



ANIA
Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici

“Audizione sulle problematiche del settore assicurativo, con particolare riferimento alle
aree del Mezzogiorno”

Fabio Cerchiai
Presidente dell'ANIA

Commissione VI Finanze
della Camera dei Deputati

Roma, 9 febbraio 2010

Desideriamo ringraziare la Commissione e il suo Presidente per questa convocazione, che ci permette di portare alla vostra attenzione, con intento costruttivo, la voce dell'industria assicurativa sulle problematiche relative all'r.c. auto, in particolare nelle aree del Mezzogiorno.

Preliminarmente, lasciatemi ricordare, che l'assicurazione costituisce uno strumento imprescindibile per la stabilità e lo sviluppo del sistema economico e per la protezione delle imprese e delle famiglie.

Negli ultimi due anni, in un contesto economico generale decisamente critico, l'industria assicurativa italiana ha mostrato solidità patrimoniale ed equilibrio gestionale, contribuendo a rendere le imprese e i consumatori meno vulnerabili agli effetti della congiuntura sfavorevole ancora in atto.

Senza usufruire di alcun sussidio di natura pubblica, gli impegni contrattuali sono stati onorati, i sinistri sono stati risarciti, il servizio alla clientela ha mostrato risultati positivi nella velocità di liquidazione dei danni, in particolare nel sistema di risarcimento diretto r.c. auto.

I risultati industriali dell'anno appena chiuso mostrano peraltro segnali contraddittori.

Ad una forte affermazione della raccolta nei rami vita, grazie all'offerta di contratti con garanzia di conservazione del capitale investito e con certezza di un rendimento minimo alla scadenza, si è contrapposta, per la prima volta, una flessione nella raccolta dei rami danni, dovuta ad una caduta sostenuta del segmento r.c. auto, che, per il terzo anno consecutivo, ha chiuso l'esercizio con una riduzione dei premi significativa (- 3,5% nel 2009; - 3,3% nel 2008; - 1% nel 2007): in tre anni la spesa degli italiani per l'assicurazione obbligatoria r.c. auto si è complessivamente ridotta del 7,8% e del 12,6% al netto dell'inflazione.

Anche il risultato tecnico nel 2009 fa registrare un netto peggioramento del rapporto tra il costo dei sinistri e i premi incassati.

Mentre nei rami danni diversi dall'auto il peggioramento dei risultati appare di natura congiunturale, desta forte preoccupazione la situazione che si è venuta a determinare nel ramo r.c. auto.

Nell'assicurazione obbligatoria, la problematica principale è data dall'insufficienza dei premi rispetto al costo dei sinistri: i premi sono scesi in misura rilevante mentre il costo dei sinistri è rimasto, almeno fino a settembre 2009, relativamente stabile. Inoltre, è in atto un tendenziale, significativo aumento del costo dei sinistri con danni alla persona, a causa di recenti decisioni giurisprudenziali.

Questo incontestabile quadro negativo fa sì che la tendenza alla riduzione dei prezzi, che si è osservata nell'ultimo quinquennio, sia destinata inevitabilmente a interrompersi.

L'assicurazione r.c. auto ha indubbia rilevanza sociale e quindi l'industria è fortemente preoccupata per questo dato di fatto. È disposta ed interessata a fare la propria parte individuando gli ambiti in cui ulteriormente investire per migliorare l'efficienza delle proprie strutture di liquidazione, con l'obiettivo di eliminare oneri impropri dal costo dei sinistri. Ma ciò non basta.

Occorre condividere con la politica i rimedi alle cause che sono all'origine dei problemi che caratterizzano la r.c. auto in Italia.

Molti dei fattori alla base dei risultati negativi della gestione r.c. auto, che comportano inevitabili ricadute sui prezzi delle coperture, sono strutturali e comuni all'intero territorio nazionale. Assumono però connotati di estrema criticità in alcune zone del paese, prevalentemente, ma non esclusivamente, concentrate nel Mezzogiorno.

Dopo la necessaria analisi serve l'azione, ossia l'adozione di decisi interventi sia a livello normativo sia a livello organizzativo.

1. L'assicurazione r.c. auto: la ricognizione dei problemi

Un dato rende estremamente chiaro il quadro economico della r.c. auto. Nel 2008, su 100 euro di premi incassati dalle imprese ne sono stati spesi 101 per sinistri e costi gestionali, Nel 2009, da una prima stima risulta che su 100 euro incassati le imprese ne hanno spesi 105. Quindi il conto economico della r.c. auto per il secondo anno consecutivo registrerà una perdita tecnica.

