema: dal basso livello di sicurezza delle nostre strade, alla limitata efficienza del trasporto pubblico che determina la congestione del traffico nelle città e nelle autostrade; dallo scarso rispetto delle regole del codice della strada, alla diffusione di fenomeni fraudolenti.

Se riuscissimo, ad esempio, a portare la frequenza dei sinistri e il loro costo medio ai livelli della Francia, otterremmo una riduzione del costo dei risarcimenti del 50%: ciò significherebbe minori costi per le imprese e gli assicurati per 7 miliardi e mezzo di euro all'anno.

È del tutto evidente che occorrono misure volte ad abbattere la frequenza e il costo medio dei sinistri. Servono interventi strutturali, non sforzi di fantasia per "inventarsi qualcos'altro".

### **Sicurezza stradale e attività antifrode**

Servono misure forti per la prevenzione degli incidenti stradali.

È un terreno sul quale si ha il dovere di impegnarsi a fondo e che rappresenta una vera priorità. È un terreno sul quale, per quanto ci è possibile, siamo impegnati direttamente attraverso la nostra Fondazione per la Sicurezza Stradale.

In base agli accordi di Lisbona entro il 2010 dovremmo ridurre il numero delle vittime della strada del 50% rispetto al 2001. Sino ad oggi siamo riusciti a ridurlo solo del 16%. Nel 2005 i morti sulle strade, secondo i dati ufficiali, sono stati 5.600.

Oltre la metà dei 1.300 morti sul lavoro registrati ogni anno sono da ricondurre a incidenti stradali.

È una vera emergenza sociale.



Sono, inoltre, sempre più urgenti misure volte a contenere il fenomeno delle frodi in assicurazione.

L'Italia è uno dei pochi paesi in cui, al di là della continua e meritoria opera delle forze dell'ordine e dei singoli magistrati, manca un'azione sistematica di contrasto delle frodi da parte delle pubbliche Autorità.

Non occorrono ingenti risorse. Basterebbe una struttura composta da non più di una decina di operatori, che riassuma in sé le capacità tipiche dell'analisi di banche dati di grandi dimensioni.

Abbiamo molte volte ribadito la disponibilità dell'industria assicurativa a finanziare il costo dell'eventuale nuova struttura. Malgrado questa disponibilità, il progetto, che pure ha trovato ampi consensi *bipartisan* nella competente Commissione parlamentare, sembra arenarsi.

Chiediamo alla politica di assumersi le proprie responsabilità, su una cosa tanto semplice, ma tanto importante, oltre che a costo zero.

Non possiamo accettare che l'assicurazione – e non solo nel ramo auto – si trasformi, di fatto, da strumento di protezione dei cittadini, in un perverso meccanismo di finanziamento della malavita organizzata, a danno degli onesti.

Queste dunque sono le cose da fare: il contrasto delle frodi, la sicurezza stradale, oltre che, se lo si ritiene opportuno, la rimozione delle residue barriere all'ingresso che, come ricordavo, ci chiede la Commissione europea.

In questo contesto, ci rammarichiamo che, in un recente passato, le iniziative del settore volte a contenere i costi delle riparazioni siano state valutate negativamente dall'Autorità Garante della Concorrenza. Registriamo con soddisfazione che il 20 giugno scorso il Consiglio di Stato ha accolto il nostro ricorso. Confermiamo la nostra piena disponibilità a un confronto aperto e costruttivo con l'Autorità, al fine di rendere sempre migliore e più trasparente il servizio offerto all'utenza.

### La riforma della vigilanza

Di fronte a una politica chiaramente in difficoltà nel decidere, e che rimanda nel tempo la soluzione dei problemi o procede a strattoni, non possiamo non esprimere preoccupazione per il lungo e incerto iter che si profila per il disegno di legge in materia di riforma delle *Authorities*.



## Relazione del Presidente

---

Da anni sono in discussione progetti di legge che propongono di abolire ISVAP e COVIP. Da molto, troppo tempo queste due istituzioni, che svolgono con capacità compiti cruciali e delicatissimi, vivono nell'incertezza riguardo al loro destino.

Non è possibile protrarre oltre questa situazione. È ingiusto nei confronti di chi vi opera, è un danno per il mercato, è inaccettabile per i risparmiatori.

Non intendiamo far prevalere interessi di parte. In questi anni abbiamo assecondato e favorito una vera e propria rivoluzione nell'assicurazione sulla vita. Abbiamo cominciato noi, con iniziative di autoregolazione, nella consapevolezza che la trasparenza è un dovere verso il risparmiatore. L'ISVAP ha emanato nel 2005 nuove disposizioni all'avanguardia per quanto riguarda informazione, trasparenza, responsabilità nei confronti degli assicurati. Abbiamo accettato il principio che a strumenti uguali, o comunque molto simili, debba corrispondere non solo una uguale regolazione, ma anche una comune Autorità preposta alla vigilanza. Le polizze vita a carattere prevalentemente finanziario sono state assoggettate, per i profili di competenza, all'autorità della CONSOB; quelle previdenziali, all'autorità della COVIP.

Non riteniamo che spetti al soggetto vigilato pronunciarsi in merito a chi lo deve vigilare, ma non si può rimanere in mezzo al guado.

Se si ritiene, dunque, che ISVAP e COVIP debbano essere accorpate in altre Autorità, lo si faccia rapidamente; oppure, per favore, nell'interesse di tutti, si smetta di parlarne.

