



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

**Paolo Garonna
Direttore Generale**

SENATO

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

Roma, 13 aprile 2011

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

R.C. Auto

Poco meno di un anno fa¹, dinanzi a questa Onorevole Commissione, avevamo evidenziato che l'assicurazione obbligatoria era interessata da una criticità non limitata alla congiuntura sfavorevole in atto, ma di carattere strutturale, a causa di una serie di problemi risalenti nel tempo e destinati, senza interventi correttivi, a permanere se non ad aggravarsi nel medio periodo.

La situazione non è cambiata. Gli interventi normativi che si sarebbero dovuti fare e su cui sembra esservi un ampio consenso non hanno ancora visto la luce. Si continua a dibattere di prezzi, come se gli stessi fossero indipendenti dai costi. Alcuni hanno persino sostenuto che i prezzi elevati della r.c. auto, soprattutto in alcune aree del paese, possano essere visti come la causa di comportamenti illeciti (non adempiere all'obbligo assicurativo) mentre è vero il contrario, e cioè che le condizioni di illegalità e le speculazioni diffuse sono all'origine dei costi impropri che gravano sul sistema e sui consumatori.

Si tratta di problemi derivanti nel complesso da fattori esterni al ciclo produttivo assicurativo, che comportano una dispersione di risorse a danno dell'intera collettività. I cittadini, in sostanza, sono chiamati a sostenere una spesa superiore a quella che risulterebbe necessaria alla funzione economico-sociale della r.c. auto, che consiste nel risarcire i danni derivanti dalla circolazione dei veicoli e non certo nel dover sostenere oneri impropri che derivano dalle speculazioni e dall'illegalità.

Problemi noti da tempo e che riguardano principalmente:

- la rilevante diffusione delle frodi e l'assenza di strumenti per combatterle;
- l'abnorme numero dei danni alla persona di lievissima entità di origine speculativa;
- l'assenza di una disciplina organica per il risarcimento dei danni alla persona;
- le norme tecnicamente sbagliate come quella che ha alterato il sistema bonus/malus o come quella che ha aumentato i costi di distribuzione mediante l'introduzione del divieto di monomandato agenziale;
- le incertezze normative e giurisprudenziali che hanno minato il sistema di risarcimento diretto.

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.

¹ Audizione ANIA del 14 luglio 2010

In Italia la circolazione dei veicoli ha provocato nel 2009 oltre 4 mila 200 morti e più di 1 milione di feriti o presunti tali. Il costo sociale dell'incidentalità è di circa 30 miliardi di euro (1,8 punti di PIL), di cui 15 miliardi sostenuti dal sistema assicurativo.

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.

Costi e prezzi. Un binomio inscindibile. A fronte di oltre 15 miliardi di euro di uscite le imprese nella r.c. auto hanno incassato poco meno di 17 miliardi di euro. Questa è la spesa complessiva della collettività per acquistare la polizza obbligatoria. Nel 2006 la spesa era stata di molto superiore: 18 miliardi e 400 milioni di euro, ma i costi dei sinistri erano stati di 14 miliardi e 600 milioni.

La concorrenza, che esiste ed è vivacissima, può solo attenuare il forte impatto dei costi. In assicurazione non si può sistematicamente perdere. La conseguenza sarebbe il crollo del mercato e le ricadute sarebbero devastanti per i danneggiati, per gli assicurati e per il sistema paese, considerato il ruolo che le imprese di assicurazione rivestono quali investitori istituzionali e fornitori di protezione e di garanzie.

Questo è il tema di fondo che occorre mettere in primo piano. Se non si procederà con azioni dirette a ridurre i costi, il problema dei prezzi non verrà mai risolto.

Nell'affrontare il problema, occorre inquadrare le tendenze più recenti in una prospettiva di medio lungo termine, in modo da cogliere gli aspetti strutturali che condizionano le dinamiche dei prezzi.

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, grazie anche ad una concorrenza tra imprese molto accesa, 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 nei cinque anni considerati, 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.

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	-11,8

* 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.

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%.

Fin dallo scorso anno, anche in sede parlamentare, avevamo già fatto notare che il risultato tecnico nel 2009 faceva registrare un netto peggioramento rispetto ai risultati già negativi del 2008. Le prime indicazioni del 2010 mostrano un ulteriore aggravamento dei risultati tecnici.

Questo il quadro a consuntivo, in rapida sintesi.

Nel 2009, a parità di veicoli assicurati, la raccolta premi è diminuita del 3,6%, anche a causa della normativa imposta dal decreto Bersani in materia di clausole bonus/malus che ha obbligato le compagnie ad applicare sconti impropri per alcune categorie di assicurati.

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 nel 2009 ne hanno spesi 108.

I prezzi sono scesi e il costo dei sinistri è aumentato.

Da qui la tendenza al rialzo dei prezzi che è iniziata a fine del 2009 e su cui ha inciso, inoltre, l'innalzamento dei massimali minimi di legge previsto dalla normativa europea.

La tendenza tariffaria al rialzo non può che essere motivo 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, **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", hanno mostrato a febbraio 2011 un aumento del 5,9% rispetto ai dodici mesi prima, contro il 7,14% registrato nello stesso periodo dello scorso anno. (Fonte ISTAT – Tavola 2).