Ciò preoccupa, ovviamente, le imprese che debbono dare conto ai propri azionisti dei risultati economici. Deve però preoccupare anche l'intera collettività: non solo perché la solidità delle imprese è il presidio a garanzia degli assicurati e dei danneggiati, ma anche perché risultati negativi sono destinati a ripercuotersi sul piano sociale in termini di prezzi delle coperture.

Vediamo da vicino le cause di tale situazione. Si tratta in alcuni casi di problemi risalenti nel tempo, mai risolti e anzi aggravatisi, ma anche di problemi di origine più recente.

- Frequenza sinistri

Il primo problema resta la frequenza dei sinistri. Dopo anni di progressiva, ancorché lenta, riduzione, la frequenza è risultata in aumento nell'ultimo biennio, attestandosi all'8,6% nei primi nove mesi del 2009. È un valore doppio rispetto alla Francia e superiore del 40% rispetto alla Germania. Sono note le perduranti carenze nella sicurezza stradale, fronte sul quale l'industria è fortemente impegnata attraverso l'attività concreta e fattiva della Fondazione ad essa dedicata.

L'aumento della frequenza è stato particolarmente accentuato in alcune aree del paese, dove il valore dell'indicatore supera il 15%.

- Frodi

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

I dati ufficiali 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 12,2% dei sinistri a Caserta, all'11,4% a Napoli all'8,9% a Foggia. Ma non si può parlare di un problema meridionale. In altre 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).

- L'anomala incidenza dei danni alla persona

Un ulteriore problema è costituito dall'anomala incidenza dei danni alla persona. Nel 2007 ogni 100 sinistri 20,4 presentavano almeno un danno alla persona. Nel 2008 la percentuale era salita al 21,6%. Questa percentuale, già enorme se confrontata con la media europea (circa 10%), in alcune aree sale fino a oltre il 40%.

Vi è un diffusissimo fenomeno speculativo sui danni alla persona. Si concentra sui danni di lievissima entità (1-2 punti percentuali di invalidità) che nel loro complesso rappresentano il 70% delle lesioni non gravi. Le imprese risarciscono per questi danni circa 1,5 miliardi di euro all'anno, vale a dire il 10% degli oneri totali per sinistri r.c. auto.

Con riferimento ai danni alla persona più gravi (quelli con almeno 10 punti di invalidità), dobbiamo ancora una volta segnalare che manca a tutt'oggi la disciplina per la valutazione economica e medico-legale di tali lesioni, nonostante da tempo si sia

completato l'iter per la sua approvazione.

In assenza della normativa, i tribunali aggiornano le tabelle di valutazione economica delle lesioni sulla base dei criteri più disparati. Le nuove tabelle del Tribunale di Milano, introdotte nella scorsa estate e via via applicate da un numero rilevante di altri tribunali, comportano un aumento dei costi di liquidazione del 15% e ne consegue un aggravamento del fabbisogno tariffario di circa il 5%.

- Regole bonus/malus

Da ultimo, occorre segnalare i risultati dirompenti, distorsivi e negativi delle disposizioni introdotte per legge due anni or sono in materia di clausole bonus/malus. Tali disposizioni hanno snaturato i sistemi tariffari costruiti sui precedenti di guida, favorendo i nuovi assicurati e quelli responsabili di incidenti in concorso di colpa e determinando un maggior costo a carico dell'intera collettività. Nel complesso, tali misure riducono la copertura del fabbisogno tariffario di almeno il 3% all'anno.

In sintesi, il permanere senza soluzione dei problemi segnalati determina costi impropri che vanno a carico della collettività e che debbono essere assolutamente rimossi nell'interesse generale.

Naturalmente, le imprese di assicurazione possono e debbono compiere ogni sforzo per migliorare l'efficienza delle proprie strutture, in particolare di quelle liquidative. Comprendiamo pertanto le sollecitazioni dell'ISVAP a rendere ancora più efficiente il servizio di liquidazione dei danni.

2. L'assicurazione r.c. auto: le aree più critiche

L'indicatore sintetico utile a misurare la criticità della gestione r.c. auto è il rapporto tra il costo complessivo dei sinistri e il numero dei veicoli assicurati.

Le province in cui il valore di tale indicatore supera di almeno il 45% la media nazionale sono: Crotone, Taranto, Foggia, Brindisi, Napoli, Prato, Reggio Calabria e Pistoia.

Non solo, quindi, province del Mezzogiorno.

Entrando nel particolare, le criticità possono dipendere da un'elevata, sarebbe forse meglio dire anomala, frequenza sinistri (ossia dal rapporto tra numero dei sinistri e numero dei

veicoli assicurati) o da una elevata (anomala) incidenza dei danni fisici sul totale dei sinistri.

