

RCA: dalla protesta alla proposta

Atti del Convegno Aiba del 2 ottobre 2002

Francesco G. Paparella
Presidente Aiba

Signore e Signori buongiorno e benvenuti.

Vi ringrazio per aver accettato l'invito di AIBA a questa giornata di studio.

È noto che la nostra Associazione, ogni anno, dedica una giornata di approfondimento a dei temi, ovviamente assicurativi, che abbiano una valenza sociale importante.

Tre anni fa abbiamo trattato la responsabilità civile nell'ambito delle aziende ospedaliere, successivamente ci siamo occupati dei rischi catastrofali per poi passare, lo scorso anno, alle LTC; ora è la volta della RCA, un tema caratterizzato da un forte impatto su tutti noi utenti, forse più di qualunque altro.

Ed è per questo che voglio ringraziare in modo particolare i relatori di oggi, i quali hanno accettato di partecipare a questa nostra giornata e di prendere la parola in un

Si sono incontrate a Roma le parti interessate allo scottante tema della Rca per discuterne insieme ed individuare una possibile soluzione.

contesto pubblico, portando un contributo che normalmente si riserva ad aule chiuse.

Mi auguro che questa giornata possa, non dico trovare soluzioni, perché non è certo una possibilità concreta risolvere un problema di questa portata in tempi così rapidi e immediati, ma certamente possa servire, intanto a chiarire quali sono le posizioni di ognuno e poi ad individuare, con l'onestà intellettuale che tutti gli attori di questo mercato hanno, dei punti base comuni sui quali poi cominciare a lavorare.

L'RCAuto indubbiamente rappresenta moltissimo per il mercato assicurativo, ma ancor di più per il mercato dell'utenza.

Con 45 milioni di parco circolante fra automezzi e motoveicoli (le famiglie italiane, mediamente, posseggono 3 veicoli fra automezzi e moto), è evidente che il problema assicurativo ha un peso consistente: è per questo che abbiamo voluto dare un titolo provocatorio, se vogliamo: "Dalla protesta alla proposta".

La protesta è quella che leggiamo ogni giorno nei giornali e che in molti casi trova fondamento e giustificazione in atteggiamenti e servizi che spesso ci si aspetta siano migliori.

Ma la proposta è un dovere degli operatori del settore. Non possiamo pensare che i problemi non vengano affrontati in modo organico senza ascoltare tutti coloro i quali sono interessati al tema.

Apriamo dunque i lavori dando la parola a Paolo Landi, segretario generale Adiconsum, che rappresenta la voce del consumatore, con professionalità, equilibrio e competenza.

Prego dott. Landi.



Francesco G. Paparella, Presidente Aiba

Paolo Landi
Segretario Generale
Adiconsum

Grazie dell'invito. Le ragioni della protesta dei consumatori nel settore RCAuto sono numerose. Dal processo di liberalizzazione delle tariffe ci aspettavamo una riduzione e un forte impulso al miglioramento del servizio. E invece le tariffe Rc auto sono aumentate in questi ultimi anni di 5, 10 volte il tasso di inflazione reale o programmato del Paese. Una dinamica di aumenti così squilibrata che non ha precedenti in altri servizi equiparati. Nella protesta dei consumatori c'è anche un altro dato: la scomparsa dell'elemento mutualità. Come consumatori ci chiediamo se sia corretto e legittimo contrarre una polizza obbligatoria per legge che non presenti dei paletti ben precisi entro cui giocare la mutualità. Come è possibile conciliare il costo delle polizze con il reddito familiare? È evidente che come risposta ai costi proibitivi delle polizze, aumenti il numero delle persone che eludono l'obbligo assicurativo. Se questo è il risultato della liberalizzazione delle tariffe, possiamo tranquillamente affermare che la liberalizzazione è stata un fallimento.

La nostra protesta riguarda anche il ruolo svolto dall'Organismo di vigilanza, che potrebbe essere molto più incisivo nel rendere più trasparente il servizio e i rapporti intrattenuti con il Governo. Voglio ricordare che le associazioni consumatori, solo 2-3 anni fa, realizzarono con il passato governo, con l'Ania e con l'Isvap, un Protocollo nel quale erano elencati tutta una serie di interventi da adottare per avviare un processo di riforma nel settore RCAuto. Pensate che erano indicati oltre 30 provvedimenti. Anche l'attuale Governo ci ha convocato più volte ma abbiamo avuto la sensazione - lo dico con estrema franchezza - che dietro questa apparente disponibilità non ci fosse una effettiva volontà di mettere in pratica quanto andavamo suggerendo, che ci fosse troppa improvvisazione: prima con la proposta dell'"indennizzo diretto" da parte del ministro, poi con la "riparazione diretta" lanciata dall'Ania. Abbiamo avuto la sensazione che il governo si muovesse solo dietro spinte, ora di una lobby ora di un'altra, non avendo ben chiari i principi che devono sottostare ad una vera riforma dell'RCAuto.



*Paolo Landi,
Segretario Generale
dell'Adiconsum*

Queste che ho appena elencato sono le ragioni della nostra protesta. Passerei adesso alle proposte.

La prima riguarda l'informazione e la concorrenza.

Già nel passato mettendo in vetrina i profili - che noi chiamammo "provvedimento prezzi esposti" e che invece furono poi chiamati "profili di riferimento" - abbiamo realizzato un importante passo avanti nel dare un'idea delle differenze tra una compagnia e l'altra. Credo che dobbiamo ancora spingere in questa direzione e cercare di rendere effettiva la concorrenza, obbligando le compagnie non solo ad allestire un proprio sito internet ma a rendere più comparabili le tariffe, non solo per quello che riguarda i costi, ma anche le garanzie. A questo punto non vado più a cercare il profilo di riferimento, ma il mio caso personale.

Seconda questione: le truffe. Il problema delle truffe esiste e riteniamo che la banca dati sia uno strumento importante. Non sarebbe male se contenesse anche l'entità del risarcimento liquidato e l'entità del riservato che garantirebbero una maggiore trasparenza. Riteniamo che per combattere le truffe le polizze con franchigia potrebbero svolgere un ruolo deterrente, ma su questo punto abbiamo trovato una forte resistenza da parte delle compagnie. L'obbligo di fatturazione inserito nel disegno di legge ora in discussione è inefficace nei confronti delle truffe. Anzi, se l'obbligo di fatturazione fosse applicato alla lettera produrrebbe addirittura un mercato delle false fatture. Voglio ricordare al Ministro e al Parlamento che in Italia il parco macchine comprende 14 milioni di veicoli non catalizzati. Pertanto se una parte di assicurati utilizza il risarcimento non per riparare il veicolo, ma per acquistarne uno catalizzato, credo che tutto ciò vada nell'interesse del Paese.

Terza questione: il danno biologico. Insistiamo perché si arrivi ad una normativa non soltanto sui nuovi punti, ma



sull'insieme della scala di invalidità. Con una normativa chiara il consumatore evita di ricorrere in Tribunale e di spendere per gli onorari, spesso superiori al risarcimento.

Per quanto riguarda la questione dell'elusione a contrarre, propongo che la normativa adotti il criterio del tasso usurario. Mi spiego in due parole: il Ministero del tesoro rileva ogni tre mesi il tasso soglia oltre il quale nel settore del credito e risparmio si configura il tasso d'usura e lo fa effettuando una rilevazione periodica su quello che è il tasso medio per tipologia di credito. Una volta ottenute le medie, stabilisce che al di sopra di una certa soglia, il tasso richiesto è usurario. Anche per l'RCAuto si potrebbe applicare un criterio simile. Anche per la mutualità occorre stabilire dei criteri. So bene che ci sono vincoli europei sui quali bisogna ragionare, ma anche le norme europee non sono immutabili. Non credo sia possibile parlare di obbligo di legge senza stabilire dei criteri minimi di mutualità. Ben vengano quindi tutti gli elementi di flessibilità, ma nell'ambito di alcuni parametri che stabiliscano che al di sotto di quel livello di territorialità non si scende o al di sotto di quel livello di età non si scende. Sono a favore quindi di una personalizzazione delimitata entro criteri ben precisi. Non reputo assolutamente accettabile che si possa giocare con la personalizzazione come sta avvenendo oggi.

La riforma RCAuto dovrebbe contenere soluzioni sulla questione del terzo trasportato in modo che si sappia con certezza chi è tenuto al risarcimento, sul mantenimento del bonus in caso di furto o rottamazione dell'auto, sull'eliminazione dell'obbligo di disdetta da tutti i contratti e l'obbligo, per le compagnie, di non variare la tariffa per un anno.

Per quanto riguarda la prevenzione, riteniamo che non si debba lavorare solo sulla repressione, ma soprattutto sulla prevenzione.

Un flash sulla questione Istat/RCAuto e poi due inviti.

Nel paniere Istat i costi dell'RCAuto hanno un peso irrilevante: lo 0,31%, che è pari al peso del formaggio. Ci è stato spiegato che tale dato riguarda solo il caricamento e che il risarcimento rientra nella voce "riparazioni" e che qui l'RCAuto ha un peso del 3,1%. Noi però abbiamo stimato che le polizze assicurative incidono sul reddito familiare per un 6%. È necessario quindi, per avere un quadro più preciso del contributo RCAuto, correggere il peso iscritto nel paniere.

Vorrei concludere con due inviti: uno ai broker perché scendano nell'arena delle polizze Rc auto; la loro presenza apporterebbe maggiore concorrenza fra le compagnie. L'altro invito lo rivolgo all'Ania: perché non ritentare un approccio comune alle problematiche dell'RCAuto? Un tentativo potrebbe essere fatto coinvolgendo ad esempio l'Isvap.

Francesco G. Paparella

Aver affidato l'apertura dei lavori a Paolo Landi ritengo sia stata la scelta giusta. Come notate il problema dell'RCAuto, a differenza di altri argomenti assicurativi, seppur di estremo interesse, ha una valenza tale per cui anche soggetti che normalmente non hanno competenze specifiche nel settore acquisiscono forti professionalità e sono in grado di dare suggerimenti tecnici e non solo di tipo politico. Ringrazio dunque il dott. Paolo Landi per aver posto una serie di questioni molto concrete e precise.

A questo punto direi è opportuno ascoltare la risposta e la disponibilità dell'ANIA, del dott. Mario Orio, Direttore Generale dell'ANIA fin dal '99, grande esperto del mondo delle assicurazioni, la persona adatta per raccogliere alcune delle segnalazioni e delle proposte dell'Adiconsum, che farà il punto sullo stato dell'arte e sulla disponibilità e aspettative degli assicuratori. Prego dott. Orio.

Mario Orio **Direttore Generale Ania**

Grazie Presidente. Innanzitutto vorrei fare chiarezza su alcuni punti e puntualizzare alcune cifre relative alla RCAuto: quasi 45 milioni di veicoli circolanti in Italia; 33 milioni di autovetture private e 7 milioni di veicoli a due ruote su una popolazione di 57 milioni di persone; 789 veicoli ogni 1.000 abitanti e 137 veicoli per ogni Km di



Mario Orio,
Direttore Generale dell'Ania

strada: in entrambi i casi la più alta densità in europa; circa 4,5 milioni di incidenti da risarcire denunciati ogni anno alle compagnie, di cui circa 1.000.000 con danni anche alla persona; 8.000 morti ogni anno sulle strade; 81 compagnie operanti nello specifico settore; 13.842 milioni di euro: gli oneri per risarcimenti nell'esercizio 2001; 416 milioni di euro: le perdite registrate nel ramo RCAuto nel 2001.

La percezione diffusa sull'assicurazione RCAuto è di una tassa imposta ai cittadini per circolare. Questa percezione dipende dal fatto che la RCAuto riguarda praticamente tutti ed è obbligatoria. Queste circostanze, nonché le tensioni che hanno caratterizzato negli ultimi anni la dinamica tariffaria dell'assicurazione, mettono sempre in secondo piano la duplice funzione sociale svolta dalla RCAuto e si finisce quindi per parlare solo ed esclusivamente di prezzi, senza tener conto che il sistema di protezione attuato attraverso il meccanismo assicurativo presenta un costo che è direttamente correlato al livello economico di protezione garantito. Occorre invece partire dalla considerazione che con l'assicurazione RCAuto si tutelano due interessi fondamentali: l'interesse dei danneggiati dalla circolazione dei veicoli ad essere pienamente risarciti e l'interesse degli automobilisti a non dover rispondere con i propri patrimoni alle richieste risarcitorie dei danneggiati.

Se non ci fosse la RCAuto, milioni di danneggiati rischierebbero di non vedere soddisfatti i propri diritti e milioni di automobilisti sarebbero chiamati a pagare di tasca propria somme anche rilevanti, con il rischio di perdere in un colpo solo il benessere economico conquistato in un'intera vita. Da questo punto di vista, vediamo di fornire qualche dato esemplificativo sulla base dei dati osservati nel 2000, mettendo in correlazione "risorse" necessarie e costi del sistema. Il premio medio (comprensivo di tasse e contributo SSN) sborsato da un potenziale assicurato per la copertura di un'autovettura si aggirava allora mediamente intorno ai 400 euro, ricordando che questo valore economico, a livello di sistema generale, non ha garantito una gestione positiva del ramo. Vediamo quale sarebbe stato il rischio che l'automobilista avrebbe corso se non si fosse assicurato.

Nell'anno 2000, mediamente 11 automobilisti su 100 hanno provocato un sinistro (valore ben superiore agli altri principali paesi europei: 9 in Germania, 6 in Francia e 8 in Inghilterra). Nell'eventualità che il nostro automobilista avesse causato un sinistro, l'esborso medio che avrebbe dovuto affrontare per compensare il danneggiato sarebbe stato di 2.620 euro. La mutualità assicurativa ha invece garantito agli undici "sfortunati" un esborso molto meno oneroso. E tutto questo a voler ragionare solo in termini di valori medi. Ma l'alea che l'automobilista cede all'assicuratore - con il versamento del premio e in cambio di una propria "peace of mind" - è ben più ampia.

Infatti degli undici automobilisti "sfortunati", circa tre hanno provocato dei sinistri con danni fisici a terzi, che sono stati indennizzati con cifre ben più elevate, in media pari a circa 8.000 euro. A voler infine estremizzare l'esemplificazione, molti incidenti hanno provocato danni fisici ad una singola terza parte che hanno raggiunto valori di diverse centinaia di migliaia di euro (non lire!). Questi livelli economici ridurrebbero in povertà qualsiasi automobilista responsabile di un sinistro con danni fisici gravi, poiché si tratta di importi del tutto insostenibili per la stragrande maggioranza dei cittadini. Dall'altra parte, i danneggiati più gravi, in assenza del meccanismo assicurativo, molto difficilmente vedrebbero soddisfatte le legittime aspettative di un giusto ed integrale risarcimento dei danni subiti. Ciò dovrebbe far riflettere sul vero ruolo sociale, troppo spesso dimenticato, svolto dal settore assicurativo.

