



**Indagine conoscitiva sulle determinanti della dinamica del sistema dei prezzi e delle tariffe, sull'attività dei pubblici poteri e sulle ricadute sui cittadini consumatori**

**Fabio Cerchiai**  
**Presidente dell'ANIA**

**SENATO**

**Commissione straordinaria per la verifica dell'andamento generale dei prezzi al consumo e per il controllo della trasparenza dei mercati**

**Roma, 14 luglio 2010**

Signor Presidente, Onorevoli Senatori, desidero ringraziarVi per aver voluto, a un anno di distanza, ascoltare di nuovo l'Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici sul tema della dinamica del sistema dei prezzi e della tariffe.

## **R.C. Auto**

L'assicurazione obbligatoria r.c. auto costituisce tema di indubbia rilevanza sociale, su cui comprensibilmente insiste un dibattito ampio e di costante attualità.

L'industria ne è conscia ed è aperta a un confronto costruttivo. Un confronto, cioè, che sia volto a contenere la dinamica dei costi per le imprese e dei prezzi per gli utenti.

L'assicurazione r.c. auto protegge il patrimonio di quasi 45 milioni di proprietari di autoveicoli, ciclomotori, moto, camion e natanti. È obbligatoria, come in tutti i paesi del mondo, perché in questo modo è possibile tutelare integralmente le vittime degli incidenti stradali.

In Italia la circolazione dei veicoli provoca ogni anno quasi 5.000 morti e 1.000.000 di feriti o presunti tali.

Per esercitare in modo sostenibile l'attività di impresa, l'assicuratore deve necessariamente raggiungere un equilibrio tecnico tra le risorse ricavate dai premi raccolti e le "uscite" derivanti dai risarcimenti dei danni.

La realtà italiana è che, a fronte di una significativa riduzione dei premi (complessivi e unitari) registrata tra il 2005 e il 2009, il numero dei sinistri accaduti e il costo dei risarcimenti non sono scesi in pari misura. Anzi, il costo complessivo dei sinistri ha mostrato nel triennio 2007-2009 una tendenza alla crescita.

A ciò si deve aggiungere il fatto che il sistema r.c. auto in Italia presenta anomalie strutturali. Se non risolte in tempi brevi, queste anomalie potrebbero determinare una dinamica progressiva di crescita dei costi e dei prezzi, innestando una spirale pericolosissima.

Per questi motivi, intendiamo evidenziare tutte le distorsioni del sistema r.c. auto, in particolare quelle che non possono essere affrontate e risolte dalle imprese ma richiedono un piano d'azione comune.

Serve il maggiore impegno delle compagnie nelle attività di loro competenza. Ma anche l'impegno della politica nelle materie che necessitano di interventi normativi.

E in ultimo, ma essenziale, si deve diffondere la consapevolezza da parte di tutti i cittadini e di tutte le categorie professionali che assumere o assecondare comportamenti opportunistici, inevitabilmente, danneggia tutti.

## 1) La tendenza dei prezzi dell'assicurazione r.c. auto nel quinquennio 2005-2009

A suo tempo l'indennizzo diretto, la tabellazione normativa delle invalidità fino al 9%, gli investimenti in sicurezza stradale hanno facilitato il contenimento della dinamica dei costi e permesso, nel quinquennio 2005-2009, una riduzione dell'11,8% del prezzo medio pagato dagli assicurati.

Da qui dobbiamo partire.

Il prezzo medio effettivamente pagato **risulta dividendo il complesso dei premi incassati dalle compagnie per il numero di veicoli assicurati**. In merito si può agevolmente rilevare che negli ultimi cinque anni, la riduzione del prezzo medio dell'assicurazione r.c. auto è stata pari a -1,5% nel 2005, -0,8% nel 2006, -2,7% nel 2007, -3,6% nel 2008 e -3,9% nel 2009.