Con riferimento al primo indicatore (frequenza sinistri) si può verificare che le province critiche del Mezzogiorno presentano sempre valori spropositati rispetto alla media nazionale (8,6%). A titolo d'esempio, a Napoli la frequenza è pari al 15,4%, a Bari e Taranto all'11,3% (v. Tavola 1).

Anche con riferimento al secondo indicatore (incidenza dei danni fisici) dalla seconda tavola allegata si può verificare che le province critiche del Mezzogiorno presentano sempre valori spropositati rispetto alla già elevata media nazionale (21%). A titolo d'esempio, Crotone 44%, Brindisi 41%, Taranto 40%, Foggia 37% (v. Tavola 2).

Sulla base del complesso degli indicatori presentati non può stupire che i prezzi delle coperture r.c. auto di queste aree siano molto più elevati rispetto a quelli praticati in zone meno rischiose.

Occorre comunque considerare che per il principio di mutualità che sta alla base dell'assicurazione, oggi gli assicurati che si trovano nelle aree critiche pagano meno di quanto dovrebbero.

Non è perciò verosimile che gli assicurati delle zone più virtuose possano contribuire ancora di più sulla base di una mutualità generale ulteriormente accentuata.

Naturalmente, i dati presentati si riferiscono a medie generali provinciali, in quanto all'interno di ciascuna provincia esistono assicurati con caratteristiche di rischio molto differenziate.

Inoltre, la concorrenza tra imprese fa in modo che esistano prezzi molto differenziati anche per assicurati con le stesse caratteristiche.

È facile verificarlo utilizzando l'importante strumento ("Preventivatore unico") approntato dall'ISVAP per consentire di confrontare i prezzi di tutte le imprese r.c. auto in relazione alle specifiche caratteristiche del rischio.

Ad esempio, per assicurare a Napoli un'autovettura di segmento medio/alto collocata nella migliore classe di merito bonus/malus e appartenente a un quarantenne, si può spendere, per un contratto nuovo ed esclusi eventuali sconti, da un minimo di 768 euro a un massimo di 1705 euro, incluse tasse. Anche per i profili di rischio più elevati, gli assicurati possono trovare offerte che permettono risparmi dell'ordine del 50% rispetto al prezzo massimo offerto.

3. Il fenomeno della non assicurazione

Un'altra patologia da contrastare nell'interesse generale è quello della non assicurazione, cioè dell'elusione da parte degli automobilisti dell'obbligo di assicurarsi previsto dalla legge.

Secondo le informazioni di cui disponiamo il fenomeno non si è aggravato negli anni recenti.

Infatti, il numero dei veicoli assicurati è rimasto sostanzialmente stabile nel biennio 2008-9, sia a livello nazionale (oltre 43 milioni di veicoli) sia a livello provinciale.

Inoltre, sulla base dei dati forniti dalla CONSAP che gestisce il Fondo di garanzia per le vittime della strada, i sinistri provocati da veicoli non assicurati e non identificati nel 2008 sono stati 43.421, in diminuzione del 5% rispetto al 2007.

Il fenomeno della non assicurazione, resta comunque assai rilevante, soprattutto in alcune aree del paese. Ad esempio, il 42% dei sinistri denunciati al Fondo vittime della strada avviene in Campania, mentre solo il 9,4% del totale dei sinistri avviene in quella regione.

Bisogna combattere chi si sottrae all'obbligo di assicurarsi in quanto con questo comportamento *contra legem* viene a trasferirsi sull'intera collettività, attraverso il Fondo di garanzia vittime della strada, il costo dei sinistri provocati e, comunque, si sottraggono risorse che andrebbero a giovamento della mutualità generale.

Ciò che occorrerebbe fare è di una semplicità straordinaria: l'incrocio dei dati sui veicoli immatricolati (presenti negli archivi informatici del PRA e della Motorizzazione civile) con quello sulle targhe dei veicoli assicurati (presenti nei data-base dell'ANIA) potrebbe fornire una prima visione del fenomeno e renderebbe facile per i poteri competenti l'accertamento dell'evasione dell'obbligo ad assicurarsi.

4. L'impegno delle imprese di assicurazione nel Mezzogiorno: le criticità non determinano una fuga

È indubbio che svolgere l'attività assicurativa in alcune aree del paese è estremamente difficile. Per le imprese, per gli addetti alla liquidazione dei danni e per gli intermediari.

Ma non è in atto nessuna fuga, neppure dalle aree più critiche.