Altro aspetto da considerare è che il carattere sociale dell'assicurazione RCAuto - in termini di obbligatorietà, diffusione e funzione protettiva economica delle vittime e degli assicurati - viene spesso arbitrariamente associato all'esigenza di garantire prezzi "sociali" o quantomeno sottoposti a dinamiche "controllate", al pari dei servizi di natura pubblica.

Questo approccio, comprensibile quando proveniente da istanze diffuse presso l'utenza, risulta assolutamente ingiustificabile se fatto proprio in sede di rappresentanza politica degli interessi della collettività, poiché dimostra una scarsissima conoscenza dei meccanismi di formazione del prezzo dell'assicurazione privata in genere e, in particola-

giati, come invece accade nelle assicurazioni indennitarie di natura sociale (INAIL, INPS).

La tabella seguente mette a raffronto l'andamento dell'inflazione e l'evoluzione del costo medio dei sinistri pagati RCAuto dal 1994 al 2001. I dati, prima ancora della logica, dimostrano l'assoluta impossibilità di correlare e tantomeno di limitare l'andamento del prezzo dell'assicurazione (che è strettamente dipendente dalla dinamica dei costi dei risarcimenti) alla dinamica inflattiva generale.

Ciò premesso, passiamo ad esaminare i meccanismi di formazione del prezzo dell'assicurazione RCAuto.

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

Il prezzo è la risultante di due componenti: il numero dei sinistri da risarcire e il costo dei relativi risarcimenti. Le tariffe RCAuto vengono costruite partendo dall'osservazione dei dati statistici relativi alla frequenza dei sinistri (numero dei sinistri verificatisi rispetto al totale dei veicoli assicurati) ed al costo medio dei danni risarciti o da risarcire (ammontare degli importi dei risarcimenti diviso il numero dei sinistri) e stimando, con precisa metodologia attuariale, l'evoluzione nel tempo di queste due componenti, in modo da poter calcolare con la miglior precisione possibile le risorse economiche necessarie (c.d. fabbisogno tariffario) per consentire all'assicuratore l'adempimento degli obblighi assunti per legge direttamente nei confronti dei danneggiati (funzione risarcitoria) ed il rispetto degli obblighi contrattuali pattuiti con i propri assicurati (funzione di tutela patrimoniale).

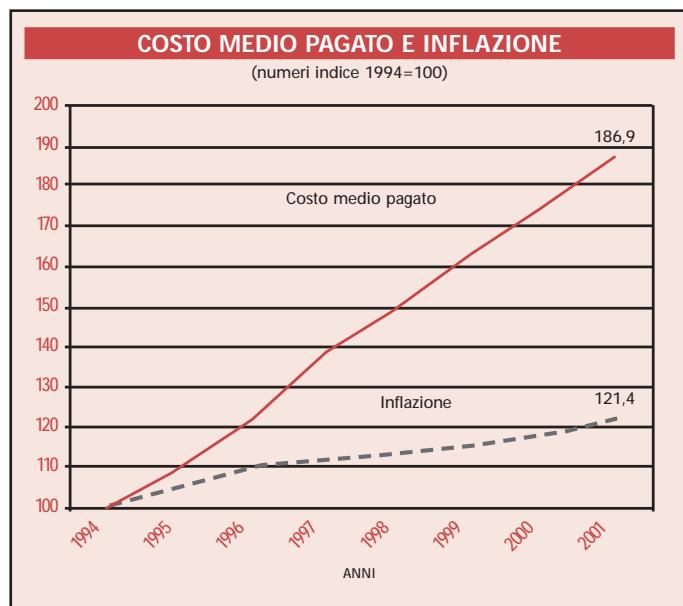
Una volta calcolato l'ammontare complessivo dei premi necessari per raggiungere l'equilibrio tecnico e finanziario tra "entrate" e "uscite", i premi RCAuto vengono modulati in relazione all'obiettivo diversità dei rischi da assicurare in termini di maggiore o minore probabilità che si verifichino sinistri ed in funzione della diversità dei costi dei risarcimenti prodotti dalle varie sottocategorie di rischi assicurati. Se ciò non avvenisse, tutti gli assicurati RCAuto pagherebbero premi identici, ma si realizzerebbero delle enormi iniquità, perché i rischi migliori dovrebbero "soccorrere" in modo eccessivo i risultati negativi prodotti dai rischi peggiori. Per evitare i risultati aberranti cui condurrebbe l'applicazione di una mutualità generalissima (ad es., il neopatentato pagherebbe di meno, ma l'assicurato esperto dovrebbe pagare di più; il residente in una zona ad intenso rischio di incidente pagherebbe meno, ma a discapito dei residenti in territori più sicuri) le tariffe pren-

ANNI	Costo medio pagato ⁽¹⁾			Inflazione	
	Importo in Euro	Numero indice	Variazione annua (%)	Numero indice	Variazione annua (%)
1994	1.512	100,0	-	100,0	-
1995	1.664	110,0	10,0	105,4	5,4
1996	1.842	121,8	10,7	109,5	3,9
1997	2.085	137,9	13,2	111,4	1,7
1998	2.271	150,2	8,9	113,4	1,8
1999	2.456	162,4	8,1	115,2	1,6
2000	2.641	174,7	7,5	118,2	2,6
2001*	2.826	186,9	7,0	121,4	2,7

(1) Fonte: ISVAP

(*) Dato Costo Medio stimato

re, dell'assicurazione della responsabilità civile, il cui costo, all'interno di massimali assai ampi, costituisce un fattore esogeno e del tutto svincolato dalla possibilità di fissare "a monte" limiti alla protezione accordata ai danneg-



dono in considerazione vari parametri che sulla base dei risultati statistici hanno dimostrato tutta la loro validità nel misurare la diversa intensità dei rischi: tipologia dei veicoli, caratteristiche soggettive dei loro proprietari e conducenti, zona di prevalente circolazione, sinistrosità pregressa, ecc.

Nell'ultimo periodo, si è particolarmente diffusa una forte istanza proveniente da ambienti parlamentari e da alcune associazioni di consumatori, diretta a "correggere" il meccanismo di personalizzazione delle tariffe in base alla zona di residenza degli assicurati.

La tesi è che gli assicurati "virtuosi", vale a dire esenti da sinistri da molti anni, dovrebbero essere trattati allo stesso modo su tutto il territorio nazionale: in sostanza, non dovrebbero essere penalizzati se appartenenti a gruppi omogenei residenti in zone ad alta densità di incidenti o in zone in cui il costo dei risarcimenti è più alto rispetto alla media nazionale (essendo sempre due i parametri fondamentali da prendere in considerazione: frequenza e costo medio dei sinistri). A tal proposito, l'ANIA ha condotto una simulazione sugli effetti che produrrebbe l'eliminazione del parametro territoriale nelle tariffe praticate dalle imprese, utilizzando i dati relativi ai premi comunicati dal mercato (c.d. premi annuali di riferimento) in relazione ai profili di assicurati previsti dalla legge n. 57/2001. L'analisi - effettuata sul profilo dell'assicurato-tipo in classe bonus-malus di massimo sconto - ha consentito di riscontrare che l'annullamento del parametro territoriale condurrebbe a significativi risparmi per i residenti in realtà critiche (per frequenza sinistri e livelli di costo medio):



Napoli -28%, Roma -12%, La Spezia -22%, Bologna -20%, Massa Carrara -19%.

Di contro, gli assicurati del resto d'Italia - ed in particolare le provincie che hanno finora pagato premi inferiori alla media avendo una sinistralità bassa - dovrebbero scontare aumenti considerevoli, con punte di dimensioni elevate in alcune provincie: Agrigento +57%, Aosta +53%, Avellino +38%, Campobasso +71%, Enna +63%, Isernia +75%, Asti +39%, Belluno +35%, ecc. Per un'analisi di

EFFETTI ELIMINAZIONE PARAMETRO TERRITORIALE

MAGGIORI RIALZI		MAGGIORI RIDUZIONI	
LA SPEZIA	-29,6%	ISERNIA	+53,8%
NAPOLI	-29,5%	CAMPOBASSO	+52,3%
BOLOGNA	-26,1%	POTENZA	+51,1%
MASSA CARRARA	-25,9%	ENNA	+48,4%
PRATO	-22,7%	AGRIGENTO	+46,8%
LUCCA	-22,2%	RAGUSA	+43,0%
PISTOIA	-22,0%	AOSTA	+38,2%
FIRENZE	-21,7%	COSENZA	+36,2%
GENOVA	-16,9%	L'AQUILA	+33,1%
ROMA	-16,3%	CHIETI	+31,6%

dettaglio, la cartina d'Italia riportata a fianco.

Escludere il fattore area geografica - sia pure per gli assicurati più virtuosi - significherebbe che il 35% di questi assicurati beneficerebbero di uno sconto in media pari al 15% ma d'altro lato il restante 65% vedrebbe aumentare le proprie polizze del 12%. In altri termini, questa manovra non servirebbe altro che a far aumentare il malcontento, visto che la percentuale di assicurati che vedrebbero "schizzare" verso l'alto le proprie tariffe sarebbe il doppio degli assicurati che ne trarrebbero un beneficio (e questo senza considerare le punte di aumento di cui sopra).

Un'analoga elaborazione condotta dalla Società di consulenza Tillinghast-Towers Perrin su di un numero più vasto di assicurati (1 milione circa), appartenenti a varie classi di rischio, mostra risultati in parte differenti, ma che confermano in ogni caso gli effetti perversi e ingiusti cui condurrebbe l'eliminazione del parametro territoriale.

Ma perché il prezzo dell'RCAuto è aumentato? In presenza di una situazione statica, con un numero di incidenti sempre uguale ed un costo dei risarcimenti invariato nel corso del tempo, la raccolta premi complessiva dell'assicurazione sarebbe destinata a rimanere pressoché immutata da un anno all'altro, in quanto idonea al raggiungimento dell'equilibrio tecnico. In presenza di variazioni in aumento anche di uno solo dei due fattori fondamentali per la formazione del prezzo dell'assicurazione (frequenza sinistri e costo medio dei danni), questo non può che aumentare in relazione alla dinamica di tali elementi, pena l'insufficienza delle risorse per pagare i danni.

Il "problema" RCAuto in Italia è sostanzialmente ascri-

vibile alla forte crescita del costo dei risarcimenti intervenuta nel corso degli ultimi anni e da una frequenza sinistri particolarmente elevata, che solo nell'ultimo anno ha mostrato una flessione, peraltro non ancora sufficiente a riportare in equilibrio l'andamento tecnico complessivo del ramo.

Ricordando che l'entità dei premi è - strettamente e necessariamente - correlata all'ammontare dei risarcimenti che le compagnie corrispondono ai danneggiati, la tabella che segue dimostra come nel corso degli ultimi anni il prezzo dell'assicurazione RCAuto (in termini di raccolta premi) sia cresciuto in misura minore rispetto a quanto è aumentato il costo medio di un incidente.

Per quanto riguarda il numero dei sinistri denunciati con seguito, dopo anni di sostanziale stabilità, nel 2001, come accennato, si è cominciato ad assistere ad una loro significativa riduzione (non ancora quantificabile a livello di mercato), che ha certamente cominciato a produrre effetti positivi. Nell'anno 2000 - ultimo esercizio con evidenza di dati di dettaglio - (fonte ISVAP), in Italia, vi sono stati 4.620.937 sinistri con seguito per un costo complessivo di 12.110 milioni di euro (comprensivo delle spese di liquidazione sinistri); ciò equivale ad un costo di circa 2.620 euro a sinistro. Questo dato di per sé non dice molto se non lo si confronta con quanto le compagnie hanno incassato in termini di premi. I premi contabilizzati (o premi imponibili) - nel 2000 - sono stati pari a 14.186 milioni di euro; rapportando il costo dei sinistri ai premi, si ricava un valore di 85,4%. È sufficiente un valore di questo tipo a garantire una gestione positiva del ra-

ANNI	PREMI R.C.A.	COSTO MEDIO DEI SINISTRI PAGATI
	NUMERO INDICE	NUMERO INDICE
1994	100,0	100,0
1995	107,5	110,0
1996	112,8	121,8
1997	123,0	137,9
1998	135,4	150,2
1999	152,5	162,6
2000	163,6	178,8
2001	176,8	186,9

Fonte: Tillinghast - Towers Perrin, luglio 2002)



mo RCAuto? La risposta è purtroppo negativa, anche se in modo superficiale si potrebbe pensare il contrario, visto che l'introito dei premi è stato superiore al costo dei sinistri. Vediamo di spiegare una volta per tutte "l'arcano". Partendo da un premio imponibile di 100 euro incassati, al netto di tasse ed oneri parafiscali, la compagnia deve dedurre in media: 13,6 euro per compensare la propria rete di vendita; 4,5 euro per le spese di amministrazione della propria attività. La parte di premio restante, a questo punto, per pagare i sinistri (comprensivi delle spese di liquidazione) è di 81,8 euro. Qualora il mercato per ogni 100 euro di premio imponibile incassato dovesse risarcire sinistri per più di 81,8 euro, opererebbe in perdita, come è successo nel 2000, anno in cui sono stati pagati per risarcimenti 85,4 euro su 100 di premi imponibili incassati. Chiaramente il costo degli indennizzi rappresenta la voce più importante di uscita ed è su questo elemento che occorrerebbe agire se si volessero davvero arginare le perdite del ramo. Ciononostante viene spesso chiesto agli assicuratori italiani il recupero dell'efficienza e di migliorare i propri sistemi di gestione. In realtà, questo è stato fatto ed il processo continua tuttora, come si può dimostrare osservando che il rapporto delle spese di gestione ai premi è sceso dal 20,2% del 1997 al 18,0% nel 2001.

Anche a voler considerare l'elemento positivo sui conti degli assicuratori - gli utili degli investimenti - occorre sottolineare, da un lato, che i rendimenti finanziari a livello di sistema si sono progressivamente ridotti (e i risultati at-

tuali sono sotto gli occhi di tutti) e, dall'altro, che tali utili sono soggetti a tassazione. Ma affinché la compagnia continui ad operare, elemento ben più importante è che questa remunerazione adeguatamente il capitale "affidato" dai propri azionisti i quali richiedono un ritorno sugli investimenti superiore a quelli che otterrebbero investendo ad esempio in titoli di Stato. Questo perché l'attività assicurativa è considerata un'attività generalmente più "rischiosa".