**Tavola 1**

### PREZZO MEDIO DELL'ASSICURAZIONE R.C. AUTO

Anno	Premi contabilizzati (milioni di euro) <i>Fonte ISVAP</i>	Numero indice dei veicoli circolanti <i>Fonte ACI (*)</i> 2004=100	Numero indice del prezzo medio della copertura per veicolo 2004=100	Variazione del prezzo ANNUA %	Variazione del prezzo CUMULATA %
2005	18.171	102,1	98,6	-1,5	-1,5
2006	18.387	104,1	97,8	-0,8	-2,2
2007	18.208	105,9	95,2	-2,7	-4,8
2008	17.606	106,3	91,8	-3,6	-8,2
2009	16.963	106,5	88,2	-3,9	<b>-11,8</b>

\* Il numero indice è calcolato dal 2008 utilizzando la variazione del numero dei veicoli assicurati calcolata da una indagine avviata dall'Associazione, con una metodologia coerente con quanto specificatamente richiesto alle imprese da parte dell'ISVAP. Secondo dati ancora preliminari, il numero dei veicoli-anno assicurati, pari a circa 43,5 milioni, risulta solo lievemente aumentato rispetto al 2008 (+0,2%).

In termini reali, ossia al netto dell'inflazione - pari nel periodo al 10,4% - il prezzo medio della copertura r.c. auto è diminuito nel quinquennio di oltre il 20%.

Nei mesi passati, anche in sede parlamentare, avevo però fatto notare che il risultato tecnico nel 2009 faceva registrare un netto peggioramento rispetto ai risultati già negativi del 2008.

Questo il quadro a consuntivo, in rapida sintesi.

Nel 2009, a parità di veicoli assicurati, la raccolta premi è diminuita del 3,6%.

Il costo dei sinistri, invece, è aumentato del 3%, anche per il repentino e pesante effetto dei nuovi criteri, adottati da molti tribunali, per i risarcimenti relativi alle lesioni più gravi.

Su 100 euro di premi incassati, le imprese ne hanno spesi 108.

Da qui la tendenza al rialzo dei prezzi, su cui incide, peraltro, l'innalzamento dei massimali minimi di legge previsto dalla normativa europea.

La tendenza tariffaria al rialzo non può che essere di preoccupazione per tutti.

Siamo assolutamente concordi sul fatto che non ci si possa limitare a prendere atto e assistere, quasi con rassegnazione, a un simile fenomeno.

Ogni energia, ma **da parte di tutti**, deve essere profusa per evitare l'innescarsi di una spirale di crescita dei costi e dei prezzi che vedrebbe perdenti sia le compagnie sia gli assicurati.

## 2) Le tendenze recenti

Secondo l'ISTAT, a livello di mercato, le tariffe, vale a dire i "listini prezzo" che risultano più alti di quanto effettivamente pagato per l'acquisto o il rinnovo della polizza r.c. auto, mostrano a maggio 2010 un aumento del 7,4% rispetto ai dodici mesi prima (Fonte ISTAT – Tavola 2).

**Andamento indice dei prezzi R.C. Auto**

**Tavola 2**

Anno	Variazione (%) Media Annua		Divario	Variazione (%) Media Annua Indice Inflazione Generale (NIC): ISTAT
	R.C. Auto: ISTAT	Per Memoria Prezzi: Dati ANIA		
	Colonna (a)	Colonna (b)	(b-a)	Colonna (c)
2004	0,9	0,4	-0,5	2,2
2005	1,7	-1,5	-3,2	2,0
2006	2,3	-0,8	-3,1	2,1
2007	1,5	-2,7	-4,2	1,8
2008	2,4	-3,6	-6,0	3,4
2009	2,9	-3,9	-6,8	0,8

	Variazione % sullo stesso mese dell'anno precedente		Variazione % da giugno 2003	
	R.C. Auto	N.I.C.	R.C. Auto	N.I.C.
Gennaio 2009	1,4	1,6	9,7	12,1
Febbraio 2009	1,2	1,6	10,0	12,4
Marzo 2009	1,6	1,2	10,2	12,5
Aprile 2009	1,6	1,2	10,2	12,7
Maggio 2009	2,0	0,9	10,7	13,0
Giugno 2009	2,2	0,5	11,1	13,0
Luglio 2009	2,9	0,0	11,9	13,0
Agosto 2009	3,1	0,1	12,4	13,4
Settembre 2009	3,9	0,2	13,6	13,1
Ottobre 2009	4,1	0,3	13,9	13,2
Novembre 2009	5,1	0,7	14,9	13,2
Dicembre 2009	5,9	1,0	15,9	13,5
Gennaio 2010	7,0	1,3	17,4	13,6
Febbraio 2010	7,1	1,2	17,9	13,7
Marzo 2010	7,2	1,4	18,1	14,0
Aprile 2010	7,6	1,5	18,6	14,4
Maggio 2010	7,4	1,4	18,9	14,5

**variazione R.C. AUTO gennaio 2010 - maggio 2010 = 2,64%**

**variazione N.I.C. gennaio 2010 - maggio 2010 = 0,94%**

Come già detto, parte dell'aumento dipende dall'innalzamento, entrato in vigore obbligatoriamente nel dicembre 2009, dei massimali minimi di legge previsto dalla

normativa europea. (In particolare, si è passati dal massimale unico di 774.685 euro al massimale minimo di 2,5 milioni di euro per i danni alla persona e di 500.000 euro per i danni a cose.)