Andamento 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
2010	7,2	n.d.	n.d.	1,5

(* Per l'anno 2010 la variazione è stimata)

	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
Giugno 2010	7,7	1,3	19,6	14,5
Luglio 2010	7,7	1,7	20,5	14,9
Agosto 2010	7,3	1,6	20,6	15,2
Settembre 2010	6,8	1,6	21,3	14,9
Ottobre 2010	7,5	1,7	22,4	15,2
Novembre 2010	7,0	1,7	23,0	15,2
Dicembre 2010	6,6	1,9	23,5	15,6
Gennaio 2011	6,1	2,1	24,6	16,1
Febbraio 2011	5,9	2,4	24,8	16,4

Nel 2010, sulla base dei dati finora disponibili, la somma complessivamente pagata dalla collettività per assicurarsi, espressa dai premi effettivamente incassati dalle compagnie, è aumentata del 4,5%. Siamo in attesa delle elaborazioni sui dati di bilancio per analizzare nel dettaglio l'andamento nel 2010 del prezzo medio della copertura per veicolo.

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 (in particolare di quello di Milano che ha guidato la corsa al rialzo dei valori economici, seguito da numerosi altri tribunali).

Tuttavia, prezzi di listino e prezzi effettivi non sono la stessa cosa. Infatti, se confrontiamo l'andamento delle tariffe - i prezzi di listino osservati dall'ISTAT² - e l'andamento dei prezzi pagati dagli assicurati, si osserva un notevole divario nei risultati delle due diverse modalità di misurazione dei prezzi, che nel periodo 2004-2009 ha mostrato un aumento nel tempo [colonna (b-a) tavola 2]. In particolare nel 2008-2009 il divario 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 peraltro 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

Variatione tendenziale % dell'indice dei prezzi dell'assicurazione dei mezzi di trasporto

Tavola 3

	MEDIA ANNUA					TENDENZIALE
	2006	2007	2008	2009	2010	Gen. 2010 - 2011
Italia	2,2	1,6	2,3	2,9	7,2	6,1
Austria	-4,4	0,3	0,3	2,3	2,8	1,3
Belgio	1,6	6,3	1,4	-1,2	0,3	1,8
Danimarca	6,0	0,7	1,8	0,6	4,0	1,5
Finlandia	1,6	2,9	4,6	5,5	4,0	3,1
Francia	-0,8	-1,6	0,5	1,6	6,6	5,1
Germania	-1,6	1,8	2,8	2,0	4,2	-0,1
Grecia	2,6	2,1	2,6	7,0	13,2	12,8
Irlanda	-5,9	-10,9	-3,6	11,5	1,4	3,0
Lussemburgo	0,0	0,0	0,0	0,9	-2,6	-4,3
Norvegia	-1,3	-0,5	3,5	4,2	4,2	4,6
Olanda	-4,3	-2,7	0,6	1,8	0,1	0,9
Regno Unito	0,0	3,2	1,7	10,3	30,8	29,0
Spagna	2,0	1,7	2,0	1,3	1,8	2,0
Svezia	4,1	11,4	3,7	2,0	2,0	-0,1
UE 25	0,0	1,4	1,7	2,1	6,0	4,8

Fonte: EUROSTAT

² In particolare, le variazioni basate sui prezzi di listino, come la rilevazione effettuata dall'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".

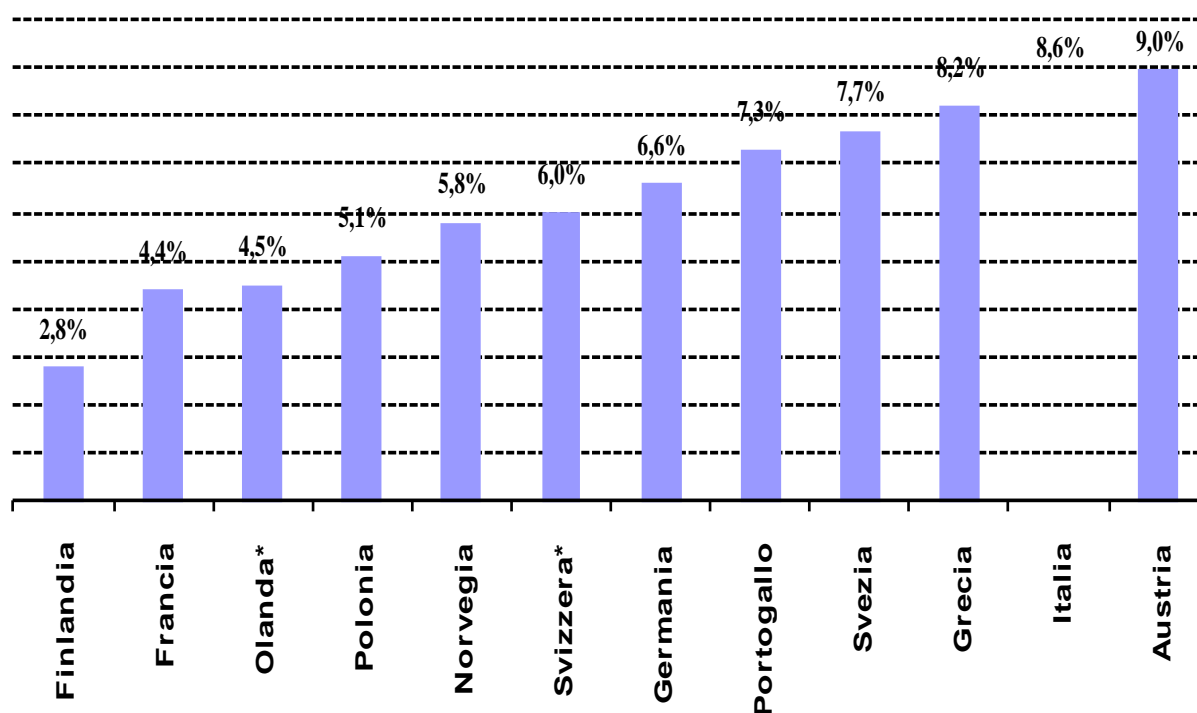
3) La ricognizione dei problemi strutturali

Il numero dei sinistri

Uno dei problemi principali in Italia nel settore r.c. auto resta la frequenza dei sinistri.