Qual è quindi la conclusione? A voler ragionare in modo "asettico", senza dover pensare alle ripercussioni sull'intera attività di assicurazione, agli assicuratori italiani non converrebbe - in media - assumere i rischi legati alla circolazione. Ciò è evidente anche osservando che il risultato del conto tecnico per il ramo RCAuto è stato negativo nel 2000 per 1.313 milioni di euro e, sia pur in miglioramento, anche nel 2001 (-416 milioni di euro).

MILIONI DI EURO	2000	2001
Premi contabilizzati	14.221	15.342
Variazione riserva premi (-)	212	258
Oneri relativi ai sinistri (-)	13.886	13.842
Saldo altre partite tecniche	-145	-48
Spese di gestione (-)	2.559	2.761
Saldo tecnico lavoro diretto	-2.581	-1.567
Utile investimenti	1.050	969
Risultato conto tecnico diretto	-1.531	-598
Saldo riassicurazione e altre partite	218	182
Risultato conto tecnico complessivo	-1.313	-416

In realtà il ramo, almeno negli ultimi anni, è stato gestito in perdita sia perché si è atteso, forse in modo troppo ottimistico, di guadagnare sugli investimenti, sia perché la redditività del settore è ciclica, quindi gli assicuratori si preoccupano dei volumi a scapito degli utili (in fase di ciclo positivo) e poi agiscono in modo opposto quando il ciclo inverte la "rotta". È da segnalare, peraltro, che più di recente (anno 2001, proiezioni 2002) si sono avvertiti segnali di ciclo positivo, grazie anche agli interventi realizzati sul fronte del controllo della liquidazione, che hanno consentito di ridurre il numero dei sinistri da rimborsare, per cui, in assenza di un'inversione dell'attuale tendenza decrescente dei volumi dei sinistri ed in assenza di un'accelerazione dei costi dei risarcimenti, la dinamica tariffaria dovrebbe presentare nell'immediato futuro una certa stabilizzazione nel tempo.

In un regime di libertà tariffaria e di accentuata differenziazione dei prezzi praticati dalle singole imprese, l'andamento nel tempo del prezzo dell'assicurazione RCAuto può essere quantificato in modo obiettivo su un piano generale solo se si ha riguardo alla spesa effettivamente sostenuta dall'intera collettività degli assicurati nei singoli anni per l'acquisto della particolare assicurazione.

Il dato di riferimento è, quindi, quello dei premi raccolti in ciascun anno dalle imprese di assicurazione, quali ri-

sultano dai bilanci che, come noto, sono soggetti a certificazione e controllo. Per rendere omogenei i confronti da un anno all'altro, occorre tuttavia tener conto delle variazioni nel parco dei veicoli circolanti (i veicoli aumentano di numero, di anno in anno), e delle modifiche delle caratteristiche tecniche dei veicoli stessi (il parco tende a spostarsi su veicoli di potenza più elevata che presentano un costo assicurativo maggiore).

L'aumento quantificato nella tabella seguente è naturalmente un "aumento medio" che, come tale, nasconde variabilità e differenze. Per misurare l'andamento del prezzo della RCAuto vengono di solito impiegati altri metodi sia a livello istituzionale (ISTAT) sia a livello più empirico utilizzando in maniera impropria i premi relativi ai profili di riferimento che le imprese debbono comunicare all'ISVAP, al Ministero delle Attività Produttive e al C.N.C.U.

Questi sistemi presentano notevoli punti deboli, in parte comuni, poiché si riferiscono a situazioni assicurative statiche nel tempo (non considerano gli effetti dei bonus per assenza di sinistri) e limitatissime dal punto di vista quantitativo (pochi profili rispetto alle migliaia di variabili esistenti), considerano i "prezzi di listino" senza tener conto della flessibilità tariffaria praticata dalle imprese sulla propria clientela e, infine, non misurano il "turn over" degli assicurati che cambiano assicuratore per ottenere

ANNI	1. Premi R.C.A. (bilanci)		2. Numero veicoli circolanti (*)		3. Caratteristiche veicoli circolanti		4. Premi R.C.A. "depurati" da 2 e 3	
	Numero indice	Variazione annua (%)	Numero indice	Variazione annua (%)	Numero indice	Variazione annua (%)	Numero indice	Variazione annua (%)
1994	100,0	—	100,0	—	100,0	—	100,0	—
1995	107,5	7,5	102,1	2,1	101,1	1,1	104,1	4,1
1996	112,8	4,9	101,8	- 0,3	102,7	1,6	107,9	3,7
1997	123,0	9,0	102,8	1,0	103,9	1,1	115,2	6,8
1998	135,6	10,2	107,3	4,4	105,0	1,1	120,4	4,5
1999	152,7	12,6	109,6	2,1	104,3	- 0,6	133,6	11,0
2000	163,9	7,3	112,4	2,6	104,1	- 0,1	140,1	4,9
2001	176,8	7,9	115,8	3,0	105,2	1,0	145,1	3,6

(*) FONTE: ACI

prezzi più bassi. In particolare ci si chiede come sia possibile consentire di utilizzare questo strumento che mappa all'incirca 900 assicurati-tipo (9 profili per 103 provincie) quando: nel mercato ci sono oltre 40 milioni di potenziali assicurati; le compagnie prevedono un numero ben più elevato di fattori di personalizzazione dei premi; i dati non considerano le condizioni contrattuali.

L'aspetto peggiore, peraltro, è che tali strumenti di misurazione, con tutti i limiti "ontologici" accennati, vengono poi impiegati in modo del tutto "fantastico" dal punto di vista statistico. Ciò accade soprattutto quando si ricorre ai premi degli assicurati "virtuali" di cui ai citati profili di riferimento previsti dalla legge n. 57/2001. In questo caso, si vanno spesso ad estrapolare le punte massime di prezzo o di aumento, senza considerare l'incidenza di queste sul totale delle offerte, sia pure "virtuali", presenti sul mercato.

Non si effettuano ponderazioni sulla diversa incidenza dei vari profili sul totale (in termini di assicurati potenziali), né sul peso che ogni compagnia ha sullo specifico mercato e non si considera, infine, che a determinate condizioni economiche "fuori mercato" nessun assicurato, in presenza di un'offerta di prodotto assai differenziata, accetterebbe di stipulare una polizza assicurativa. Sulla base quindi di una metodologia del tutto approssimativa si giunge a "sparare" le cifre più variegata, che, ripetute in modo martellante dagli organi di informazione, diventano verità acquisite impiegate da tutti.

A parte i numeri da lotteria dati un po' da tutti nel 2001, recentemente si dà ad esempio per certo che nell'ultimo anno le polizze sono cresciute tra il 10 e il 30% (!).

È un dato che non corrisponde assolutamente alla realtà e che non emerge neppure dall'insieme dei dati provenienti dal sistema di comunicazione dei premi di riferimento, se solo si procedesse ad elaborarli impiegando gli elementari criteri di calcolo e ponderazione necessari per produrre una statistica valida. Ricorrendo a tale sistema di comunicazione dei premi - di per sé improprio ed inidoneo a misurare le dinamiche tariffarie - e adottando quantomeno metodi statistici corretti, i dati evidenziano tutti gli aumenti intercorsi da luglio 2001 ad ottobre 2002 e i relativi premi medi per i sei profili delle autovetture private e per i ciclomotori: in particolare, occorre considerare che per i ciclomotori l'assicurato-tipo viene individuato in un profilo di massima esposizione al rischio (18 anni) e non con riferimento ad un utente medio di età superiore, che paga premi di molto inferiori.

Nel periodo annuale luglio 2001 - luglio 2002 l'aumen-

to medio (+8,2%) sui sei profili delle autovetture private è stato inferiore alle allarmanti cifre fornite dalla stampa. Va sottolineato inoltre il fatto che tale aumento risente anche del blocco tariffario imposto nel 2000 e i cui effetti si sono prodotti fino a marzo 2002. Nei primi dieci mesi del 2002, l'aumento medio dei premi RCAuto risultante dai profili di legge è stato più contenuto, attestandosi ad un +4,5%.

Senza dover andare troppo indietro nel tempo (luglio 2000), quando l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha comminato sanzioni per circa 360 milioni di euro a 39 delle 81 imprese operanti nell'assicurazione RCAuto, ritenendo che costituisse violazione del regolamento CEE n.3932 del 1992 lo scambio di informazioni posto in essere fra le stesse imprese, anche molto recentemente (intervista al presidente dell'Antitrust sul quotidiano Il Mattino del 26 settembre 2002) si dice che il "mercato dell'RCAuto è senza concorrenza". Sarebbe a questo proposito interessante capire su quali basi nascono tali affermazioni. Perché, anche a voler rimanere "ancorati" ai prezzi dei soli sei profili ministeriali, risulta che le differenziazioni di prezzo esistono, così come risulta che le



compagnie praticano premi talmente diversi fra loro da consentire - anche per le provincie generalmente più costose - risparmi di diverse centinaia di euro.

Riferendoci in particolare al profilo D - che essendo il profilo migliore e quindi il più "combattuto" dal mercato dovrebbe essere anche quello con una minore differenziazione dei premi - risulta invece un'enorme disparità di trattamento fra le compagnie italiane. Per ciascuna provincia si è calcolata la differenza fra la quotazione massima e quella minima di premio e tale valore è stato poi riportato sulla mappa che deve essere così interpretata: più intenso è il colore della provincia maggiore è la possibilità di risparmio degli assicurati ivi residenti. Il risparmio potenziale in 27 provincie - in genere quelle con premi più elevati - supera i 340 euro. Ci si chiede quindi come si faccia ancora a parlare di assenza di concorrenza. Il punto è che ancora oggi in Italia l'assicurazione auto è vista, da parte dell'uomo della strada, come una tassa da pagare e risulta difficile credere che sia possibile ottenere premi più bassi. La mappa sopra riportata evidenzia invece che questa possibilità c'è, a condizione che si faccia shopping e che si cerchi il migliore offerente. Per chi ha pazienza e tempo i risparmi potenziali possono essere davvero elevati. Né si può negare, infine, che il mercato sta esprimendo notevoli potenzialità in termini di offerta differenziata di prodotto e di servizio, nonostante la rigidità di base delle polizze auto, che è (e deve essere) sostanzialmente conforme alla garanzia prescritta dalla legge.

La riduzione della frequenza dei sinistri, registrata nell'ultimo periodo, non sarà di per sé sufficiente a contenere il prezzo dell'assicurazione RCAuto se non sarà accompagnata da interventi, anche di natura legislativa, che incidano sui fattori causali del costo dei risarcimenti provocandone una tendenziale stabilizzazione.

Su questo fronte, in particolare, si propone: di prevedere la possibilità per le imprese di assicurazione di riparare direttamente il veicolo in alternativa all'offerta di risarcimento in denaro: tale intervento consentirebbe notevoli risparmi, per le economie di scala realizzabili attraverso la gestione "industriale" del servizio; di escludere il rimborso delle spese di assistenza professionale al danneggiato nei casi di offerta risarcitoria formulata dalla compagnia nei termini previsti dall'art. 3 L. n. 39/77: con questa misura si eliminerebbero costi obiettivamente non giustificati senza pregiudicare in alcun modo il diritto di difesa dei danneggiati; di limitare la discrezionalità del giudice nella quantificazione economica dei danni alla persona di lieve entità (fino al 9% di invalidità permanente): si tratta di le-

sioni che incidono del tutto relativamente sulle condizioni di vita delle persone e rappresentano invece la componente maggioritaria del numero dei danni fisici risarciti ogni anno dal settore (solo i "colpi di frusta" ammontano al 66% del totale dei sinistri con danni alla persona); di predisporre una tabella unica nazionale contenente i barèmes medico-legali per la valutazione delle lesioni ed i valori economici applicabili per la quantificazione del danno biologico; la tabella, da un lato, permetterebbe di superare l'attuale anarchia giudiziaria, fonte di sperequazioni e di ingiustificate lievitazioni economiche, e, dall'altro, consentirebbe, per gli elementi di certezza che ne deriverebbero nella valutazione delle conseguenze fisiche delle lesioni, di estendere l'attuale procedura CID anche al risarcimento dei danni fisici di lieve entità, come previsto da un progetto già elaborato dagli assicuratori e pronto per essere applicato. Il d.d.l. di iniziativa governativa, attualmente in discussione, conteneva, nella sua formulazione originaria, disposizioni rispondenti alle proposte indicate. Nel corso del dibattito parlamentare, peraltro, due norme qualificanti, quali quelle relative alla riparazione diretta dei veicoli ed al contenimento dei compensi professionali, sono state espunte dal testo del provvedimento, minandone la reale efficacia. Sotto il profilo della trasparenza e della valorizzazione della vivace concorrenza in atto tra gli operatori del settore RCAuto non può invece che valutarsi positivamente la prospettata eliminazione dell'obbligo di comunicare i premi di riferimento, fonte di confusione dell'utenza, e la sua sostituzione con un sistema informativo moderno che, sfruttando le opportunità dell'Information Technology, consenta la completa visibilità dei prezzi reali praticati dalle imprese, attraverso la consultazione via internet.

Francesco G. Paparella

Ringrazio il Dottor Orio per la sua lucida e approfondita riesamina. Internet può costituire senz'altro uno strumento idoneo che deve essere implementato; quanto alla franchigia può limitare il danno o per lo meno ridurne la frequenza. Ogni sinistro di fatto si trasforma in due sinistri: uno per il danneggiato e uno per il recupero della franchigia.

Una cosa è certa: la situazione non può andare e dei correttivi al problema devono essere trovati. Darò dunque nuovamente la parola al dott. Paolo Landi, perché è opportuno approfondire questo tema.

Paolo Landi

Riguardo alle affermazioni dell'Ania sulla perdita delle compagnie nel ramo Rc auto vorrei fare due considerazioni. Credo che il dato fornito dall'Ania diventi credibile una volta saputo cosa sono le riserve. Non a caso dicevo che sarebbe interessante aggiungere nella banca dati anche il "pagato" e il "riservato": si avrebbe un dato più oggettivo e più trasparente su quanto dichiarato dalle compagnie.