Se guardiamo alla dinamica degli anni recenti, osserviamo che la variazione media dell'indice delle tariffe r.c. auto è stata inferiore alla variazione media dell'indice generale dei prezzi per tutto il quinquennio dal 2004 al 2008 e fino ad agosto del 2009.

L'inversione di tendenza si è manifestata a decorrere da settembre 2009 a seguito dell'impatto indotto sul fabbisogno tariffario dalla nuova normativa sul bonus/malus e dalle decisioni dei tribunali in materia di danno alla persona.

Non a caso nel periodo 2004-2009, il divario tra l'andamento dei prezzi di listino osservato dall'ISTAT<sup>1</sup> e l'andamento dei prezzi reali dell'assicurazione r.c. auto ha mostrato un aumento nel tempo [colonna (b-a) tavola 2]. In particolare nel 2008-2009 è salito a quasi 6-7 punti percentuali, a fronte di un valore medio di 2,3 punti nel triennio 2004-2006.

Una tendenza al rialzo delle tariffe r.c. auto nel 2010 è riscontrabile anche in altri importanti paesi europei - come Germania, Francia e, soprattutto, Regno Unito - come conseguenza dell'innalzamento dei massimali e del deterioramento degli andamenti tecnici (cfr. tavola 3 Eurostat).

### Tavola 3 - Variazione tendenziale % dell'indice dei prezzi dell'assicurazione dei mezzi di trasporto

PAESI	TENDENZIALE
	mag 2009 - 2010
Italia	7,4%
Austria	2,4%
Belgio	-1,1%
Danimarca	1,4%
Finlandia	4,0%
Francia	7,6%
Germania	5,6%
Grecia	18,0%
Irlanda	-0,9%
Lussemburgo	-4,2%
Norvegia	4,1%
Olanda	-0,6%
Regno Unito	26,7%
Spagna	2,2%
Svezia	2,8%
<b>UE 25</b>	<b>6,1%</b>

Fonte: Eurostat

<sup>1</sup> In particolare, le variazioni basate sui prezzi di listino, come la rilevazione effettuata dell'ISTAT con un metodologia condivisa in sede europea, non possono per costruzione tener conto:

- 1) degli effetti dei bonus per gli assicurati che non causano sinistri (circa il 92%);
- 2) degli sconti praticati alla clientela, la cui diffusione è aumentata per effetto di una concorrenza tra le imprese sempre più accesa, e per i quali non può essere fissata una misura massima (Legge n. 248/2006);
- 3) del fatto che un crescente numero di assicurati cambia ogni anno compagnia alla ricerca del prezzo più conveniente. Secondo alcune indagini campionarie la percentuale annua è compresa tra il 9% e il 12%;
- 4) degli effetti delle disposizioni in materia di clausole bonus/malus. Di fatto, queste misure impongono impropriamente "sconti" a determinate categorie di assicurati, in particolare ai componenti della stessa famiglia che acquistano un ulteriore veicolo e a coloro che hanno causato un sinistro in concorso di colpa, ma non ne sono i responsabili "principali".

### 3) La ricognizione dei problemi strutturali

Accettiamo senza riserve il confronto con le realtà di altri paesi europei a noi vicini, dove il prezzo medio dell'assicurazione r.c. auto appare sensibilmente inferiore al nostro.

#### a) Il numero, la frequenza dei sinistri e il relativo costo medio

La frequenza sinistri, definita come il rapporto tra tutti i sinistri accaduti e i veicoli assicurati è stata pari nel 2009 all'8,6%.

È un valore doppio di quello della Francia e supera di oltre il 30% quello della Germania. In termini meno tecnici, vuol dire che per ogni veicolo noi abbiamo il doppio dei sinistri che in Francia e il 30% in più della Germania (tavola 4).