La tabella che segue aiuta a confrontare oggettivamente la ricorrenza degli incidenti registrati in Italia con quella di altri paesi europei. In Italia il valore medio di questo indicatore tecnico è doppio rispetto alla Francia e superiore del 30% rispetto alla Germania. Sono note le perduranti carenze nella sicurezza stradale.

Frequenza sinistri r.c. auto – Anno 2008 : comparazione europea



Fonte: CEA – The European Motor Insurance Market – Febbraio 2009

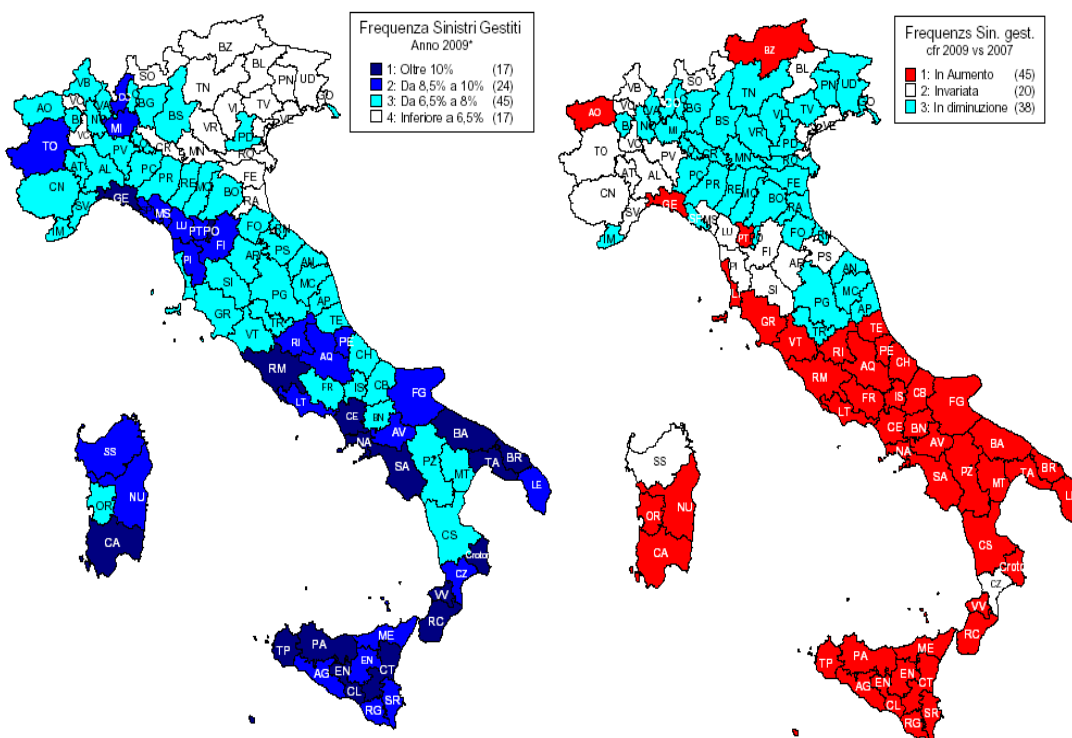
(*) I valori sono riferiti all'anno 2007

Va evidenziato inoltre che l'aumento della frequenza sinistri è stato particolarmente accentuato in alcune aree del paese, dove il valore dell'indicatore ha superato, nel 2009, il 15%. In particolare sono 17 le province che presentano i valori della frequenza sinistri più elevati nel 2009 (oltre il 10%): di queste 14 sono dislocate al Sud. Dal 2007, fatta eccezione per poche province del Nord, aumenti della frequenza sinistri sono stati registrati in tutto il Centro-Sud dell'Italia.

Napoli si conferma nel 2009 la città con la più alta frequenza sinistri (16,41%) con un aumento rispetto al 2007 di oltre il 40%. Con un valore di frequenza pari al 12,33% la seconda città più rischiosa è risultata essere Prato che ha registrato tuttavia un lieve miglioramento dell'indicatore rispetto al 2007 (-2,3%). Le città che hanno registrato

dal 2007 gli incrementi maggiori di frequenza sinistri, oltre Napoli, sono state Caserta (+23,5%), Reggio Calabria (+17,9%) e Salerno (+17,1).