Seconda considerazione: la polizza Rc auto è una polizza obbligatoria per legge. Questo ramo può anche essere in perdita se tutti gli altri guadagnano, perché è comunque il ramo Rc che porta clienti nelle agenzie. È da quel ramo che poi si costruiscono tante cose. A tal punto che nella precedente legislatura abbiamo dovuto porre l'obbligo di separare la polizza Rc auto dalle altre, perché anche quelle connesse in pratica erano divenute obbligatorie. Non mi sembra che le compagnie abbiano lavorato per debellare il problema delle truffe sia grandi che piccole. Ogni volta hanno tamponato chiedendo altri costi. C'è stata scarsa attenzione nel contenere i costi. In aggiunta poi a quello che diceva il dott. Orio, credo che per alcuni problemi non sia necessario ricorrere ad una norma di legge. Nei primi incontri con l'Ania si valorizzava l'accordo CID come un accordo autonomo. Molti problemi potrebbero essere risolti sul piano contrattuale. Prendiamo la riparazione diretta, noi non siamo contrari; siamo contrari all'obbligo della riparazione. Questa questione non potrebbe essere risolta sul piano contrattuale? La polizza con franchigia. Perché no? Se con una franchigia di 500 euro la polizza si riduce del 15-20%, l'assicurato è disposto anche a dare una garanzia per poterla recuperare, ma se il risparmio è dell'ordine dell'1-1,5% è evidente che non c'è la convenienza.

Nel settore Rc auto possiamo trasferire quanto fatto nel settore bancario: tassi usurari e schemi per la comparazione diretta delle tariffe. L'Isvap, se tutto ciò si realizzasse, avrebbe uno strumento di prevenzione e repressione efficace e concreto.

Francesco G. Paparella

È evidente che nella riesamina di queste problematiche i punti di vista non possano che essere in alcuni casi difformi o addirittura divergenti. Credo che però stia emergendo, e



mi auguro ancor di più nel proseguo della giornata, una sostanziale disponibilità da parte degli attori a confrontarsi in modo propositivo. Il Dottor Orio ci ha illustrato le condizioni attuali del mercato, offrendoci una serie di informazioni puntuali e attente; l'Ufficio Studi dell'Ania dedica molta attenzione a questo tema con competenza e professionalità. È doveroso trovare al più presto delle soluzioni, anche affrontando il problema sotto un profilo diverso rispetto a quanto fino ad oggi fatto.

A questo punto è opportuno passare la parola all'Organo di Vigilanza affinché ci illustri come imposta e come intende impostare il proprio ruolo che, a mio avviso, ha una valenza assolutamente insostituibile nel controllo, nella gestione e nella verifica del puntuale assolvimento degli obblighi delle parti nel mercato assicurativo. Prego dott. Giannini.

Giancarlo Giannini Presidente Isvap

Nel rivolgere un saluto agli intervenuti, desidero ringraziare gli organizzatori del convegno di oggi per la proficua occasione di incontro su un tema di grandissima attualità: trovo interessante che sia stata l'Associazione dei brokers a promuovere l'iniziativa di un confronto aperto sulle problematiche del ramo RCAuto, comparto considerato tradizionalmente poco significativo per l'attività dei mediatori.

In realtà, il settore di elezione dell'attività del broker, che per consuetudine è quello dei grandi rischi, in specie di quelli industriali, da alcuni anni sta avendo una costante dilatazione, tanto che alcune tra le presenze più rappresentative del settore hanno modellato la propria struttura prevedendo una linea dedicata alle persone accanto alla tradizionale linea aziende e grandi clienti.

È un'evoluzione che l'Istituto ritiene debba essere inco-

raggiata perché reca la possibilità di coniugare le prospettive di sviluppo imprenditoriale con la qualità del servizio reso al consumatore e con la promozione di meccanismi di scelta via via più consapevole e dunque più matura, accrescendo il livello di concorrenzialità nel mercato che deve essere sempre più permeato dalla professionalità di tutti i suoi operatori, brokers o agenti che siano.

Ho già avuto modo di sottolineare come il mercato RCAuto in Italia, al pari di altri importanti Paesi europei, sia caratterizzato dalla contestuale presenza di un obbligo bilaterale a contrarre previsto dalla legge e di un regime di libertà tariffaria, introdotto dal 1994 in tutta l'Unione europea in sostituzione, per quanto riguarda in particolare il nostro Paese, del regime dei prezzi amministrati sino ad allora vigente. Il venir meno del potere statale in materia di determinazione della tariffa RCAuto, considerato dal legislatore comunitario quale condizione indispensabile per la creazione di un mercato unico e concorrenziale all'interno dell'Unione europea, rimette alla sfera di autonomia della singola impresa l'individuazione dei livelli di prezzo ai quali prestare il servizio assicurativo. Coerente e funzionale a questa impostazione è il ruolo assunto nei Paesi europei dalla Vigilanza assicurativa, organizzata secondo un modello normativo che non prevede più l'autorizzazione preventiva delle tariffe e delle condizioni di polizza e, soprattutto, ha soppresso i poteri di controllo in materia dei prezzi praticati. E', quindi, indispensabile ricordare ancora che nel sistema attuale di derivazione comunitaria non esiste alcuna possibilità di intervenire sulle tariffe e anche l'Isvap non ha e non può avere alcuna funzione di autorità regolatrice dei prezzi.

Fatta questa premessa, abbiamo dovuto constatare come nel nostro Paese la liberalizzazione delle tariffe ha prodotto dal 1994 ad oggi un rialzo costante e talvolta caratterizzato da vere e proprie impennate dei prezzi dell'assicurazione obbligatoria RCAuto.

Sembra un controsenso ma in realtà, valutando le leggi economiche della domanda e dell'offerta, la spiegazione - e non dico certamente l'accettazione del fenomeno - risiede nel fatto che ci troviamo in presenza di una domanda estremamente rigida determinata dall'obbligo a contrarre a fronte dell'impossibilità di porre un qualunque tetto all'offerta, proprio per effetto della liberalizzazione; conseguentemente i premi salgono se non c'è un impegno deciso ad intervenire sui costi.

L'esperienza degli altri Paesi europei, peraltro in linea di massima caratterizzata dall'introduzione della libertà tariffaria molti anni prima rispetto all'Italia, è disomogenea.

A titolo di esempio, la dinamica dei prezzi RCAuto in Francia, dopo una fase di rialzo dei premi, ha conosciuto un consistente riassorbimento, mentre nel Regno Unito si è registrato un andamento fluttuante nel tempo, con rialzi assai consistenti dei tassi medi di premio tra il 1996 e il 1999.

D'altro canto, ogni mercato presenta profili caratteristici che lo distinguono: più volte si è osservato come il mercato dell'assicurazione RCAuto in Italia sia influenzato da aspetti di criticità altrove assenti o attenuati. Ci si riferisce ai costi delle frodi, all'incertezza nella quantificazione dei risarcimenti per i danni alla persona, come ha ricordato anche il rappresentante dei consumatori, ad una frequenza sinistri che si è attestata per lungo tempo su livelli più alti rispetto agli altri Paesi europei, ma che oggi mostra segni di sensibile riduzione. Da ultimo, intorno alla trattazione del sinistro gravita talvolta un fiorentissimo "indotto" che provoca allungamento dei tempi di definizione e lievitazione dei costi.

Detto ciò, lasciando da parte le diatribe relative alla dimensione economica di detti fattori, che certamente non possono da soli giustificare l'attuale, abnorme situazione della RCAuto nel nostro Paese, si tratta di individuare interventi strutturali in grado di rimuovere le cause profonde del fenomeno attraverso iniziative di ampio respiro destinate ad esplicare i loro effetti nel tempo.

A questo punto è importante valutare il ruolo che ciascun soggetto, certamente non ultime le Compagnie, può giocare in termini più propositivi rispetto a quanto fatto finora.

Nelle mie considerazioni conclusive della Relazione sull'attività dell'Istituto nel 2001 ho già espresso una valutazione positiva della riforma RCAuto che il Governo sta portando avanti, valutazione positiva che confermo poiché ritengo che i punti salienti del provvedimento siano in grado di incidere efficacemente sul fronte dei costi.

Nel ricordare che l'Istituto ha cercato di svolgere con impegno quella attività di supporto prevista dalla legge nei confronti del Governo in termini consultivi e talora propositivi, desidero richiamare, prima di trattare gli aspetti più importanti della riforma, gli interventi strutturali già in fase di attuazione.

Mi riferisco soprattutto alla Banca Dati sinistri RCAuto istituita presso l'Isvap per contrastare e reprimere i comportamenti fraudolenti che inquinano il mercato. Nel corso del 2001 la Banca ha iniziato ad essere alimentata con i dati trasmessi dalle imprese: al 31 luglio 2002 sono state acquisite informazioni relative ad oltre 7.000.000 di sinistri; deve peraltro essere ancora migliorata la qualità degli invii, con uno sforzo da parte delle imprese che presuppone il migliore

adeguamento delle loro strutture informatiche.

L'impegno dell'Istituto, sia in termini di risorse finanziarie che umane, è stato ed è tuttora notevole, ma ritengo che il ritorno atteso sarà altamente apprezzabile sia per le imprese che per la magistratura e gli organi di polizia giudiziaria per i quali viene messo a disposizione uno strumento operativo di analisi che contribuisce in misura significativa alla rilevazione e alla comprensione del fenomeno e rende sistematico l'approccio di indagine per l'individuazione delle singole frodi. Il dott. Orio ha ricordato giustamente l'impegno da tempo profuso dall'Ania sul fronte delle cosiddette "aree speciali": la Banca Dati va assai oltre, non foss'altro per il fatto che riguarda l'intero territorio nazionale, al di là delle zone considerate nevralgiche.

Posso annunciare che entro l'anno in corso verrà emanato il provvedimento dell'Istituto che regola l'accesso alla Banca Dati.

Un ulteriore importante contributo alla celere trattazione dei sinistri con generali effetti positivi in termini di contenimento dei costi relativi potrà derivare dall'istituzione e dall'avvio del Centro di informazione previsto dalla Quarta Direttiva RCAuto, la cui attuazione è ormai imminente se si considera che il termine entro il quale essa diverrà operativa è fissato per il 20 gennaio 2003. Il Centro di informazione è infatti incaricato di raccogliere sistematicamente ulteriori dati relativi ai veicoli ed alle coperture assicurative, allo scopo di consentire al soggetto colpito da un sinistro di disporre agevolmente delle informazioni necessarie a richiedere l'indennizzo.

È necessario che il recepimento nel nostro Paese di detta Direttiva avvenga al più presto ed è auspicabile che l'istituzione del Centro sia prevista presso l'Isvap: in questo modo si valorizzerebbe l'esperienza maturata dalla Vigilanza nella gestione della Banca Dati sinistri e si potrebbero realizzare importanti sinergie operative tra le due Banche, con l'effetto di potenziare anche il contrasto alle frodi assicurative.

La riforma attualmente all'esame del Senato affronta i problemi del ramo RCAuto da più punti di vista, dando risalto ad una serie di misure volte a potenziare la trasparenza del settore.

Questi i punti principali:

a) inasprimento delle pene per il caso di truffa alle assicura-



Giancarlo Giannini,
Presidente dell'Isvap

zioni, attraverso la previsione di uno specifico profilo di reato che modifica il codice penale;

- b) obbligo per le imprese esercenti il ramo RCAuto di pubblicare su appositi siti Internet i premi e le condizioni generali e speciali di polizza per agevolare il consumatore nella valutazione e nella scelta delle offerte presentate dalle compagnie;
- c) delega al Governo per l'emanazione di una disciplina organica del danno biologico, in grado di consentire un più equo e celere trattamento dei soggetti danneggiati e, quindi, una più corretta tariffazione del rischio, attraverso stime più puntuali degli esborsi futuri;
- d) una norma specifica contro l'elusione dell'obbligo a contrarre, assistita da pesanti sanzioni pecuniarie e, in caso di reiterato inadempimento, dalla revoca dell'autorizzazione.

Il primo punto, al di là degli effetti pratici, rappresenta il segnale altamente positivo di una sensibilità collettiva mutata ed il recupero del valore legato a comportamenti di civile correttezza, laddove purtroppo si è dovuto prendere atto non solo del fatto che i sinistri sono divenuti materia ampiamente gestita dalla criminalità organizzata, ma anche di un diffuso atteggiamento non solo "non collaborativo", ma addirittura "accomodante" da parte di quei danneggiati che tendono a chiedere indennizzi maggiori del dovuto se non a lucrare su incidenti mai accaduti.

La previsione di un sito Internet obbligatorio presso il quale gli utenti possano reperire con immediatezza informazioni sui prezzi e sulle condizioni della copertura RCAuto praticati da ciascuna impresa operante nel mercato, superando il limite intrinseco del sistema attuale dei premi di riferimento, limite dovuto alla difficoltà obiettiva di ricondurre la posizione di ciascun utente ai profili tipo oggi pubblicizzati, consentirebbe la scelta delle polizze più convenienti ed agevolerebbe la mobilità degli assicurati con effetti positivi sulla concorrenza fra imprese.

Concordo con il dott. Landi sull'esigenza che la pubblicità via Internet sia tale da rendere effettivamente comparabili le offerte delle singole compagnie e ciò non solo dal punto di vista del prezzo, ma anche per quanto riguarda il contenuto della garanzia. Viceversa, nutro qualche perplessità in ordine all'auspicio che lo stesso dott. Landi formula a proposito di una eventuale collocazione presso l'Istituto dell'attività di raccordo tra i vari siti. A mio avviso, questa ipotesi potrebbe presentare profili di potenziale contrasto con le disposizioni del diritto interno e comunitario in materia di libera concorrenza. Ritengo piuttosto che le Associazioni dei consumatori potranno giocare un ruolo di primo piano organizzando le informazioni che provengono dalle singole compagnie allo scopo di agevolare i confronti tra le offerte, con l'aiuto di motori di ricerca e, in genere, dei moderni strumenti di gestione della rete.

Mi vorrei ora soffermare su due punti che ritengo particolarmente qualificanti del pacchetto delle proposte.

In tema di danno biologico, una regolamentazione organica attraverso una delega al Governo avrebbe indubbi e molteplici effetti positivi in vista della razionalizzazione del sistema RCAuto, data l'importanza che la componente dei risarcimenti per danni alla persona riveste nei bilanci delle imprese del settore. Colgo pertanto appieno l'esigenza manifestata dal dott. Landi, che la materia sia regolata da una

norma chiara e trasparente, di agevole applicazione.

Nella propria attività propositiva, l'Istituto ha tenuto conto essenzialmente di due esigenze: l'una, della tabellazione uniforme estesa quanto più possibile, l'altra, della *reductio ad unum* delle varie tipologie di danno di elaborazione giurisprudenziale.

È infatti noto da tempo che l'assenza di criteri di valutazione e quantificazione del danno biologico certi e uniformi sull'intero territorio nazionale produce una situazione di disparità e di incertezza che ricade negativamente anche sui danneggiati.