**Tavola 4**

Nazione	Frequenza sinistri (%)	Costo medio sinistri (€)	Incidenza % sinistri alla persona sul totale sinistri accaduti - 2006
AUSTRIA	9,0	2.247	10,0
FINLANDIA	2,8	4.445	n.d.
FRANCIA	4,4	3.515	10,0
GERMANIA	6,6	3.264	9,8
GRECIA	8,2	n.d.	4,0
<b>ITALIA</b>	<b>8,6</b>	<b>3.972</b>	<b>21,0</b>
NORVEGIA	5,8	2.889	6,8
OLANDA*	4,5	3.909	n.d.
POLONIA	5,1	1.600	5,5
PORTOGALLO	7,3	1.826	7,2
SVIZZERA*	6,0	5.236	7,5

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

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

Anche il costo medio dei risarcimenti dell'Italia è tra i più alti d'Europa.

L'anomalia rispetto agli altri paesi emerge in modo netto se si confrontano gli indici che combinano frequenza e costo medio, ossia se si confronta il costo totale dei risarcimenti a parità di veicoli.

L'Italia è in testa a questa non invidiabile classifica.

#### b) Il costo totale dei risarcimenti

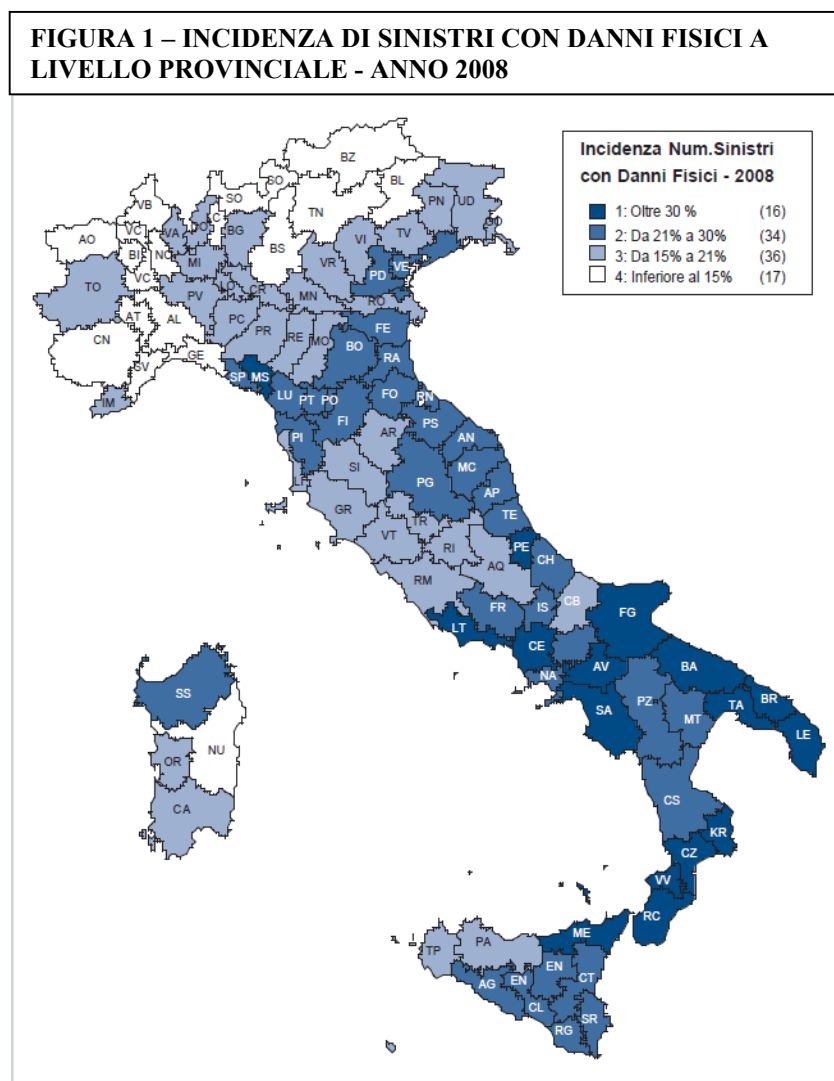
Il costo totale dei risarcimenti (comprensivo sia dei danni a cose sia dei danni alle persone) nel 2009 è stato pari a 15 miliardi; di questi circa i due terzi (ossia ben 9,5 miliardi)

sono relativi a danni fisici. In particolare, 3,5 miliardi sono risarciti per invalidità permanenti comprese tra uno e nove punti, mentre circa 6 miliardi per morti o per invalidità superiori.