Frequenza sinistri r.c. auto: dati provinciali ed evoluzione 2009 vs 2007

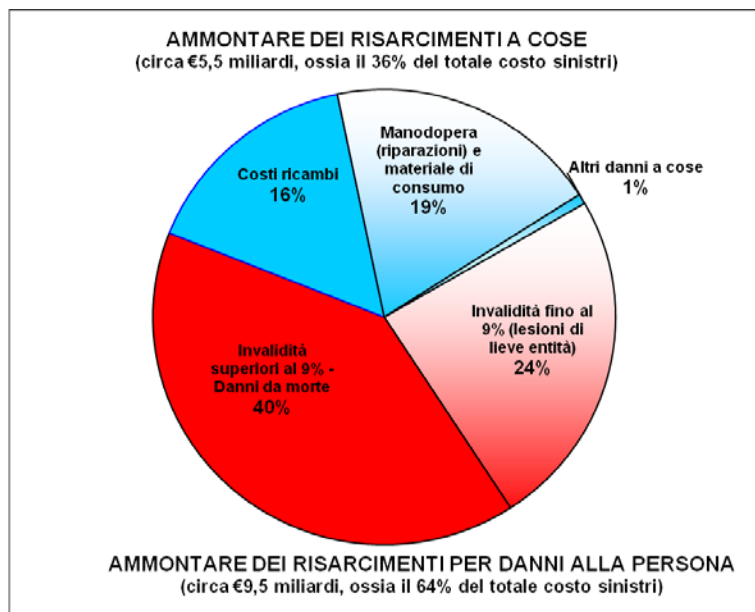


Il costo dei risarcimenti

Le tariffe r.c. auto vengono costruite in relazione all'evoluzione del numero dei sinistri e dei costi dei risarcimenti, vale a dire su variabili indipendenti dall'andamento inflattivo.

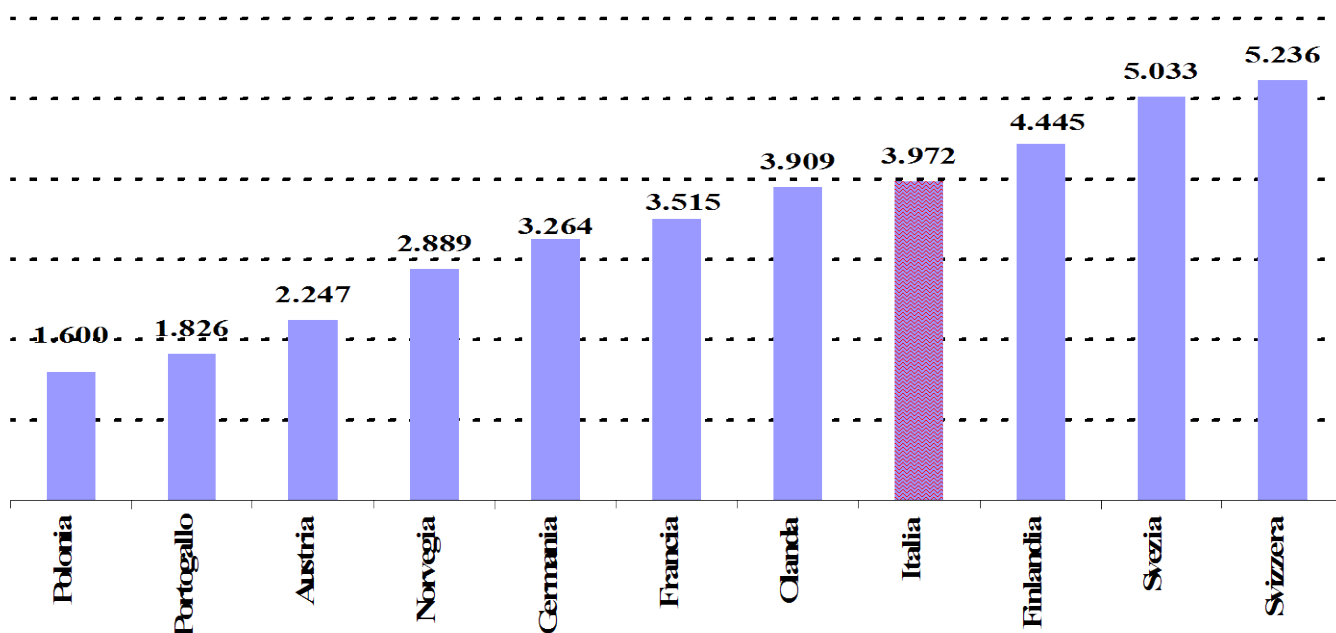
Il costo totale dei risarcimenti (comprensivo sia dei danni a cose sia dei danni alle persone) nel 2009 è stato pari a 15 miliardi; di questi circa i due terzi (ossia ben 9,5 miliardi) sono relativi a danni fisici (e comprensivi anche dei danni a cose dei sinistri misti). In particolare, 3,5 miliardi sono risarciti per invalidità permanenti comprese tra uno e nove punti, mentre circa 6 miliardi per morti o per invalidità superiori.

Il grafico seguente - che indica la scomposizione degli importi dei sinistri per tipologia di danno - **dimostra come il danno alle persone ammonti a quasi il 65% del totale costo sinistri: un esborso per risarcimenti che nel 2009 ha sfiorato i 10 miliardi di euro.** Le lesioni di lieve entità (*ossia quelle con un grado di invalidità permanente inferiore a 9 punti*) hanno rappresentato circa un quarto di tutto il costo sinistri, per un ammontare di risarcimenti di quasi 4 miliardi di euro (comprensivo anche dei danni a cose dei sinistri misti).



La tabella che segue aiuta a confrontare oggettivamente il costo medio dei sinistri in Italia con quello di altri paesi europei.