La rete di distribuzione

Sulla base di dati relativi ad un campione di imprese che rappresentano circa il 60% della raccolta r.c. auto ed hanno una significativa presenza di agenzie nel Mezzogiorno, risulta che il numero degli sportelli in questo territorio si è ridotto di 56 unità, ossia del 2,5%. Si tratta di un valore in linea con quello osservato nel Centro-Nord e coerente con la contrazione del volume complessivo dei premi.

Ciò dipende fondamentalmente dalla riorganizzazione delle strategie di offerta di molte imprese. Essa trova spiegazione nella congiuntura economica generale e di settore, nel mutare dei comportamenti all'acquisto e, forse ancor più, nella norma che ha introdotto il divieto di esclusiva agenziale nei rami danni.

È quest'ultimo un punto su cui ci permettiamo, ancora una volta, di richiamare l'attenzione della politica.

Abbiamo sempre detto, e ne siamo sempre più convinti, che il divieto dei rapporti agenziali in esclusiva è controproducente sotto tutti i profili e per tutti: imprese, consumatori e, nel medio termine, anche per gli agenti, soprattutto quelli che gestiscono un volume di affari più contenuto.

Auspichiamo, quindi, che il Governo e il Parlamento – dopo aver esperito tutti gli approfondimenti, anche di compatibilità con le normative europee, che ritenessero necessari – vogliano quanto prima rimuovere il divieto in atto.

La rete di liquidazione dei sinistri

Le difficoltà vissute quotidianamente nella liquidazione dei sinistri risentono – in particolare nelle aree più critiche – di una serie di fattori: dai meno eclatanti, ma decisivi per la correttezza delle procedure, quali i rifiuti a far accertare al personale d'impresa i danni ai veicoli, alle minacce e alle violenze al personale addetto e ai loro familiari, dalle frodi ai tentativi di estorsione.

Sia ben chiaro.

Siamo in presenza di criminalità organizzata e di microcriminalità diffusa e violenta che sfrutta a suo vantaggio l'impossibilità per le imprese di dotarsi di efficienti strumenti contro le frodi e di svolgere i necessari accertamenti nei non pochi casi sospetti, a causa anche dei termini estremamente stretti previsti dalla legge per la procedura d'offerta risarcitoria. Infine, dobbiamo purtroppo ricordare che troppo spesso i responsabili degli illeciti accertati non sono chiamati a scontare la pena, a causa di indulti, prescrizioni e patteggiamenti.

In questo stato di cose, le compagnie hanno dovuto adottare nelle aree critiche riorganizzazioni della rete liquidativa, sovente accentrando presso uffici direzionali e aree limitrofe più “gestibili” la liquidazione di sinistri in larga misura “anomali”.

Si tratta certamente di scelte fatte non a “cuor leggero”, in quanto si è consapevoli che comportano disagio ai cittadini onesti, ma che sono proporzionate alla gravità della situazione.

A prescindere da queste situazioni eccezionali, non si rilevano nel Mezzogiorno interventi riorganizzativi di natura e di entità superiore a quella di altre aree del territorio nazionale.

Ovunque nell’intento di offrire agli utenti un servizio di liquidazione più efficiente, è in atto, come segnalano le analisi dall’ISVAP, una riorganizzazione fondata su un più diffuso uso dei call center e di periti che offrono al danneggiato una pronta liquidazione. Favorisce questa evoluzione, che accorcia i tempi di risarcimento, il sistema di indennizzo diretto. Secondo i dati dell’ISVAP, nel 2008 i tempi medi di liquidazione sono stati pari a 52 giorni, contro 65 nell’anno precedente.

L’industria è ben consapevole del fatto che la qualità del servizio di liquidazione è decisiva per mantenere il rapporto di fiducia con i consumatori, per ottenere economie gestionali importanti, per ridurre il rischio di contenzioso. È ben comprensibile quindi il richiamo dell’Istituto di vigilanza a evitare carenze di organico, eccessivi carichi di lavoro e orari di apertura al pubblico troppo ridotti.

Tutto questo è necessario ma non sufficiente.

Soprattutto, non può bastare per contrastare le frodi e la criminalità.

5. Necessità di azioni forti e condivise a livello istituzionale

La rilevanza sociale dell’assicurazione r.c. auto impone, a nostro avviso, una forte cooperazione tra l’industria e la politica. A questo fine riepiloghiamo le nostre proposte di intervento, concrete e di pronta attuabilità nell’interesse di tutti.