La fortissima incidenza dei risarcimenti derivanti dai danni alla persona dipende, essenzialmente, dal fatto che abbiamo ogni anno un milione di feriti, in quasi quattro milioni di sinistri.

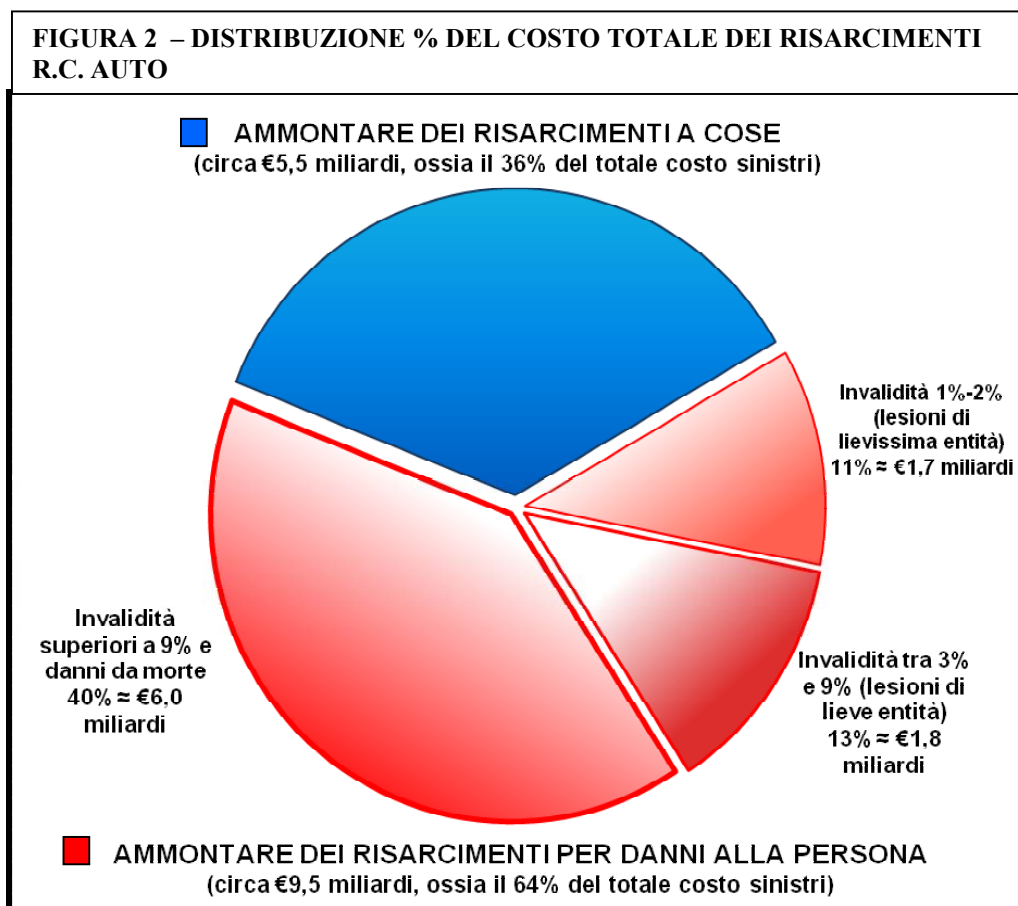
In termini più tecnici, la percentuale di sinistri con almeno un danno alla persona è in Italia pari a circa il 21%: è un valore doppio di quello osservato negli altri paesi europei.

Ma peggio, in ben 16 province supera il 30% con punte del 40% a Crotona, Brindisi, Taranto e Foggia.



L'anomalia italiana risente di un diffuso fenomeno speculativo favorito da una impropria applicazione dei criteri previsti per la valutazione delle invalidità micro-permanenti (1-2 punti percentuali di invalidità) e da un praticato giudiziario inopportuno benevolente.

Queste pseudo-lesioni nel loro complesso rappresentano in numero oltre il 70% delle lesioni non gravi. Le imprese risarciscono per questi danni circa 1,7 miliardi di euro all'anno, vale a dire oltre l'11% degli oneri totali per sinistri r.c. auto.