Costo medio dei sinistri r.c. auto – Anno 2008 : comparazione europea



Fonte: CEA – The European Motor Insurance Market – Febbraio 2009

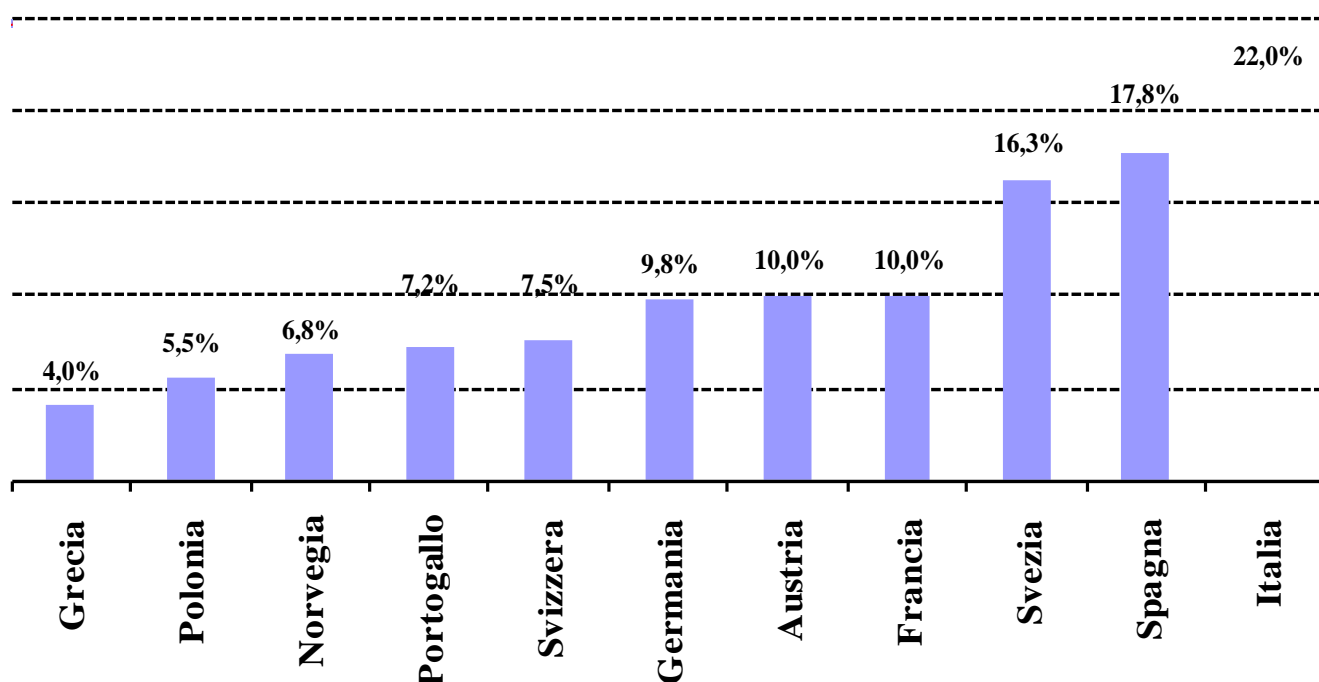
Il danno alla persona

La fortissima incidenza dei risarcimenti derivanti dai danni alla persona deriva, essenzialmente, dal fatto che per ogni cinque sinistri denunciati vi è un risarcimento per danni alla persona.

In valore assoluto, abbiamo ogni anno un milione di feriti, su quasi quattro milioni di sinistri.

In termini più tecnici, la percentuale di sinistri con almeno un danno alla persona è stata nel 2009 in Italia pari a circa il 22%. Nel confronto internazionale è un valore doppio di quello osservato negli altri paesi europei.