Si registra inoltre una proliferazione di varie figure di danno create dalla giurisprudenza (danno estetico, danno alla vita di relazione, alla sfera sessuale etc.), che rende ancor più complessa e talora esagerata, soprattutto per le piccole invalidità permanenti, la valutazione del costo dei risarcimenti.

L'adozione da parte di ciascun tribunale di proprie tabelle dei valori del punto conduce a differenziazioni a volte imponenti sui valori degli indennizzi percepiti nelle diverse aree territoriali. Ciò, oltre a rappresentare una ingiusta sperequazione su base geografica tra i danneggiati, produce per le imprese obiettive difficoltà di determinazione di riserve congrue per i sinistri ancora da pagare, incidendo sull'equilibrio tecnico del ramo RCAuto.

La legge 57/2001, che ha regolamentato la valutazione e la quantificazione delle invalidità più lievi (1-9%), ha avuto senz'altro il merito di affrontare il problema.

Essa tuttavia, non ponendo alcun limite all'ulteriore risarcimento del danno biologico, rispetto a quanto previsto dalle tabelle, che può essere stabilito dal giudice tenuto conto delle condizioni soggettive del danneggiato, conserva elementi di genericità tali da poter dare luogo ad interpretazioni estensive del concetto di "condizione soggettiva" con conseguente diminuzione di efficacia dei valori tabellari e con la possibile emersione di ulteriori figure di danno, dai confini incerti e di difficile quantificazione.

La riforma attuale, con la previsione di una ampia delega per la regolamentazione della materia, dovrebbe consentire di compiere



un passo determinante per il conseguimento degli obiettivi che prima ho delineato: definizione omnicomprensiva della figura del danno biologico, parità di trattamento tra gli aventi diritto, ragionevole certezza e prevedibilità dei costi gravanti sulle imprese con stime più precise degli accantonamenti tecnici, riduzione del contenzioso e dei relativi costi, risarcimenti più rapidi e perequati sul territorio, elementi tutti dai quali ci si attende una più corretta tariffazione del rischio RCAuto, a vantaggio di tutta l'utenza dell'assicurazione dell'obbligo.

Il problema dell'assenza di limiti alla discrezionalità del giudice in relazione alle condizioni soggettive del danneggiato è affrontato dalla nuova norma, che riguarda i danni alla persona di cui si debba comunque rispondere, in attesa dell'attuazione della legge delega che disciplini l'intera materia del danno biologico, nel senso che per le invalidità fino al 9% gli eventuali aumenti dell'indennizzo potrebbero essere disposti, secondo equo e motivato apprezzamento del magistrato, entro il limite di un quinto dell'indennizzo medesimo.

Sull'elusione deve farsi una duplice considerazione.

Da un lato, l'osservazione degli andamenti tariffari, resa possibile in modo sistematico a partire dall'entrata in vigore della legge 57/2001 - che come ho già ricordato ha introdotto l'obbligo di pubblicizzare i "premi di riferimento" per alcuni profili standard di contraente - ha posto in evidenza non solo la presenza di "punte" abnormi in alcune zone del Paese e/o per alcune tipologie di assicurati, ma anche un fenomeno generalizzato di innalzamento dei livelli minimi di premio che ha riguardato anche le tariffe dei profili di "minimo rischio", rappresentanti la quota più consistente del portafoglio delle imprese.

D'altro canto l'art. 4 della legge 57/2001, pur esplicitando per la prima volta il concetto di elusione dell'obbligo a contrarre assistito da una specifica sanzione pecuniaria, si riferisce esclusivamente a singole ipotesi di rifiuto da parte delle imprese di accettare le proposte presentate dagli assicurandi - ben difficilmente accertabili dall'Istituto in via ispettiva - senza alcun riferimento al profilo tariffario.

In sostanza, mentre la situazione di mercato mostra l'esistenza di comportamenti potenzialmente elusivi proprio sul fronte dei prezzi, resterebbe ad oggi preclusa, in assenza della norma di cui si parla, la possibilità di colpire pratiche elusive attuate da un'impresa in forma diffusa mediante la leva tariffaria.

Da qui è possibile cogliere la portata ampiamente innovativa della modifica contenuta nella riforma. A tale proposito, va considerata anche la rilevanza delle sanzioni pecu-

niarie che assistono la disciplina in questione (3% dei premi RCAuto, con un minimo di 1 milione di euro e un massimo di 5 milioni di euro e la revoca dell'autorizzazione in caso di reiterata violazione), in grado a mio avviso di costituire un efficace deterrente rispetto ai comportamenti che si vogliono reprimere.

Ho sentito il rappresentante dei Consumatori chiedersi come farà l'Isvap ad applicare la disciplina in tema di elusione e suggerire l'adozione del criterio usurario, nell'intento dichiarato di individuare un riferimento preciso e agevole.

A mio avviso, l'utilizzo di questo criterio comporterebbe non poche difficoltà nel raffronto rispetto ad una media che è data comunque dal livello dei prezzi praticati dalle imprese e presenterebbe l'incognita di un'eventuale considerazione critica da parte delle autorità europee sotto il profilo dei limiti alla libertà tariffaria.

Ricordo invece che nella riforma è presente una norma che prevede l'individuazione, da parte delle compagnie che esercitano il ramo RCAuto, di un attuario incaricato per la determinazione dei premi e delle riserve tecniche e che questa nuova figura professionale potrà agevolare l'esercizio dei poteri di controllo dell'Istituto, al quale verrebbe tra l'altro demandato il compito di disciplinarne l'operatività.

La ricerca spasmodica da parte delle compagnie del cliente migliore e la tendenza a penalizzare certe aree del Paese ha indotto ad invocare, da parte degli utenti di dette zone, l'abolizione del criterio della residenza.

A mio avviso non è possibile intervenire per legge in tale materia perché si incorrerebbe nei divieti previsti per il mercato unico europeo dalla legislazione comunitaria.

Inoltre, dal punto di vista tecnico, la residenza costituisce un criterio importante nella costruzione della tariffa, giacché rappresenta uno dei fattori essenziali di misurazione del rischio al quale è esposto l'assicuratore che presta la copertura. Peraltro, ciò che maggiormente non appare accettabile è che in determinate zone territoriali contraddistinte da una elevata frequenza sinistri anche l'assicurato virtuoso, indenne per anni da sinistri, paga comunque un premio che rimane assai più elevato di quello di chi, risiedendo in aree meno "calde", è altrettanto virtuoso.

Per queste situazioni, ogni singola compagnia, ferma restando la diversità della tariffa in base alla residenza, potrebbe studiare un ulteriore modello di tariffa Bonus/malus ad hoc che intervenga sulle classi di merito, nel senso di prevedere una diversa progressione con sconti maggiori per gli automobilisti che non hanno causato sinistri e penalizzazioni più elevate per coloro che invece producono sinistri.

Il risultato può essere ottenuto intervenendo sui coefficienti di bonus/malus e/o sulle regole evolutive; simulazioni effettuate dimostrano che i benefici per gli assicurati migliori si otterrebbero dall'intervento congiunto sui due fattori, pur nel rispetto dell'equilibrio tariffario. Come nel caso appena citato, è comunque evidente che la soluzione di tutti i problemi non può venire da disposizioni di legge.

Prescindendo dall'ovvio, importante contributo che potrebbe provenire da fattori esterni al mondo assicurativo, che vanno dal miglioramento degli standard di sicurezza nella circolazione stradale, dalla manutenzione e dall'adeguamento di infrastrutture che spesso mostrano una grave obsolescenza, dal controllo su condotte di guida più prudente, non ci si può non chiedere che cosa possono fare le Imprese per contribuire a risolvere la situazione.

Non sono d'accordo con chi afferma che le variabili di costo sono del tutto esterne alle compagnie e che dunque esse, non potendo incidere in modo efficace per contenerne il peso, sarebbero "costrette" a traslare sui prezzi quegli oneri. Penso, al contrario, che vi siano nel mercato ampi margini di intervento.

Innanzitutto, ricordo ancora che deve essere incentivato lo sforzo per razionalizzare e rendere più efficienti le strutture aziendali, in particolare quelle adibite alla liquidazione dei sinistri. Le imprese devono comprendere che la fase della trattazione e del pagamento del risarcimento è cruciale nella valutazione del livello di qualità del servizio e che un giudizio complessivo di gradimento da parte dell'utenza non può limitarsi al fattore del prezzo; le nostre analisi sul servizio di liquidazione sinistri evidenziano l'esistenza di larghi spazi di miglioramento, sia sotto il profilo della presenza sul territorio, che nel 2001 ha registrato un decremento diffuso dei punti di contatto su tutto il suolo nazionale, sia anche dal punto di vista delle risorse impiegate e degli orari di apertura al pubblico. In particolare quest'ultimo aspetto, che riveste importanza determinante per l'utenza, mostra un brusco peggioramento rispetto al passato.

Devo anche ricordare che nel caso in cui l'impresa faccia ricorso a soluzioni di esternalizzazione delle funzioni liquidative, deve sempre essere garantita la qualità e la professionalità del servizio.

Per tutti questi aspetti l'Isvap naturalmente interviene sulle Compagnie che presentano situazioni non accettabili.

In generale, credo sia giunto il momento di dare spazio ad iniziative di carattere convenzionale che muovano dalla categoria delle Compagnie e che valorizzino l'affermazione di comportamenti di autodisciplina propri di un sistema evoluto. Ad esempio, per quanto riguarda la vexata quaestio del

risarcimento del danno affidato a carrozzerie convenzionate con le Compagnie, sono d'accordo sull'inopportunità di regolarlo attraverso un provvedimento normativo. Si potrebbe peraltro approfondire la possibilità che il mercato preveda uno stimolante incentivo per il danneggiato che si rivolga per la riparazione diretta del veicolo colpito da sinistro presso carrozzerie convenzionate con le imprese o anche indicate dal danneggiato e accettate dall'assicuratore, il quale potrebbe provvedere direttamente al saldo della prestazione.

Si sottolinea che anche nel caso in cui la riparazione diretta avvenga presso un carrozziere di fiducia del danneggiato ancorché non convenzionato con l'impresa del responsabile, salvo l'accordo di quest'ultima, sarebbe comunque ipotizzabile un beneficio per l'assicuratore in termini di contenimento dei costi, sulla base di una trattativa diretta del danno tra il perito dell'assicuratore ed il carrozziere scelto dal danneggiato e vi sarebbe altresì la possibilità di verifica dell'entità del danno e delle prestazioni effettuate dal riparatore sul veicolo. Ulteriore aspetto positivo per l'intero settore va ricercato nella certezza della riparazione dei veicoli e nella valenza antifrode collegata alla circostanza che il veicolo è stato riparato. Non è inoltre da sottovalutare l'incidenza positiva sulla sicurezza della circolazione di un parco macchine funzionante.

Posto che l'idea scaturisce dall'esigenza di conseguire un risparmio sui costi con effetto riduttivo sulle tariffe praticate e quindi a vantaggio dell'utenza, ritengo che la soluzione ipotizzata - qualora il mercato intendesse recepirla - andrebbe preliminarmente sottoposta all'Antitrust che secondo i compiti istituzionali riservatigli, esaminate le modalità attuative, dovrebbe verificare che non sussistano limitazioni alla concorrenza tra imprese e nel contempo che vi sia un trasferimento del risparmio anche a vantaggio dei consumatori.

Da quanto finora detto, mi sembra evidente che la crisi che si è manifestata nel settore della RCAuto muove da cause strutturali così profonde che è impensabile si possa risolvere solo attraverso una riforma normativa, seppur articolata e qualificata e che comunque a mio avviso, lo ripeto, costituisce un ottimo contributo alla soluzione dei problemi.

È necessario uno sforzo comune, nell'ambito del quale le imprese devono fare la loro parte, e ciò non solo sul piano del contenimento dei costi, ma anche nell'individuazione di formule tariffarie che contribuiscano ad attenuare la pressione sugli assicurati, soprattutto quelli virtuosi. Mi riferisco in particolare all'introduzione di formule tariffarie con franchigie adeguate, alle nuove forme di copertura "a

tempo” o “a chilometro” che, adeguatamente perfezionate con l’ausilio dei mezzi tecnologici ora a nostra disposizione, accrescono enormemente il livello di personalizzazione della tariffa praticata e la correlazione con il rischio effettivamente associato alla circolazione. Se è vero che l’assicuratore deve preoccuparsi del mantenimento dell’equilibrio della gestione, l’assicuratore della RCAuto in particolare è chiamato a preoccuparsi, in qualche modo, anche della sostenibilità “sociale” di quell’equilibrio.

A questo proposito, prendo spunto da un’osservazione del dott. Landi per richiamare le imprese a comportamenti fattivi e coerenti dal punto di vista della tecnica assicurativa: è assai difficile, infatti, ravvisare un fondamento tecnico nei casi in cui la tariffa viene modificata due o anche tre volte nel corso di una stessa annualità. In definitiva, ritengo che i tempi siano ormai maturi, soprattutto in relazione agli andamenti tecnici del comparto auto, per dare prova da parte degli assicuratori che la stagione degli aumenti delle tariffe RCAuto è finita e che il grado di vitalità di un settore produttivo tra i più importanti del Paese è dato anche dalla capacità di generare al proprio interno risposte efficaci a situazioni congiunturali quale quella che si è verificata sul fronte dei prezzi delle polizze auto. Ricordo in proposito che il rapporto sinistri/premi di competenza è nettamente migliorato dal 1997 al 2001, diminuendo dal 99,5% all’86,9%. Anche le Associazioni dei consumatori possono e devono svolgere un ruolo attivo che valga di ausilio all’utenza assicurativa nell’individuazione e nella scelta dell’offerta migliore, posto che nel mercato esistono spazi di diversificazione entro i quali ciascun assicurato è in grado di reperire condizioni di migliore soddisfazione. Di certo, un ausilio efficace non dovrebbe prescindere da una considerazione globale del servizio offerto dall’assicuratore, anche dopo la stipula del contratto.

Ho letto recentemente su alcuni fogli di stampa che all’I-



svap viene imputato di non seguire “con solerzia” indagini sui prezzi e sulla concorrenza nel settore della RCAuto, temi che in realtà non rientrano nella competenza dell’Istituto, al quale la legge assegna la funzione specifica di vigilare sulla solvibilità dell’impresa e sulla stabilità del mercato.