Con riferimento ai danni alla persona di più grave entità (quelli con oltre 9 punti di invalidità), a tutt'oggi non è stata ancora emanata la tabella – prevista dal Codice di assicurazione – per la loro valutazione economica e medico-legale.

Si può stimare che le nuove tabelle del Tribunale di Milano, introdotte nella scorsa estate e via via applicate da un numero rilevante di altri tribunali, hanno determinato un aumento dei costi di liquidazione di questi danni del 15%. Ne consegue un aggravamento del fabbisogno tariffario di circa il 5%.

c) Il confronto con la Francia

Non esitiamo a prendere come termine di paragone la Francia, un Paese confrontabile con l'Italia per numero di veicoli circolanti, impianto normativo, sistema giuridico e sviluppo economico.

Pochi, eloquenti, numeri su cui riflettere attentamente e insieme, ma senza preconcetti o riserve mentali (tavola 5).

**Tavola 5**

<b>FATTORE DI CONFRONTO</b>	<b>ITALIA</b>	<b>FRANCIA</b>
<b>Numero di veicoli assicurati</b>	43,5 milioni	39,4 milioni
<b>Numero dei sinistri</b>	3,7 milioni	1,7 milioni
<b>Costo totale dei sinistri risarciti (€)</b>	15 miliardi	6,5 miliardi
<b>Numero di feriti</b>	1.000.000	200.000

In Italia assicuriamo 43,5 milioni di veicoli e risarciamo 3,7 milioni di sinistri, per un valore complessivo di 15 miliardi di euro.

In Francia i veicoli assicurati sono 39,4 milioni e i sinistri risarciti 1,7 milioni, per un valore complessivo di 6,5 miliardi.

Sia il numero dei sinistri sia l'ammontare complessivo dei risarcimenti sono, in Italia, più del doppio di quelli della Francia. Ecco spiegata la inevitabile differenza nel prezzo medio dell'assicurazione.

E peggio: in Italia il numero di feriti è cinque volte superiore a quello della Francia: 1.000.000 da noi, il 20% dei sinistri denunciati. Meno di 200.000 oltralpe, solo il 10% dei sinistri denunciati, come la media europea.

È questa una situazione insostenibile; è il vero problema da affrontare e risolvere.

Avvicinare i nostri prezzi a quelli della Francia è possibile, ma occorre abbattere l'abnorme e ingiustificato numero e costo dei risarcimenti.

#### d) Le frodi

Secondo i dati ufficiali rilevati dall'ISVAP, che riguardano le truffe accertate con i limitati mezzi oggi disponibili per contrastare il fenomeno, il 2,5% dei sinistri ha un'origine fraudolenta.

Tale incidenza raggiunge valori pari al 12,2% dei sinistri a Caserta, all'11,4% a Napoli all'8,9% a Foggia.

Ma non si può parlare di un problema meridionale in senso lato. In molte zone del Mezzogiorno, la quota di sinistri fraudolenti è inferiore alla media nazionale (1,6% a Caltanissetta, 1,3% a Trapani e 1,1% a Campobasso).

La frequenza sinistri è fortemente influenzata dal fenomeno delle frodi. Le province dove si concentrano maggiormente le frodi accertate sono anche quelle dove è più elevata la sinistrosità.

#### e) La scala bonus/malus

La legge n. 40/2007 ha previsto che, nel caso di un incidente in cui siano coinvolti due veicoli con una responsabilità del 50% per ciascun guidatore, non scatti il malus per nessuno dei due assicurati. Stabilisce, inoltre, un'impropria attribuzione della classe di merito su base familiare.

Come effetto di questa illogica normativa, oltre il 9% delle autovetture assicurate (ossia circa 2,8 milioni) ha beneficiato di condizioni immeritate a spese degli altri assicurati: nel biennio 2008-2009 queste misure hanno determinato un'insufficienza tariffaria di circa il 6%.

Il meccanismo introdotto da questa normativa sbagliata ha scardinato un sistema che deve, invece, essere finalizzato a premiare i comportamenti responsabili.

### **4) Le proposte dell'industria**

È indispensabile un'alleanza concreta di azione per migliorare l'efficienza complessiva del sistema.

Da parte nostra, garantiamo assoluto impegno e rivolgiamo un forte appello al Governo, al Parlamento, alle Autorità di vigilanza, alle Associazioni dei consumatori, agli utenti.

Il problema è complesso e discende in larga misura da fattori che non sono governabili dalle imprese.