Incidenza sinistri con danni alla persona: comparazione a livello europeo



Fonte: CEA - The European Motor Insurance Market - Febbraio 2009

Incidenza dei danni alla persona sul totale dei sinistri r.c. auto

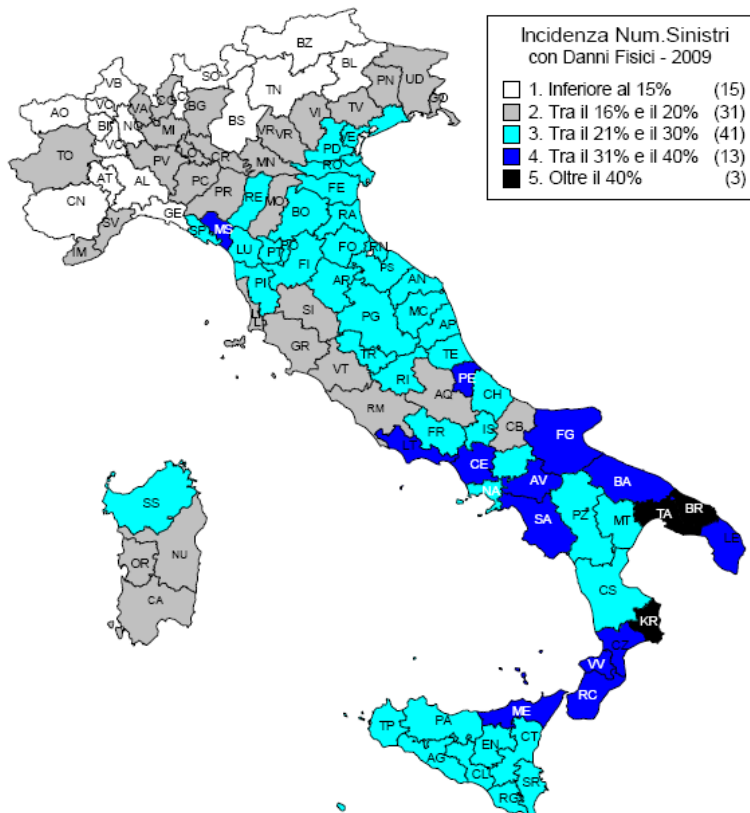
Generazione di accadimento	Numero dei sinistri pagati e a riserva*	Incidenza% del numero dei sinistri con lesioni alla persona	Numero dei sinistri con lesioni alla persona	Variazione % tendenziale	Numero medio di persone ferite in un sinistro	Numero totale di persone morte e ferite - ANIA	Numero totale di persone morte e ferite - ISTAT
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
2000	4.521.607	17,7%	801.250	n.d.	n.d.	n.d.	367.074
2001	4.066.529	18,4%	746.313	-6,9%	n.d.	n.d.	380.382
2002	3.836.135	17,9%	687.052	-7,9%	n.d.	n.d.	385.472
2003	3.708.020	18,2%	675.955	-1,6%	n.d.	n.d.	363.038
2004	3.673.744	19,8%	728.413	7,8%	n.d.	n.d.	349.301
2005	3.654.072	21,0%	765.953	5,2%	n.d.	n.d.	340.676
2006	3.661.945	21,0%	768.336	0,3%	n.d.	n.d.	338.624
2007	3.685.452	21,0%	772.305	0,5%	1,25	965.381	330.981
2008	3.716.084	21,3%	791.047	2,4%	1,30	1.028.362	315.470
2009	3.741.283	21,8%	817.467	3,3%	1,34	1.092.086	311.495

* Comprensivi della stima dei sinistri I.B.N.R.

• ISTAT: il numero di feriti e morti dell'ISTAT (colonna (8)) differisce da quello del settore assicurativo (colonna (7)) perché il primo è relativo ai SOLI incidenti con danni fisici per i quali è intervenuta una forza pubblica (polizia municipale, polizia stradale o carabinieri) e la rilevazione dei dati dell'incidente è lasciata alla volontà della forza pubblica che deve riempire un apposito questionario con i dati relativi all'incidente stesso

In alcune province, come Crotona, Brindisi, Taranto e Foggia l'incidenza dei danni alla persona raggiunge il 40%. E' un dato spiegabile solo con le frodi e le speculazioni che possono essere consumate con un basso rischio di punibilità.

Incidenza del Numero di sinistri con danni fisici nel 2009

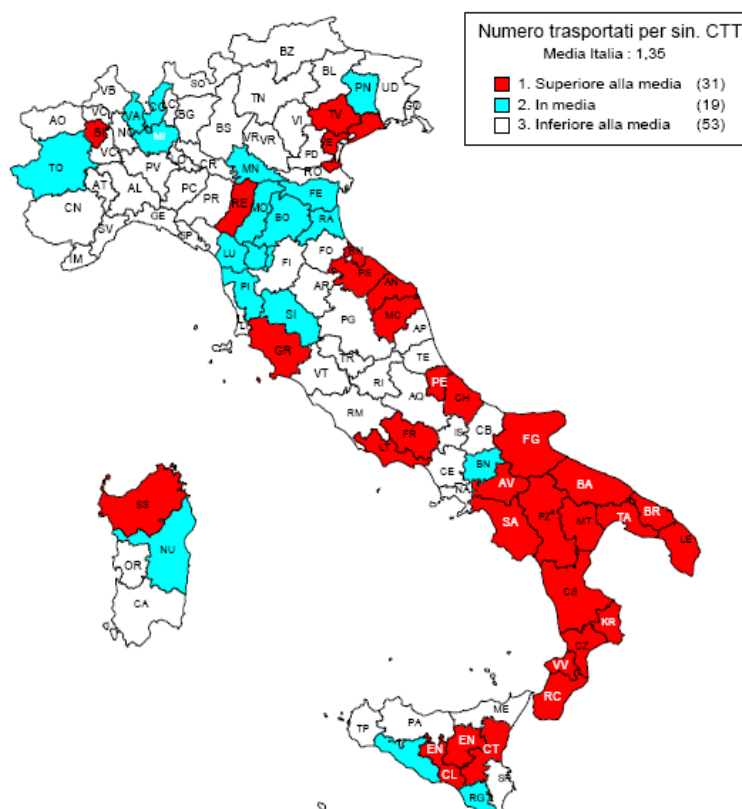


L'anomalia italiana, infatti, è essenzialmente dovuta a un diffuso fenomeno speculativo favorito da una legislazione e da un praticato giudiziario eccessivamente benevolente. Si concentra sui danni di lievissima entità (1-2 punti percentuali di invalidità). Queste pseudo-lesioni nel loro complesso rappresentano il 13,3% dei sinistri e 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.

Si fa notare che le criticità di alcune aree del Sud Italia diventano ancora più evidenti quando si considera il numero medio di danneggiati per sinistri. Sulla base dei dati del 2009, ogni sinistro con lesioni alla persona coinvolgeva mediamente 1,35 individui; nel Sud del paese il numero di persone risarcite è quasi sempre superiore alla media con punte fino a quasi 2 individui per sinistro.