### La previdenza complementare

Abbiamo ritenuto positiva la decisione, assunta nel settembre scorso dal Governo, di anticipare al 2007 la data di decorrenza della riforma della previdenza complementare. Le conseguenti disposizioni attuative – leggi, decreti, regolamenti di vigilanza – sarebbero dovute seguire nel giro di poche settimane per dar tempo agli operatori e alle imprese di adeguarsi e alla COVIP di fornire le necessarie autorizzazioni. Riconosciamo alla COVIP il grande impegno posto nell'accelerare per quanto possibile i tempi; tuttavia, ancora a fine marzo, il quadro normativo non era del tutto chiaro. Molti soggetti non avevano ancora ottenuto l'autorizzazione a operare.

La campagna informativa per promuovere una scelta consapevole in ordine alla destinazione del TFR è stata ampia ma, al tempo stesso,



carente in quello che è il punto fondamentale. I lavoratori non hanno modo di sapere quale sarà, sulla base di proiezioni ragionevoli, la loro pensione di primo pilastro. Questa dovrebbe essere l'informazione disponibile sul tanto pubblicizzato sito *tfr.gov* o su quello della COVIP o dell'INPS. Non è sufficiente che la si trovi sul sito dell'ANIA o di alcuni operatori finanziari.

Questa informazione è indispensabile per consentire una scelta meditata, che parta dalla consapevolezza della necessità di integrare una pensione pubblica ridotta rispetto al passato.

Alla carenza di informazione si aggiungono, poi, rilevanti limiti in tema di libertà di scelta contenuti nella normativa. Se il lavoratore sceglie di devolvere il TFR alla previdenza complementare, non può tornare indietro; se sceglie una polizza previdenziale o un fondo aperto, si espone al rischio di perdere il contributo del datore di lavoro.

Sono regole che non vanno nella direzione della concorrenza e dell'interesse del lavoratore; rischiano di pesare in misura determinante sulla decisione di non devolvere il TFR alla previdenza complementare.

È un rischio grave, che dovrebbe indurci tutti a tornare a riflettere su alcune delle decisioni assunte.

\* \* \*

Autorità, Signore e Signori, Cari Colleghi,

il Paese deve riprendere un cammino di crescita più sostenuto.

Occorre accantonare preconcetti e infondati pregiudizi. È necessario e urgente tornare sulla strada virtuosa del fare e del fare insieme.

È indispensabile ricorrere a tutte le energie e risorse disponibili; non si possono mettere "all'angolo" intere categorie o settori produttivi.

Sono indispensabili, sono urgenti per il Paese riforme che lo dotino di infrastrutture moderne, di una giustizia rapida, di un sistema scolastico all'avanguardia, di una Pubblica Amministrazione efficiente, di un fisco più equo.

L'equilibrio dei conti pubblici è un'esigenza irrinunciabile. È il presupposto imprescindibile per uno sviluppo duraturo dell'economia del Paese.

Il Paese ha bisogno di un sistema di *welfare* moderno, che coniughi responsabilità e solidarietà, garanzie e prevenzione. Ha bisogno di



## Relazione del Presidente

---

dare risposte efficaci a una domanda di sicurezza che è destinata a crescere sempre più in futuro.

È in questa logica che rinnoviamo al sistema imprenditoriale il nostro invito all'unità di proposta e di azione.

È in questa logica che abbiamo recentemente sottoscritto il protocollo di intesa con ABI per pervenire quanto prima a una struttura federativa dell'industria finanziaria.

Potrebbe questo essere un primo importante passo verso la realizzazione di un sistema di rappresentanza nuovo, che riunisca le capacità dell'intero sistema imprenditoriale con un solo scopo: garantire, nell'interesse generale, la migliore efficienza del mercato, la concorrenza, le regole utili alla tutela del consumatore, la massima competitività della nostra piazza finanziaria.

L'assicurazione ha un ruolo importante da giocare, ma può giocarlo appieno solo se opera in un contesto non conflittuale, in un contesto di cooperazione aperto al dialogo e al confronto.

Senza dialogo permarrà il clima di sospetto e di delegittimazione.

Si continueranno ad adottare provvedimenti affrettati o addirittura punitivi, senza prestare la necessaria attenzione ai relativi costi e benefici. Si continuerà a pensare, di fronte a necessari percorsi di riforma, che vi sono interessi nascosti da far prevalere, che lo *status quo*, tutto sommato, è accettabile, che si può andare avanti così. E si perderà ulteriore terreno, si lasceranno alle spalle altre importanti occasioni.

Noi rifiutiamo la logica del declino. Rappresentiamo un'industria che cresce, innova, compete sullo scacchiere internazionale, si sente parte integrante dell'Europa. Abbiamo precise responsabilità nei confronti dei nostri assicurati, dei nostri azionisti, nei confronti di milioni di famiglie che ci affidano i loro risparmi e ci richiedono protezione. Non dobbiamo permettere che prevalga la sfiducia.

L'industria assicurativa intende fermamente fare la propria parte. Offre al Paese le energie e le competenze maturate in decenni di attività imprenditoriale. Senza pretesa di tornaconto, ma nella convinzione che esse siano un bene da valorizzare per garantire un solido futuro alle nostre famiglie, ai nostri giovani, alle nostre imprese. Un futuro sostenibile, un futuro che veda il nostro Paese svolgere il ruolo che gli compete in Europa e nel mondo.