Che non vi siano fatti eclatanti dei quali parlare, come quello che non vi siano compagnie di assicurazioni che versano in crisi irreversibile e che vengono poste in liquidazione coatta, presuppone lo svolgimento di una complessa attività che si concreta nell’emanazione di prescrizioni, nell’effettuazione di controlli anche di natura ispettiva presso le Imprese e le società ad esse collegate, presso gli agenti e i mediatori, nell’esercizio della tutela nei confronti dei consumatori: questo è ciò che all’Isvap chiede il legislatore.

Questo risultato l’Istituto ha perseguito e persegue con impegno, secondo uno stile che annovera tra i propri doveri di Autorità, accanto allo svolgimento scrupoloso e tempestivo dei compiti che affida la legge, un riserbo che è la miglior riprova di serietà di intenti e di servizio alle istituzioni e agli utenti.

Per questa ragione, mentre esprimo apprezzamento per la misura e l’equilibrio con i quali sono state affrontate le numerose e spesso spinose questioni su cui ci siamo intrattenuti nel convegno di oggi, non posso non chiedere al dott. Landi che cosa intende quando afferma che l’Isvap dovrebbe “fare di più”. Sia certo che l’Istituto è presente con scrupolo e professionalità sul fronte della RCAuto, e non solo. Ma è presente secondo il suo ruolo, che non ricerca la luce

dei riflettori. In termini concreti, posso senz'altro affermare che è mia precisa intenzione di dare corso ad una serie di iniziative che accompagnino la riforma della RC Auto sul piano delle istruzioni di vigilanza, nella direzione della trasparenza e del supporto all'utenza.

Da ultimo, desidero formulare un invito alla collaborazione che rivolgo a tutte le istituzioni interessate e a tutte le componenti del mercato, imprese, intermediari, consumatori: solo attraverso un dialogo e un confronto aperti sarà possibile trovare soluzioni concrete. L'Istituto esprime la sua massima disponibilità ed assicura il suo contributo per la realizzazione di questo auspicio.

Francesco G. Paparella

Voglio ringraziare il Dottor Giannini per questo contributo e prima di passare all'ultima relazione, quella dell'Aiba, leggerò la comunicazione che il Sottosegretario Valducci ci ha fatto avere. Speravamo in qualche notizia di primissima mano in questa giornata, ma purtroppo, come sembra, non è stato possibile.

Abbiamo ascoltato fino adesso una serie di contributi fondamentali per fare il punto sullo stato dell'arte della situazione attuale. Aiba cerca di dare il proprio contributo, come voi sapete, non prendendo posizioni politiche perché non ci competono e non ci riguardano, ma semplicemente cercando di fare il punto della situazione e dare dei suggerimenti di carattere tecnico.

Vediamo intanto di cosa parliamo, che cosa sia e rappresenti l'RCAuto nel nostro mercato assicurativo. I dati dell'ultima assemblea Ania mostrano come il mercato assicurativo dell'auto rappresenti, in termini di premi, 15 mila e 300 milioni di euro rispetto ai 14 mila e 700 dell'intero settore. Ne deriva che il 52% della raccolta complessiva del mercato italiano "danni" è rappresentata dalla sola RCAuto e ARD. Facendo un rapido confronto con ciò che avviene nel resto d'Europa possiamo osservare che, in modo direttamente proporzionale alla propensione assicurativa, il peso dell'RCAuto aggregata con ARD è inferiore nei paesi dove la propensione assicurativa è maggiore. Di conseguenza in Inghilterra il 37,7% della raccolta è RCAuto e il resto è altri danni, poi la Germania, la Francia e da ultima la Spagna. Certo è che nessun paese d'Europa presenta valori percentuali paragonabili a quelli italiani.

A questo punto, e forse questa affermazione potrebbe scatenare una serie di polemiche, dobbiamo porci un quesito:

possiamo ritenere credibili le lamentele di un mercato che trae il proprio principale alimento dal ramo che sostiene essere la propria fonte di perdita? E questo è un primo quesito che andrà in qualche modo approfondito. Se poi vogliamo entrare nel merito dei rami danni e quale volume di affari gestisca la nostra categoria, dai dati fornitici dall'Isvap risulta che il settore del brokeraggio amministra meno, rispetto al totale dei premi, del 13% come RCAuto, il che significa che la nostra presenza è estremamente esigua e ciò non per disinteresse ma per una serie di motivi che andremo ad approfondire. Passiamo ad un altro aspetto fondamentale emerso oggi, di cui hanno parlato tutti i relatori, e cioè la crescita delle tariffe. Possiamo osservare come queste crescano in modo diverso a seconda del soggetto che ne effettua il calcolo. L'Isvap, nella relazione annuale, riporta una crescita del 6,6%, l'Ania depurando il dato del 7,5% con l'aumento del parco circolante, riferisce che le tariffe sono aumentate del 3,6; l'Istat adottando, una serie di parametri, forse poco credibili o comunque poco condivisibili, sostiene che le tariffe sono aumentate del 10,07%.

A questo punto ritengo che andrebbe fatta una prima proposta: stabiliamo, in accordo con Isvap e Ania, un criterio di calcolo unico che possa fare finalmente chiarezza. Il Ministero delle Attività Produttive e le Associazioni dei consumatori dovrebbero inoltre approvarne l'adozione quale criterio di valutazione condiviso.

E perché aumentano le tariffe? (indipendentemente da quanto aumentano). Evidentemente perché crescono i sinistri, o meglio, il costo dei sinistri. A cosa sono dovuti? Sicuramente alla diffusione delle micro-lesioni, a una loro non corretta e precisa valutazione, e all'eccessivo costo delle parti di ricambio. Se comprassimo, ad esempio, cosa tecnicamente possibile, tutte le parti necessarie a costruirci una macchina in garage, una qualsiasi utilitaria, verrebbe a costare circa 100 milioni di euro. È urgente dunque calmierare il costo delle parti di ricambio, anche se, al momento attuale, l'andamento dell'auto non è certo brillante e ciò sarà molto difficile. Anche la mano d'opera e il contenzioso legale diffuso ed esasperato rappresentano dei costi elevatissimi per l'assicuratore.

L'Associazione si sente dunque di avanzare una seconda proposta, cioè di allargare l'uso del modello Cid anche alle lesioni fisiche minori. In questo caso il Cid verrebbe gestito dall'assicuratore del danneggiato, che avrebbe tutto l'interesse a tutelare in maniera più soddisfacente il proprio cliente. Questo sistema potrebbe essere utile a migliorare la qualità del servizio e i suoi tempi di risposta. Sarebbe inol-

tre opportuno Incentivare l'utilizzo delle carrozzerie convenzionate.

Abbiamo sentito poc'anzi come non sia possibile obbligare la riparazione del danno, ma l'idea del Presidente Giannini di dare un bonus a chi si serve di queste strutture è sicuramente un'idea interessante. Altrettanto interessante è l'affermazione di Landi nel sottolineare la presenza di 14 milioni di auto non catalizzate e destinate alla rottamazione di cui bisognerà tenere conto. Per quanto riguarda il database sul monitoraggio dei sinistri è necessario non solo continuare su questa strada ma anche potenziarne la funzionalità e l'impiego.

Altro aspetto importante: la giungla delle tariffe. Come ci si muove all'interno di questa giungla tariffaria, vera o supposta che sia? Con una serie di strumenti che permettano di conoscere le diverse offerte del mercato attraverso la diffusione dei numeri verdi ed i siti aggiornati delle Compagnie. Inoltre la diffusione nel mercato dei siti comparativi permette all'utente non solo di raffrontare le varie tariffe ma addirittura, dopo aver identificato la migliore, di procedere all'acquisto. In questo ambito, anche alcuni nostri colleghi broker si sono attivati e si stanno attivando con un discreto ritorno e successo.

La terza proposta di Aiba riguarda la necessità di un nuovo criterio tariffario: pur mantenendo i criteri di personalizzazione e territoriali delle tariffe, si potrebbe studiare una tariffa per Regione, così da riportare su un territorio più ampio, ma comunque omogeneo, il criterio di solidarietà e rispettare nel contempo la tendenza alla decentralizzazione.

Vi è inoltre la problematica legata ai rischi particolarmente sinistrati: riteniamo necessario che questi ultimi seguano delle regole gestionali diverse e siano trattati separatamente nell'ambito di una "Bad Company", ovvero attraverso l'applicazione di una "Bad Rate". Questo tipo di rischi non deve essere gestito con l'evoluzione del bonus malus di tipo tradizionale ma trattato in modo collegiale e in ogni caso al di fuori delle tariffe b/m delle singole Compagnie.

E veniamo quindi a una nostra quarta proposta, che il Presidente Giannini non trova particolarmente praticabile, ma in cui noi tuttavia crediamo: sarebbe opportuno inserire nel sito internet Isvap una sezione dedicata alla compara-



Il Presidente dell'Aiba durante la sua relazione

zione tariffaria imponendo l'aggiornamento dei dati alle compagnie assicurative. L'utente si troverebbe in tal modo agevolato nella scelta e sarebbe maggiormente tutelato.

E passiamo al punto fondamentale del mio intervento di oggi: il ruolo del broker nella RCAuto. È stato già accennato, i broker posseggono una quota inferiore al 13% rispetto alla raccolta complessiva della categoria, ma non certo per loro scelta. Riteniamo infatti di essere, e non solo per gli obblighi impostici dalla legge, dei tecnici capaci e dei professionisti indipendenti perfettamente in grado di operare anche per la cosiddetta 'linea persone'.

Il Presidente Giannini ha anticipato come molti broker stiano separando la loro attività sulle aziende, loro interlocutori e clienti tradizionali, dal segmento persone. I broker si rendono conto che operando per le aziende si trovano ad avere a disposizione un notevole bacino di utenza, ad esempio i dipendenti delle singole aziende, fino ad oggi trascurato. A costoro il broker deve essere in grado di offrire, ovviamente, anche i servizi connessi all'RCAuto. Ma in questo caso abbiamo un impedimento di tipo pratico, operativo. L'attuale interpretazione della legge 792/84, che sancisce il criterio di indipendenza del broker, di fatto ci impedisce di detenere quei documenti prefirmiti che sono indispensabili all'immediatezza della copertura. Infatti, mentre in tutti i rami possiamo rimandare al cliente la consegna del contratto nell'RCAuto l'esibizione del contrassegno obbliga il cliente ad averlo in tempo reale. Siamo convinti che la nostra indipendenza non si sancisca nel detenere o meno il contrassegno ma nella scelta oculata delle compagnie alle quali appoggiare il portafoglio auto dei clienti.

Il broker si configura come l'operatore professionale più qualificato a svolgere per conto della clientela l'attività di

selezione del mercato basata sul rapporto costo-prestazione. La consegna del contrassegno al cliente diventa una mera pratica esecutiva che ci viene preclusa a differenza di tutti gli altri operatori del mercato che non hanno impedimenti in tal senso: oltre agli agenti anche gli istituti di credito possono vendere l'RCAuto allo sportello e consegnare direttamente al cliente il contrassegno. Non abbiamo nulla in contrario, ma anche noi vorremmo essere alla stessa stregua degli altri operatori, in grado di agire con lo stesso tipo di controlli e con lo stesso tipo di operatività.

Sintetizzando, vorrei ancora ricordare le proposte contenute nel mio intervento. Un criterio unico, dicevo, per il calcolo della crescita percentuale delle tariffe, l'estensione del modello Cid, il non riconoscere le spese legali prima dei 90 giorni dalla data del sinistro, l'incentivazione dell'utilizzo delle carrozzerie convenzionate, il potenziamento del database dei sinistri, il calcolo della tariffa su base regionale e non provinciale, il sito comparativo (diciamo presso l'Isvap o presso analoga struttura o analogo ente che dia la stessa affidabilità di imparzialità e correttezza) e, ultimo punto ma non in ordine di importanza, il nostro ruolo equiparato a quello di tutti gli altri operatori. Siamo certi di poter offrire anche al mercato dell'RCAuto, così come avviene nei rischi industriali, il nostro contributo affinché sempre di più il broker possa trasmettere all'utenza il valore aggiunto della propria opera.

Nicola Girelli

Buongiorno a tutti: Mi chiamo Nicola Girelli e appartengo al Gruppo Assiteca. Vorrei far seguito a quanto finora detto in quanto da due anni, come Gruppo Assiteca, abbiamo perseguito la strada, in questa sede più volte suggerita, del sito di comparazione delle tariffe: il nostro 6sicuro.it. Quando parliamo di compagnie e di tariffe RCAuto abbiamo sempre come riferimento la compagnia tradizionale, ma negli ultimi anni è emerso il fenomeno delle compagnie dirette che, ovviamente, sono più difficili, per la loro struttura tariffaria, da comparare con le compagnie tradizionali. Peraltro, abbiamo scelto di comparare, non solo il prezzo perché ovviamente è il primo elemento di impatto su l'assicurato, ma soprattutto le garanzie offerte.

Nel nostro sito permettiamo all'assicurato di confrontare a parità di condizioni le tariffe delle compagnie. Mi allaccio all'ultimo intervento del Presidente Paparella sul

problema organizzativo. È ovvio che se diamo accesso a qualsiasi utente alla possibilità di scegliersi autonomamente, senza alcuna pressione di vendita, le tariffe, la presenza di un contrassegno presso l'azienda non potrebbe in alcun modo inficiare l'attività del broker. Invece pur essendo una internet company, chiediamo i tre giorni di stacco dalla decorrenza della polizza alla sua trascrizione e poi abbiamo il nostro commesso che corre per le compagnie per raccogliere contrassegni e rispondere alle richieste dei nostri assicurati. Siamo convinti che con questo tipo di attività abbiamo dato al grande pubblico la sensazione di quello che un broker può fornire: non solo comparazione ma un servizio di qualità prima e dopo la vendita, dal sinistro alla consulenza assicurativa, con i numeri verdi e assistenza on line. Grazie.

Francesco G. Paparella

Grazie al collega. E infatti accennavo che alcuni di noi avevano già in qualche maniera preso delle decisioni nel segmento. Il gruppo Assiteca rappresenta un esempio di quanto è stato fatto fino ad oggi. Mi auguro che altri seguano la strada di "6sicuro" che sicuramente rappresenta un modo davvero nuovo di approcciare il mercato.