Ecco, ancora una volta, le nostre considerazioni e proposte.

Diminuire il numero degli incidenti e la loro gravità. È un dovere sociale, prima che un interesse economico. La nostra Fondazione per la Sicurezza Stradale ha in questi anni moltiplicato le proprie iniziative, investendo 50 milioni di euro. Crediamo fermamente nel valore della sicurezza e della prevenzione.

Bisogna indurre gli italiani a un più rigoroso rispetto delle regole del Codice della strada. Il Paese non può continuare a pagare un costo sociale tanto elevato all'imprudenza, alla negligenza e alla disattenzione nella guida.

1. **Adottiamo criteri di accertamento delle invalidità più rigorosi.** I criteri in uso nel resto d'Europa e, in particolare, in Francia. Si potrebbe conseguire una riduzione dei costi e dei prezzi della r.c. auto stimabile nel 10%. Altrove, infatti, il "colpo di frusta" di lieve entità non porta nella maggior parte dei casi a riconoscere postumi di invalidità permanente, ma comporta esclusivamente il risarcimento del danno biologico temporaneo e delle spese mediche in misura proporzionata al grado modestissimo di tali disturbi del tutto passeggeri.
2. **Venga finalmente definita la tabella prevista dal Codice delle assicurazioni per la valutazione economica anche delle lesioni gravi.**

Il legislatore aveva ben chiara l'opportunità di garantire su tutto il territorio nazionale criteri risarcitori che fossero uniformi, adeguati e sostenibili.

A tutt'oggi, tale normativa non ha avuto esecuzione. Le nuove tabelle predisposte dai tribunali hanno comportato un brusco aumento, del 15%, del costo di questi risarcimenti, con un impatto sul fabbisogno tariffario pari al 5%.

3. **Al più presto, sia istituita l'agenzia pubblica per il contrasto delle frodi assicurative.** Rientrerebbe a pieno titolo nella lotta all'illegalità e alla criminalità organizzata, sulla quale va dato ampio apprezzamento all'azione del nostro Governo.

Ne ribadiamo l'esigenza da cinque anni, sempre inascoltati, nonostante la nostra disponibilità a sostenerne i costi. Secondo attendibili stime, un'efficace azione di contrasto alle frodi potrebbe portare a un abbattimento tariffario anche del 10%.

Ma stiamo ben attenti. L'Agenzia non può essere una semplice banca dati, bensì deve essere un Organismo titolato a investigare e coordinare le indagini delle forze dell'ordine, affiancando l'azione delle imprese, raccogliendone le segnalazioni.

Iniziamo dall'azione più semplice: combattere l'elusione dell'obbligo ad assicurarsi che, in realtà, costituisce la prima e non trascurabile forma di raggiro a carico della collettività.

Da più parti veniamo sollecitati a un maggior impegno nell'investire nelle reti incaricate della liquidazione dei danni.

Le imprese lo faranno, ma dobbiamo essere chiari.

Perché un ulteriore investimento possa dare ritorno adeguato, si deve riconoscere alle compagnie il tempo necessario per fare indagini attraverso banche dati efficienti.

Non ha davvero senso che l'impresa sia obbligata a formulare un'offerta reale nel termine di 30 giorni anche quando sussistono elementi che richiedono un doveroso approfondimento.

In alcuni territori, l'assicurazione r.c. auto è entrata nella sfera di attività della criminalità organizzata e, in queste realtà, nostri colleghi, i nostri liquidatori, corrono rischi per l'incolumità personale propria e dei loro familiari.

È una situazione insostenibile e insopportabile, che ha indotto molte compagnie a riorganizzare i propri uffici liquidativi, trasferendo le competenze in luoghi più protetti.

Scelte inevitabili, se non esistono altre soluzioni.

4. Il risarcimento diretto ha consentito una riduzione dei tempi di liquidazione e del contenzioso, ma occorre **garantire certezza giuridica che la procedura non sia aggirabile** da operatori interessati a reintrodurre costi impropri nell'attività risarcitoria dei danni da circolazione. Sta già accadendo in molti territori.
5. Infine, occorre **rivedere le norme che hanno scardinato il funzionamento del sistema di bonus-malus**.

La legge n. 40/2007 ha previsto che, nel caso di un incidente in cui siano coinvolti due veicoli con una responsabilità del 50% per ciascun guidatore, non scatti il malus per nessuno dei due assicurati. Stabilisce, inoltre, un'impropria attribuzione della classe di merito su base familiare.