Numero medio di trasportati per sinistro r.c. auto – Anno 2009



Con riferimento ai danni alla persona più gravi (quelli con almeno 10 punti di invalidità), manca a tutt'oggi la disciplina unitaria per la valutazione economica e medico-legale di tali lesioni, nonostante da tempo si sia completato l'iter per il varo delle tabelle previste dal Codice delle assicurazioni.

In assenza della normativa, i tribunali aggiornano le tabelle di valutazione economica delle lesioni sulla base di criteri disomogenei. Le nuove tabelle del Tribunale di Milano, introdotte quasi due anni fa e via via applicate da un numero rilevante di altri tribunali, ha comportato un aumento dei costi di liquidazione del 15% e un conseguente aggravamento del fabbisogno tariffario di circa il 5%.

L'anomala ricorrenza delle micro-lesioni contribuisce a determinare un'incidenza assoluta dei danni alla persona che non ha riscontro in altri paesi europei.

Anche questa evoluzione appare anomala soprattutto se si considerano gli enormi passi avanti fatti dall'industria automobilistica nel campo dei sistemi di sicurezza attiva e passiva dei veicoli: sarebbe stato infatti naturale attendersi perlomeno una stabilizzazione dei danni a persona se non una loro diminuzione.

Le frodi

Un impatto rilevante sull'elevata frequenza sinistri, soprattutto in alcune aree del paese, è sicuramente connesso con la piaga delle frodi.

I dati rilevati dall'ISVAP riportano solo le truffe scoperte dalle imprese attraverso i limitati mezzi che esse possono impiegare per contrastare il fenomeno (il 2,5% dei sinistri risulterebbe d'origine fraudolenta). Tali dati, assolutamente parziali rispetto all'entità del grave fenomeno, mostrano peraltro che le truffe sono concentrate prevalentemente in specifiche aree del Mezzogiorno.

Ad esempio, le frodi accertate sono pari al 12,4% dei sinistri a Caserta, all'11,3% a Napoli al 9,5% a Foggia. Ma non è così in tutte le aree del Mezzogiorno. In altre zone del Sud, la quota di sinistri fraudolenti è inferiore alla media nazionale (1,5% a Caltanissetta, 1,3% a Trapani e 0,9% a Campobasso).

Il coefficiente di correlazione calcolato sulla base dei dati regionali tra la frequenza sinistri nel 2009 e l'incidenza del numero dei sinistri con frode accertata sul totale di quelli denunciati rilevato dall'ISVAP nel 2009 è pari a 0,81, un valore statisticamente significativo. Lo stesso indicatore a livello provinciale assume un valore altrettanto significativo e pari a 0,64.

Tali valori indicano che la frequenza sinistri è influenzata dal fenomeno delle frodi: le aree dove si concentrano maggiormente sono anche quelle dove è più elevata la sinistrosità. Un esercizio econometrico mostra che le frodi accertate spiegano circa il 30 % della varianza osservata per la frequenza dei sinistri. Ne consegue che nelle zone con indicatori elevati di frequenza sinistri una buona parte delle richieste di risarcimento ha origini fraudolente.

Un altro rilevante indicatore della diffusione delle frodi è dato, come già rilevato, dal numero dei sinistri che presentano almeno un danno fisico. Un analogo esercizio econometrico, in cui si mettono a confronto le diverse incidenze dei danni alla persona sul territorio nazionale (confrontando le province del Nord – con incidenza più bassa - con quelle del Centro e del Sud – in cui l'incidenza è più alta), stima in 150 mila sinistri per un valore di 1,2 miliardi di euro il fenomeno delle richieste speculative sul riconoscimento di danni alla persona di lieve entità.

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.

Il confronto con la Francia

L'anomalia italiana emerge in tutta la sua enormità se si prende come termine di paragone la Francia, un Paese confrontabile con il nostro per numero di veicoli circolanti, impianto normativo, sistema giuridico e sviluppo economico.

Tavola 5

FATTORE DI CONFRONTO	ITALIA	FRANCIA
Numero di veicoli assicurati	43,5 milioni	39,4 milioni
Numero dei sinistri	3,7 milioni	1,7 milioni
Costo totale dei sinistri risarciti (€)	15 miliardi	6,5 miliardi
Numero di feriti	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 teoricamente possibile, ma occorre abbattere l'abnorme e ingiustificato numero e costo dei risarcimenti.

4) Le proposte dell'industria

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

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

Purtroppo dobbiamo constatare che da luglio dello scorso anno, quando venimmo a esporre la situazione della r.c. auto dinanzi a questa Onorevole Commissione, nulla si è concretamente fatto e anche l'unica iniziativa in cantiere, il disegno di legge per istituire un organismo di lotta alle frodi (attualmente in discussione alla Camera), non sembra impostata in modo da poter incidere efficacemente rispetto all'obiettivo annunciato.

Richiamiamo dunque, ancora una volta, le nostre considerazioni e proposte, con l'auspicio che vengano approfondite per la loro valenza tecnica.

1. La piaga dei 700.000 infortunati o presunti tali : occorrono criteri di accertamento delle invalidità più rigorosi.

E' necessario rivedere i valori economici medico legali fissati dalla legge per le microlesioni. 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. La valutazione economica delle lesioni gravi non è più sostenibile: occorre approvare le tabelle di legge per le invalidità più gravi e fissare parametri equi ma economicamente sostenibili per i danni dei parenti delle vittime primarie.