Alberto Santa Maria

Buongiorno, mi chiamo Alberto Santa Maria e vengo da Napoli, la città più penalizzata d'Italia in tema di RCAuto. Volevo solo suggerire alla nostra Associazione, quindi a te Francesco, di riflettere sulla possibilità di abbinare la tariffa RCAuto a quella dell'incendio e furto, perché i premi di assicurazione nell'area napoletana sono elevatissimi, nell'uno e nell'altro ramo, e la conseguente penalizzazione, di cui noi purtroppo subiamo gli effetti, fa sì che la funzione dei broker risulti assolutamente inibita all'acquisizione di questo ramo. Infatti quando troviamo una tariffa RCAuto favorevole, spesso quest'ultima è accompagnata dalla richiesta della Compagnia, ad esempio per il ramo furto, di un premio spaventoso. C'è dunque un'effettiva impossibilità da parte del broker ad operare in questo settore. Dovremmo cercare di riflettere per elaborare delle strategie che ci consentano di superare questa impasse. Grazie.

Francesco G. Paparella

Ti ringrazio dell'intervento. È opportuno ricordare che l'RCAuto è una polizza di tipo obbligatorio, mentre l'RD è lasciata alla capacità delle parti in termini di trattazione e di definizione del costo. La nostra Associazione da anni, come ben sai, offre ampio spazio a queste problematiche e la prova può essere la riunione odierna. Non siamo certo in grado di modificare le tendenze del mercato, le possiamo raccogliere, selezionare e valutare, e in questo le delegazioni regionali, sulle quali facciamo molto affidamento, sono lo strumento adatto: nessuno meglio di te può riferire i problemi di chi si trova ad operare a Napoli ed in questa direzione esorto Voi tutti ad essere dinamici su questo tipo di problematiche, in quanto siete voi per primi a vivere e a conoscere il territorio. Chiudiamo i lavori ringraziando Voi tutti, ed in particolare i relatori intervenuti, per una giornata che è stata sicuramente utile, se non a modificare la situazione, a fare chiarezza sui ruoli, aspettative e funzioni di tutti noi. Grazie.

CONTRIBUTI

Marco Cincotti - Aipai

1) La riduzione del costo dei sinistri

Le strade perseguibili per ridurre il costo dei sinistri possono essere inquadrare come segue: l'ipotesi di riuscire a migliorare i modelli di produzione dell'industria incidendo sulla progettazione dei ricambi appare abbastanza velleitaria, anche perché confligge con i costi di produzione dell'autovettura; l'ottimizzazione della distribuzione dei ricambi in termini di tempi e di costi sembra invece una strada percorribile in quanto l'Assicuratore potrebbe rendersi assolutamente autonomo e divenire l'interfaccia operativo nella distribuzione dei ricambi tra produttore e consumatore (anche per interventi di natura non assicurativa) mettendo a disposizione del mercato una organizzazione efficiente, moralizzatrice e globalizzante. Verrebbero così eliminati anche i costi di intermediazione ottenendo maggiore trasparenza e senza incidere sui due protagonisti principali: il costruttore e l'officina. Si tratterebbe, in buona sostanza, di riprogettare la fase della catena del va-

lore che riguarda la gestione e la distribuzione degli assets; il ricorso alle officine convenzionate potrebbe essere per il danneggiato un'opzione molto interessante sempre che sia intenzionato ad effettuare la riparazione e sia convinto di ottenere il migliore servizio disponibile sul mercato; i tempi di riparazione dovrebbero infine essere tali da scoraggiare interventi legali, e da eliminare il contenzioso.

Se è dunque difficile intervenire sulla produzione, è invece possibile il miglioramento della gestione degli acquisti e della distribuzione dei ricambi e quella degli interventi di riparazione diretta da parte delle officine convenzionate.

Tale alternativa, certamente interessante, viene però contestata in quanto, secondo le Associazioni dei consumatori, priverebbe il danneggiato della opzione se riparare o meno e della libertà di scegliere un'officina di sua fiducia; a ciò si aggiunga che anche i legali si dichiarano assolutamente contrari in quanto penalizzati da una sensibile riduzione di un contenzioso ormai cronico.

La conciliazione delle vertenze più difficili riservate ai danni inferiori a 15.000 euro attualmente ancora in fase di sperimentazione, potrebbe comportare ulteriori risparmi.

2) Il monitoraggio e il controllo del costo dei sinistri

Uno dei problemi cronici sull'argomento è costituito dalla necessità da parte dell'Assicuratore di riuscire a realizzare un sistema di controllo che preveda strumenti differenziati di stima per il controllore (il perito) ed il controllato (l'officina). L'obiettivo potrebbe essere realizzato con un accordo sinergico tra Assicuratori e costruttori che consenta ai primi di utilizzare i software di preventivazione dei secondi, lasciando gli utilissimi tempari e prezzari ANIA come puntuale riferimento per le officine convenzionate; l'esempio migliore parrebbe quello dei costruttori tedeschi che dispongono di un sofisticatissimo sistema di calcolo di preventivazione. Dovrebbero essere stipulati specifici accordi in forza dei quali le Compagnie, e per esse i periti, dovrebbero avvalersi per la liquidazione dei sinistri, delle valutazioni dei software di preventivazione dei costruttori.

L'attendibilità di perizie così organizzate potrebbe altresì costituire uno stimolo non indifferente per il danneggiato a fare ricorso alle officine convenzionate.

3) L'ottimizzazione dei sistemi gestionali dei sinistri

Tra le strutture delle Case Automobilistiche, le strutture delle Compagnie Assicuratrici e le strutture peritali non esiste ancora oggi alcun collegamento: ognuno dei sogget-

ti interessati ha infatti una molteplicità di interlocutori sempre diversi.

Tutto questo appesantisce notevolmente tempi e procedure per lo svolgimento delle varie fasi di liquidazione dei danni, condiziona l'accesso alle informazioni relative ad ogni singola pratica e determina la scarsa visibilità e trasparenza dell'iter liquidativo.

Necessita quindi una struttura centrale di riferimento che consenta a tutti gli interessati di interagire fra loro usufruendo di un "nodo" per la confluenza delle informazioni ed il prelievo di tutti i dati e documenti necessari, che sia in grado di colloquiare con ogni singolo utente utilizzando specifiche web applications.

Ogni operatore avrebbe quindi la possibilità di accedere al sistema via internet tramite una specifica password che consenta a ciascun attore, per quanto di sua competenza, di aprire un sinistro, designare il perito, disporre di una perizia certificata confrontabile con i preventivi delle officine convenzionate, liquidare il danneggiato. Il sistema comporterebbe, al di là di una visibilità e di una trasparenza assolute, vantaggi operativi: accelerazione dell'iter liquidativo dei sinistri, evitando così gli aggravii determinati dalle spese legali raggiungimento di una ragionevole soddisfazione di tutti gli utenti del sistema; fidelizzazione dei diversi attori di volta in volta coinvolti.

Queste aree di comune interesse possono essere sviluppate solo se opportunamente armonizzate e gestite con l'obiettivo di realizzare accordi tra costruttori ed Assicuratori, tesi a standardizzare e razionalizzare tempi, costi e procedure per la liquidazione dei danni.

La collaborazione tra Assicuratori e Costruttori potrebbe inoltre risolvere il problema costituito dalla esigenza che controllori (periti) e controllati (officine) dispongano di sistemi differenziati di valutazione e preventivazione.

Basti solo pensare alle distorsioni indotte dall'attuale situazione che rende disponibile quale unico strumento comune i tempari e prezzari dell'ANIA. Il complemento ideale è uno strumento/società di servizi, che non annoveri operatori del settore al proprio interno, e che abbia come obiettivo la realizzazione delle seguenti funzioni: organizzare i periti e i riparatori, scelti entrambi dalle compagnie; interfacciare e snodare i flussi e i dati tra i vari attori assicurativi; centralizzare l'informazione; realizzare la standardizzazione dei processi e dei prodotti (perizie), facilitandone la compilazione per i periti, e la consultazione per i liquidatori; certificare la qualità delle perizie attraverso controlli e algoritmi software matematici

e tecnico-assicurativi, completati da verifiche umane svolte da professionisti che operano da sempre nell'ambito peritale.

Il sistema, ormai collaudato con successo dal nostro gruppo nell'ambito dei sinistri R.E., potrebbe realizzare: eliminazione della carta, dalla nascita alla morte di un sinistro. Le informazioni dovrebbero infatti risiedere su un comune tavolo di lavoro (un sito internet), ove ogni attore assicurativo svolge la propria attività ed attinge le notizie di propria competenza: questa circostanza abbatte drasticamente le telefonate, la dispersione delle informazioni e i tempi morti; ottimizzazione della logistica delle reti peritali e dei riparatori, con motori di assegnazione degli incarichi per zona, per carico di lavoro, per competenza ecc.; monitoraggio totale delle attività di apertura sinistro, delle attività peritali e di liquidazione, completato da una puntuale reportistica; creazione di serie storiche utili per la gestione e il controllo del portafoglio rischi.

Perdite strutturali vanno affrontate con riforme strutturali in grado di contrastare soprattutto i danni da comportamento (danni mai avvenuti e/o verificatisi con modalità diverse da quelle riferite, danni non derivati dal sinistro denunciato, esagerazione dolosa dei danni).

Le lesioni personali dipendono da fattori culturali e sociali legati a componenti etiche e morali dei danneggiati (che ritengono sia lecito truffare le assicurazioni), dei medici legali (qualche punto di invalidità non si nega a nessuno) e dei magistrati (sempre disponibili a difendere ad oltranza la parte secondo loro più debole applicando costantemente i massimi tabellari).

La cultura della legalità (giacché la frode in assicurazione è ancora un reato) inoltre dovrebbe essere diffusa sino dall'età scolare. Più facile aggredire i costi dei ricambi che incidono per il 20% circa nei costi totali dei sinistri. L'intervento ipotizzato per gli Assicuratori sul mercato potrebbe essere a tutto campo e coinvolgere costruttori, distributori ed officine.

Le aree di intervento riguardano dunque la produzione (a livello progettuale), la distribuzione (ridurre i passaggi eliminando le relative intermediazioni) e l'acquisto (gli Assicuratori dovrebbero far valere il loro peso con una gestione in out-sourcing del processo di acquisto).

Le tecniche ipotizzabili sotto il profilo tecnico indirizzano verso un futuro che tenderà a diffondere: le perizie ergonomiche per le lesioni a persone; le perizie valutative basate su criteri innovativi per i danni a cose; i sistemi tecnologicamente avanzati per la gestione dei sinistri.

Rassegna stampa

BLOOMBERG INVESTIMENTI

Agenti&broker Sono troppe le versioni sulle cifre delle Rc auto. Aiba ha provato a elaborare una sua proposta di mercato

I numeri della discordia

PAGINA A CURA
DI BRUNO MAGGIOLO

Fra le modalità previste, quella di una comparazione diretta delle tariffe presso il sito

dell'Isvap e l'equiparazione nel campo con gli altri operatori

Nel 2001 la raccolta premi Rc auto ha raggiunto i 15.344,1 milioni di euro (+7,9% rispetto al 2000), incidendo sul totale del ramo danni per oltre il 52% (Rc auto + Ard). Ma, sempre secondo i dati relativi allo scorso anno, il settore continua a rimanere in perdita (-416 milioni), anche se in miglioramento rispetto al 2000 (-1.313 milioni), grazie a una minore frequenza dei sinistri. In aumento invece il loro costo medio, soprattutto per l'incidenza delle lesioni fisiche (20%). In Italia le prime dieci assicurazioni Rc auto raccolgono il 52,72% dei premi (le prime 50, il 97,34%).

Nel solo periodo 1996-2000 il deficit delle compagnie di assicurazione nel comparto auto è stato stimato intorno ai 26 mila miliardi di vecchie lire, a fronte di un fatturato medio di 21 mila miliardi. A queste cifre si aggiungono quelle derivanti dall'annuale contenzioso fra le parti in causa che ha per oggetto gli aumenti delle tariffe.

Secondo l'ultima rilevazione della società di consulenza Tillinghast-Towers Perrin, il mercato ha registrato un rincaro dell'1% tra aprile e luglio 2002, in misura inferiore rispetto al trimestre precedente (+3,3%). Su base annua l'incremento stimato arriva però al 10,2%. Facendo riferimento

ai dati Istat, invece, il ministro delle attività produttive **Antonio Marzano** ha rilevato, nel 2001, aumenti medi del 10,7%. Cifra contestata dall'Ania che, a sua volta, ha valutato una crescita reale del 3,6%. Comunque, per l'Isvap, i numeri sono poco convincenti. Secondo l'istituto di vigilanza i premi sono aumentati del 6,6%, mentre i sinistri pagati relativi all'esercizio sono cresciuti del 2,1%.

Per porre fine a questo balletto di cifre che hanno il solo risultato di sconcertare gli assicurati, Aiba suggerisce di stabilire, in accordo tra Isvap e Ania, e con l'approvazione del ministero delle attività produttive e delle associazioni dei consumatori, un criterio di calcolo unico. Dopo il blocco delle tariffe, congelate per un anno dal precedente governo, in tutte le città d'Italia si sono continuati a registrare aumenti delle tariffe Rc auto.

MOLTE LE PARTI E Poca LA CHIAREZZA

Nel contenzioso che riguarda gli aumenti si inserisce poi il presidente dell'antitrust **Giuseppe Tesoro**, il quale sottolinea come l'Rc auto sia un mercato senza concorrenza, preannunciando la prossima presentazione di un'indagine conoscitiva. Una volta entrato in vigore il progetto di riforma

presentato dal governo, le compagnie saranno chiamate a ridurre i costi, aumentando la qualità dei servizi offerti. Ma si tratta solo di un primo passo in direzione del riordino dell'intero comparto auto che necessita anche, e forse prima di tutto, di razionalizzare l'attuale meccanismo di liquidazione dei sinistri.

L'Aiba lancia una proposta in sei punti per risolvere il problema della Rc auto: un criterio unico per il calcolo della crescita tariffaria; l'estensione del modello Cid anche alle lesioni fisiche minori (non riconoscere spese legali prima di 90 giorni dalla data del sinistro); incentivazione all'utilizzo delle carrozzerie convenzionate; potenziamento del database presso l'Ania per il monitoraggio sinistri; inserimento nel sito Internet Isvap di una sezione per la comparazione tariffaria, imponendo l'aggiornamento dei dati agli assicuratori; il ricalcolo della tariffa su base regionale e non provinciale (pur mantenendo i criteri di personalizzazione e territoriali delle tariffe, si potrebbe analizzare la formulazione di una tariffa per regione, così da riportare su un territorio più ampio, ma comunque omogeneo, il criterio di solidarietà).

RUOLO NUOVO PER CHI INTERMEDIA

«Inoltre il ruolo del broker dovrebbe essere equiparato agli altri operatori», sottolinea **Francesco Paparella**, presidente di Aiba, «è necessario consentire anche ai broker di assistere la clientela che deciderà di rivolgersi loro con le stesse modalità di tutti gli altri operatori del mercato e poi si rende necessario estrapolare i rischi Rc particolarmente sinistrati e trattarli separatamente nell'ambito di una 'bad company', ovvero attraverso l'applicazione di una 'bad rate', in ogni caso ponendoli al di fuori delle tariffe bonus/malus delle singole compagnie».