Va rimossa questa normativa illogica, che ha premiato chi non lo meritava e ha determinato un aumento del fabbisogno tariffario, per la collettività degli assicurati, del 3% ogni anno.

## **Gli altri rami danni**

I rami danni diversi dalla r.c. auto abbracciano un'ampia gamma di prodotti assicurativi: polizze malattia e infortuni, polizze della responsabilità civile in svariati ambiti, polizze a protezione dei beni. Nei diversi comparti le coperture sono spesso personalizzate sulla base delle esigenze delle imprese e delle famiglie e non sono tra loro facilmente confrontabili.

Non è perciò possibile calcolare un omogeneo prezzo medio della copertura nel tempo. Tuttavia, diversi indicatori segnalano che non vi sono state negli anni recenti tensioni sui prezzi.

Innanzitutto, il prezzo delle coperture dipende in misura cruciale, soprattutto nel settore corporate, dal costo della riassicurazione che si forma nei mercati internazionali.

Nell'ultimo quadriennio, dopo le tensioni registrate a seguito degli eventi dell'11 settembre, il mercato della riassicurazione è stato tendenzialmente di tipo soft, ossia caratterizzato da prezzi contenuti e tendenzialmente calanti.

Inoltre, la crisi economica e finanziaria iniziata alla fine del 2008 e proseguita per tutto il 2009 ha comportato una contrazione della domanda a cui l'offerta ha reagito con una tendenziale riduzione dei tassi di premio.

Peraltro, in quasi tutti i rami danni diversi dalla r.c. auto si è riscontrato nel 2009 un generale peggioramento del loss ratio (ossia del rapporto fra i costi sostenuti dalle imprese di assicurazione in termini di risarcimenti e i premi incassati).

Molteplici ragioni sono alla base di questo deterioramento. Nel settore Property, ad esempio, si è assistito nel 2009 ad una crescita della frequenza dei sinistri denunciati nel corso imputabile principalmente a un incremento significativo degli eventi atmosferici (grandine, pioggia e vento forte) e, in parte, anche alle frodi per sinistri di lieve entità (come i danni ad apparecchi elettrici o elettronici). Inoltre, alcuni eventi particolarmente gravosi in termini di costo medio (terremoto dell'Aquila, incidente ferroviario di Viareggio e la frana di Messina) hanno contribuito all'aumento del costo totale dei sinistri. Una crescita del costo sinistri è riscontrabile anche nei rami infortuni e malattia a causa di un deterioramento nella qualità del portafoglio e di un cambiamento nel mix di garanzie. In particolare nel ramo malattia, si è riscontrato un maggior ricorso a coperture con elevata frequenza di accadimento sinistri, come il rimborso di visite specialistiche e le cure odontoiatriche.

Nel complesso, il totale dei premi è rimasto sostanzialmente stabile in rapporto al PIL (intorno all'1,1%), in presenza di un qualche aumento della numerosità delle coperture. Anche questa osservazione fa escludere l'esistenza di tensioni nei prezzi.

Abbiamo più volte segnalato che, purtroppo, il rapporto tra premi e PIL è in Italia pari a meno della metà di quello registrato in Europa. È questo un fattore di vulnerabilità del sistema economico del nostro Paese che merita la massima attenzione.

La sottoassicurazione italiana non dipende dalla qualità dell'offerta assicurativa, che è omogenea a quella degli altri paesi, anche perché operano in Italia ed hanno ampie quote di mercato tutte le principali imprese di assicurazione europee.

Dipende, invece, da un sistema di regole che, a differenza degli altri Paesi più avanzati, non favorisce una efficiente partnership tra sistema pubblico e privato in campi essenziali quali la sanità, la previdenza integrativa, la gestione delle catastrofi naturali.

A ciò si aggiunge l'elevato livello della tassazione sui premi dei rami danni: le aliquote d'imposta applicate in Italia ai premi assicurativi sono tra le più alte a livello europeo.

\* \* \*

In conclusione di questa breve relazione desideriamo confermare la più ampia disponibilità dell'industria assicurativa a contribuire con le proprie risorse tecniche e finanziarie a favorire un rapido e sostenibile sviluppo economico del nostro Paese e ringraziamo ancora per l'attenzione che ci è stata riservata.