I criteri risarcitori dei danni alla persona devono essere certi, adeguati, sostenibili dal sistema e uniformi su tutto il territorio nazionale. L'incertezza e la diversità dei parametri adottati dai giudici alterano le stime di fabbisogno delle imprese. La mancanza di uniformità determina iniquità di trattamento delle vittime. L'indifferenza ai valori economici applicati produce un impiego di risorse in eccesso rispetto a quelle sostenibili dalla collettività in termini di premi da pagare per la r.c. auto.

A tutt'oggi, la normativa prevista dal Codice delle assicurazioni per la valutazione delle lesioni più gravi non ha avuto esecuzione.

Particolarmente delicata è la situazione che riguarda i criteri adottati dai vari tribunali per risarcire i familiari delle vittime. Si tratta di danni da sofferenza che è estremamente difficile quantificare in astratto. In Italia, peraltro, le valutazioni rispetto ai valori praticati in altri paesi europei sono indubbiamente più elevate e soprattutto riguardano un numero più esteso di aventi diritto potenziali.

La distanza dell'Italia da altri paesi è dell'ordine di sei/sette multipli. Occorrerebbe approfondire il tema al fine di valutare l'introduzione di criteri valutativi più sostenibili economicamente.

3. L'agenzia pubblica per il contrasto delle frodi assicurative: il d.d.l. in discussione alla Camera non centra l'obiettivo.

L'iniziativa parlamentare di dar vita a un sistema di prevenzione delle frodi in assicurazione è da apprezzarsi come scelta politica, visto che si discuteva di un intervento di questa natura da oltre cinque anni.

Tuttavia, l'articolazione del disegno di legge approvato dalla Commissione Finanze della Camera non risolve i problemi di fondo.

L'articolato in parola, infatti, non istituisce un vero Organismo antifrode, del tipo di quelli operanti nei Paesi più avanzati, ma semplicemente un gruppo di lavoro a composizione prevalentemente amministrativa (per il settore assicurativo è prevista la presenza di un rappresentante ANIA e di un rappresentante degli intermediari) e addirittura con incarichi a tempo determinato, che dovrebbe presiedere, senza alcuna struttura dedicata e qualificata, ad una serie di attività complesse. Inoltre, la proposta presentata trascura la fase di stipulazione dei contratti, che al contrario presenta propri profili di possibili frodi e che in molti casi costituisce già attività preparatoria della frode relativa alla fase del risarcimento del danno.

Per dare concreto impulso all'attività antifrode, occorre istituire un Organismo di prevenzione dotato di autonomia gestionale e patrimoniale e soprattutto costituito da una vera e propria struttura operativa composta da personale specializzato nelle investigazioni, proveniente per esempio dalle Forze di Polizia. Le imprese di assicurazione sono pronte a finanziarlo con apposito contributo.

Il nucleo centrale del "sistema" delineato dal d.d.l. risulta invece consistere nella sola interconnessione di una serie di banche dati esistenti per l'estrazione di parametri di significativo rischio di frode e prevede solo una blanda forma di collaborazione tra il citato gruppo di lavoro e le imprese di assicurazione, collaborazione che si riduce a sporadici scambi di informazioni.

Si è in presenza quindi di **un apparato meramente amministrativo, privo di quei concreti poteri investigativi e di quelle risorse di personale specializzato** indispensabili per un sistema efficace.

Crediamo che il testo del disegno di legge debba essere opportunamente emendato e chiediamo sin d'ora l'opportunità di essere ascoltati dal Senato quando la proposta passerà al suo esame.

4. Il risarcimento diretto deve essere obbligatorio

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.

E' necessario intervenire nuovamente sulla disciplina del sistema, rendendolo vincolante in tutte le sue fasi, dopo che una sentenza interpretativa della Corte Costituzionale ha di fatto decretato la facoltatività della procedura nella fase giudiziaria. Il sistema in via facoltativa alla lunga non funziona, poiché determina un'antiselezione dei sinistri, vale a dire tende a includere solo quelli meno gravi e costosi, alterando il complesso meccanismo di compensazione economica tra le imprese.

Il settore assicurativo è disposto ad approfondire anche le criticità applicative che discendono da alcune rigidità eccessive della disciplina in materia di convenzione tra

imprese per la gestione del sistema.

5. Quale bonus-malus per il futuro?

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.

Si tratta di due disposizioni imperative imposte su clausole contrattuali che dovrebbero essere lasciate alla libera determinazione delle imprese in applicazione dei principi della concorrenza.

Pertanto, va innanzi tutto rimossa questa normativa illogica, che, obbligando le imprese ad applicare sconti impropri, ha premiato chi non lo meritava e ha determinato un aumento del fabbisogno tariffario, per la collettività degli assicurati, del 3% ogni anno.

Presso l'ISVAP è stato istituito un tavolo tecnico per tentare di riportare i sistemi di tariffazione bonus-malus alla loro tipica funzione (premiare i virtuosi sulla base di una esperienza alla guida provata nel corso del tempo e penalizzare i più rischiosi).

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, 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 quadro istituzionale e normativo 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 ad una dinamica virtuosa del sistema dei prezzi e delle tariffe nel settore assicurativo, e più in generale allo sviluppo economico del nostro Paese, e ringraziamo ancora per l'attenzione che ci è stata riservata.