1. Garantire il funzionamento del sistema di risarcimento diretto

La sentenza della Corte Costituzionale n. 180 del 2009 ha affermato, sulla base della normativa vigente, la natura non obbligatoria del sistema di risarcimento diretto nella fase giudiziaria, lasciando al danneggiato la possibilità di rivolgere la richiesta all’assicuratore del veicolo civilmente responsabile.

Come hanno già ricordato, in questa stessa sede, anche esponenti dei Sindacati degli agenti e delle Associazioni dei consumatori, occorre intervenire con immediatezza con una correzione legislativa della disciplina. Nel rispetto dei principi contenuti nella sentenza, occorre evitare incertezze sull'obbligatorietà della procedura che favorirebbero il ritorno di costi impropri, con grave pregiudizio in termini di prezzi delle coperture r.c. auto per tutti i cittadini.

2. Istituzione dell'Agenzia nazionale antifrode

L'Agenzia antifrode, sulla quale da anni tutti si dichiarano d'accordo, continua inspiegabilmente a non vedere la luce.

È questo un danno per l'intera collettività. E non solo perché l'assenza dell'agenzia antifrode comporta un ingiustificato aumento dei premi assicurativi. Troviamo intollerabile che l'assicurazione possa rappresentare uno strumento di arricchimento della malavita organizzata.

Occorre una svolta sul piano della tutela della legalità.

È giacente alla Camera un provvedimento già approvato in prima lettura dal Senato. Si deve in proposito arrivare quanto prima alla sua approvazione, sia pure con tutti i correttivi che il Parlamento ritenesse necessari per il suo funzionamento, a partire dall'individuazione del soggetto a cui attribuirne la responsabilità.

L'industria assicurativa ribadisce la propria disponibilità a finanziare il costo dell'Agenzia.

3. Obbligo del danneggiato di sottoporsi all'accertamento dei danni al veicolo

L'articolo 148 del Codice delle assicurazioni non obbliga il danneggiato a sottoporre il veicolo all'ispezione dell'impresa.

Tale circostanza favorisce comportamenti illeciti, in quanto consente di mettere in atto numerose frodi in sede di riparazione: dall'inesistenza in assoluto del danno, alla sua esagerazione.

È necessario pertanto modificare la norma e prevedere che il danneggiato non possa rifiutare l'accertamento del danno alle cose e, tanto meno, procedere alla riparazione prima che sia decorso un congruo periodo temporale onde permettere all'impresa le operazioni di valutazione e stima dei danni effettivamente subiti.

4. Il completamento della disciplina sul risarcimento dei danni alla persona

Siamo ancora in attesa dell'attuazione dell'articolo 138 del Codice delle assicurazioni, che prevede la fissazione dei valori economici e medico-legali per la valutazione del danno alla persona derivante dalle lesioni di maggiore entità.

I lavori della Commissione preposta alla definizione delle tabelle si sono conclusi da ben quattro anni. È assolutamente necessaria una rapida emanazione del D.P.R. per interrompere la deriva giurisprudenziale che determina incertezze applicative e costanti aumenti dei costi che si scaricano poi sui prezzi delle coperture.

5. Revisione della normativa ex lege n. 40/2007 - Bonus/malus

La legge n. 40/2007 ha introdotto due disposizioni imperative (commi 4-bis e 4-ter dell'articolo 134 del codice delle assicurazioni) in materia di contratti r.c. auto stipulati con la formula *bonus/malus*, prevedendo:

- ❖ l'obbligo per le imprese di applicare al contratto r.c. auto relativo ad un ulteriore veicolo acquistato dal proprietario di un veicolo già assicurato o da un componente stabile del suo nucleo familiare la medesima classe di merito *b/m* assegnata al veicolo già assicurato;
- ❖ l'obbligo per le imprese di applicare penalizzazioni a seguito di sinistro solo in caso di responsabilità principale dell'assicurato, con esclusione, quindi, dei casi di responsabilità minoritaria o in concorso di colpa paritario (50%).

Entrambe le misure, a fronte di immeritati benefici ottenuti a livello individuale dai destinatari delle disposizioni (nuovi assicurati e assicurati comunque responsabili di incidenti), determinano un effetto di redistribuzione ed aumento del fabbisogno tariffario del tutto improprio, che va a carico dell'intera collettività.

Gli assicurati "virtuosi" vengono chiamati a pagare premi più elevati di quelli cui avrebbero diritto e i non "virtuosi" premi inferiori a quelli connaturati con la loro reale rischiosità. Occorre, perciò, procedere a una radicale modifica della norma.

* * *

Ringraziando per l'attenzione concessa, rimaniamo a disposizione per ogni eventuale chiarimento che fosse necessario per assicurare la massima concretezza ai lavori svolti da questa Commissione.