Va ricordato che a differenza di tutti gli altri operatori del mercato, l'attuale interpretazione della legge 792/84 impedisce al broker di detenere i documenti di assicurazione da rilasciare «in tempo reale» al cliente.

Mercato
Assicurativo
19 ottobre 2002

Rassegna stampa

Il Sole-24 Ore
3 ottobre 2002

Ania all'attacco: ci appelleremo alla Corte di giustizia europea

(NOSTRO SERVIZIO)

ROMA - «Questa norma viola le direttive comunitarie sulla concorrenza, per questo non avremo alcun dubbio a presentare ricorso alla Corte di giustizia europea». L'Associazione delle assicurazioni è dura contro l'emendamento che uniforma a livello nazionale le tariffe

per gli automobilisti più virtuosi, approvato ieri dal Senato all'interno della riforma dell'Rc auto.

«La territorialità delle tariffe non è legata al comportamento passato dell'assicurato ma all'ambiente in cui circola», ha spiegato il direttore generale dell'Ania, Mario Orio, a margine di un convegno dei brokers assicurativi (Aiba) svoltosi ieri a Roma. Orio ha spiegato che c'è differenza tra un automobilista "virtuoso" che vive a Napoli, per esempio, e uno che vive in una zona più "tranquilla".

Anche se entrambi si trovano nella classe di massimo sconto, il primo ha comunque molte più probabilità di incidere, ha chiarito il rappresentante delle assicurazioni, e questo giustifica la differenza di tariffa.

Con l'annullamento del criterio territoriale, prevede l'Ania, si inascherebbe «un

meccanismo perverso, perché a fronte di vantaggi per taluni, non giustificati in relazione al numero e al costo degli incidenti delle rispettive zone di residenza, sarebbero penalizzati pesantemente milioni di italiani che vivono in aree più sicure».

Stime dell'Ania indicano che con l'emendamento approvato ieri a Palazzo Madama ci sarebbero risparmi per i residenti in alcune grandi città (-12% a Roma, -28% a Napoli), ma allo stesso tempo arriverebbero aumenti elevati per chi vive in zone a basso tasso di incidenti (+71% a Campobasso, +63% ad Enna, +53% ad Aosta). La stessa associazione ha poi annunciato che le tariffe Rc auto sono cresciute, dall'inizio dell'anno, in media del 4,5%, e dell'8,2% tra luglio 2001 e luglio 2002. «L'andamento reale dei prezzi non è quello che ci viene quotidianamente rinfacciato», ha chiarito Orio che ha definito «fantasmi» i metodi di calcolo utilizzati da altri enti.

I dati forniti dall'Ania, derivanti da un confronto tra sei profili tariffari, presentano aumenti per i neo-patentati del 10,1% tra gennaio e ottobre 2002 e del 12,6% tra luglio 2001 e luglio 2002. Minor i rincari per gli automobilisti con il massimo sconto bonus-malus: +4% nei primi dieci mesi dell'anno, +7,7% da luglio 2001 allo stesso mese del 2002. Le assicurazioni hanno risposto anche alle accuse di scarsa concorrenza nel settore, mosse recentemente dal presidente dell'Antitrust Giuseppe Tesaro. Il direttore dell'Ania ha sollecitato gli automobilisti ad armarsi di tempo e di pazienza per trovare le soluzioni più convenienti. «Nell'arco di un chilometro e mezzo — ha spiegato Orio — si trovano agenzie con differenze di prezzo anche superiori al 20%».

M.D.F.

TARIFFE

Premi annui in vigore dal 1° luglio 2002 in alcune province italiane per il profilo A (neassicurato di 18 anni per auto da 1.300 cc), Minimi e massimi, in euro

	Minimo	Massimo
Aosta	812,44	2.227,77
Milano	1.045,56	3.041,66
Bologna	1.328,48	4.259,12
Roma	1.345,38	3.946,00
Napoli	1.478,51	9.124,97
Barl	395,50	8.226,44

Fonte: Consiglio nazionale consumatori e utenti

L'ISVAP STRIGLIA LE COMPAGNIE

Giannini: giocate sempre solo in difesa

ROMA - «Datevi da fare, fate delle proposte. Giocando sempre in difesa qualche gol si prende». Parole premonitrici. Parlava alle compagnie assicuratrici il presidente dell'Isvap, Giancarlo Giannini, l'authority per le assicurazioni. Le incitava a fare qualcosa per venire incontro agli automobilisti che non fanno incidenti. La grande differenza di tariffe anche nelle classi di massimo sconto è altissima, si arriva al 45% in più di Napoli rispetto ad altre aree del paese meno costose per le compagnie perché ci sono meno sinistri e meno furti. «L'Rc auto è un'assicurazione obbligatoria e dal '94 in poi si è creata una situazione talmente abnorme che così non si può continuare».

Una mezzoretta dopo sul convegno organizzato dall'Aiba (l'associazione dei broker) sull'Rc auto, si è scatenata come un ciclone la notizia della novità

introdotta dal Senato sulle tariffe uguali su tutto il territorio nazionale. Giannini invece chiedeva «un atto volontario delle imprese», che avrebbero potuto prevedere una scala diversa di "bonus malus" per far sì che gli automobilisti più affidabili arrivassero prima alla tariffa del massimo sconto. Oggi, se va bene, ci vogliono tredici anni. Un suggerimento che faceva il paio con un altro, quello di pensare a qualche incentivo per invogliare gli assicurati a rivolgersi ai carrozzieri convenzionati con le compagnie. Secondo l'Ania si arriverebbe ad una forte riduzione dei costi dei risarcimenti e delle truffe, quindi a premi più bassi. Muovetevi, «non sempre ci vuole una legge per migliorare le cose», diceva l'Isvap.

Una mezza legge (vediamo ora cosa succederà alla Camera) è invece arrivata, ed è come fumo negli occhi per gli assicuratori, che avevano presentato ta-

belle su tabelle per difendersi dalle accuse di tariffe troppo alte. Come quella che raffronta il costo dei sinistri con i premi. Facendo pari a cento l'indennizzo medio pagato del '94, nel 2001 era salito a 186,9, i premi sono saliti a 176,8 e l'inflazione è cresciuta solo da 100 a 121,4. Con l'Rc auto le compagnie non guadagnano, aveva detto il direttore generale dell'Ania, Mario Orio. «Su questo ramo le compagnie hanno perso l'anno scorso 416 milioni di euro».

«Nel calcolo dovete anche tener conto delle riserve», incalzava Paolo Landi, segretario dell'Adiconsum. I consumatori restano convinti che gli aumenti dei premi siano ben superiori a quelli dichiarati dall'Ania. Ma orientarsi, con Istat, Isvap e Ania che usano diversi metodi di calcolo, è davvero difficile.

R. La.

Il Messaggero
3 ottobre 2002



Rassegna stampa

Via alla deregionalizzazione. L'Ania: è punitiva

Rc auto, tariffe omogenee in Italia

DI GIOVANNI LOMBARDO

Tariffe rc auto omogenee su tutto il territorio nazionale. Ieri il senato ha dato il via libera all'emendamento sulla deregionalizzazione dei premi presentato dal presidente della commissione industria di palazzo Madama, Franco Pontone (An). Immediata la reazione dell'Ania. «L'emendamento è punitivo per milioni di assicurati. Un premio uniforme su tutto il territorio nazionale per le classi di massimo sconto produrrà effetti disastrosi su milioni di assicurati che dovranno pagare premi di gran lunga superiori rispetto a quelli dovuti in relazione alla specifica rischiosità». Secondo l'associazione nazionale delle imprese di assicurazione «la disposizione è inoltre palesemente in contrasto con la normativa dell'Unione europea, che vieta di fissare per legge condizioni economiche e contrattuali dell'assicurazione rc auto e verrà pertanto impugnata dinanzi alla Commissione europea e alla Corte di giustizia». La modifica alle norme sull'rc auto, contenute nel disegno di legge sulla concorrenza, prevede che «i premi praticati su determinazione di ciascuna impresa di assicurazione agli assicurati inseriti nella classe di merito di massimo sconto nell'ultimo biennio siano uniformi sull'intero

territorio nazionale». Secondo Pontone, in questo modo viene eliminata «un'ingiustizia che penalizzava gli automobilisti virtuosi della Campania e di altre regioni, colpevoli soltanto di essere residenti in aree considerate ad alto rischio dalle assicurazioni». L'emendamento è stato accolto con favore da quasi tutta l'opposizione. Spaccata la maggioranza: la Lega, infatti, ha votato contro. E mentre in senato veniva dato l'ok all'emendamento, il direttore generale dell'Ania, Mario Orio, lanciava un avvertimento dal convegno dell'Aiba (Associazione italiana broker di assicurazione e riassicurazione): «Se il criterio della territorialità venisse tolto», ha precisato Orio, «a fronte di una diminuzione delle tariffe in poche regioni, molte altre registrerebbero un forte aumento». Nel mezzo la proposta dei broker. «Si potrebbe pensare alla formulazione di una tariffa per regione», ha detto il presidente Aiba, Francesco Paparella, «così da ripartire su un territorio più ampio, ma comunque omogeneo, il criterio di solidarietà». Per quanto riguarda le frodi, il presidente dell'Isvap, Giancarlo Giannini, ha annunciato che da dicembre sarà operativa una banca dati sinistri e a gennaio il centro di informazione sulle polizze. (riproduzione riservata)

Italia Oggi
3 ottobre 2002

Rassegna stampa

Tuttafinanza
3 ottobre 2002

RC AUTO

Maggioranza in ordine sparso e Ania sul piede di guerra Sì del Senato all'emendamento sulla deregionalizzazione dell'Rc Auto

Gli assicurati 'virtuosi' del sud verranno premiati ma, secondo gli assicuratori, non sempre sarà così

Giorgio Santelli
Roma

MILANO - Le tariffe rc auto sono aumentate, in media, del 4,5% dall'inizio dell'anno e dell'8,2% tra luglio 2002 e luglio 2001. Lo ha annunciato il d.g. Ania, Mario Orio, precisando che "l'andamento reale dei prezzi non è quello che ci viene quotidianamente rinfacciato". Il presidente Isvap, Giancarlo Giannini, propone intanto un "bonus incentivante" per chi accetta carrozzerie convenzionate e critica i rincari trimestrali. L'Ania è così tornata a contestare, nel corso di un convegno organizzato dall'Associazione italiana brokers assicurativi (Aiba), i metodi di calcolo ("fantasiosi") utilizzati finora per valutare gli aumenti della rc auto. E ai "numeri da lotteria", che indicano rincari fino al 30%, oppone un metodo basato sui "più elementari criteri di calcolo e di ponderazione necessari per una statistica valida". I risultati ottenuti dall'Ania, ricavati mettendo a confronto sei profili tariffari, segnalano aumenti, per i neopatentati, del 10,1% tra gennaio e ottobre 2002 e del 12,6% tra luglio 2002 e luglio 2001. E, per gli stessi due periodi, rincari rispettivamente del 4 e del 7,7% per gli automobilisti con il massimo sconto bonus-malus. Orio ha replicato anche alle critiche, mosse recentemente dal presidente dell'Antitrust Giuseppe Tesuro, sull'assenza di concorrenza tra compagnie, e ha consigliato gli assicurati a "fare shopping", impiegando magari "pazienza e tempo".

"Nell'arco di 800 metri, massimo un chilometro e mezzo - ha osservato - si possono trovare agenzie con differenze di prezzo che consentono risparmi del quindici, venti per cento e più". Uno studio Ania indica inoltre la possibilità di poter risparmiare fino a 340 euro proprio nelle aree a maggior criticità. Ma per contenere le tariffe, ha commentato il presidente dell'Isvap, Giancarlo Giannini, "qualche sforzo deve essere fatto". "Non si può - ha aggiunto rivolgendosi agli assicuratori - giocare sempre in difesa, perché alla fine qualche gol si prende". Dopo aver ricordato che l'Isvap non può intervenire sui prezzi, Giannini ha proposto, tra l'altro, "un

paniere specifico per l'rc auto". L'Isvap, da canto suo, emanerà entro la fine dell'anno, il provvedimento che darà il via definitivo alla banca dati anti-frode, che a luglio scorso poteva già contare su 7 milioni di dati, ed è pronta a far funzionare da gennaio 2003 il Centro di informazioni previsto anche dal ddl di riforma del comparto. Il presidente dell'Isvap ha inoltre ribadito la sua contrarietà ai ritocchi praticati dalle compagnie ogni tre o quattro mesi ("ditemi qual è la componente tecnica che fa cambiare la tariffa ogni tre mesi", ha chiesto a Orio) e ha auspicato un "bonus incentivante" per gli assicurati che accettano di rivolgersi alle carrozzerie convenzionate con le compagnie. Rialzi annuali, anziché trimestrali, alle tariffe sono stati sollecitati anche dal presidente dell'Adiconsum, Paolo Landi, che ha anche suggerito di adottare, per la valutazione dei rincari, gli stessi criteri per la determinazione ufficiale dei tassi da usura. Una proposta giudicata come "non comprensibile" dal direttore generale dell'Ania e a rischio di sanzione Ue da parte di Giannini. Una serie di indicazioni per sciogliere il nodo rc auto è infine giunta dagli stessi broker assicurativi riuniti nell'Aiba che sollecitano, intanto, un criterio unico di calcolo della crescita tariffaria per districarsi nella selva delle stime. Solamente per il 2001 il ministero delle Attività produttive ha indicato un aumento del 10,7%, l'Isvap del 6,6%, l'Ania del 3,6% e un centro di consulenza indipendente del 10,2%. Il presidente dell'Aiba, Francesco Paparella, ha inoltre sollecitato l'estensione del modello di Cid anche alle lesioni fisiche minori, il ricalcolo della tariffa su base regionale e non provinciale, l'equiparazione nell'rc auto del ruolo del broker a quello degli altri operatori del mercato e la creazione di una "bad company" per trattare i rischi rc particolarmente pesanti. Mentre l'Ania era a convegno, in Senato è stato approvato l'emendamento Pontone sulla "deregionalizzazione delle tariffe per venire incontro alle esigenze degli automobilisti 'virtuosi' che abitano in aree ad alta sinistrosità è stato approvato dall'Aula del Senato. L'emendamento è alle norme sulla Rc auto, contenute nel Ddl

Sud

Isernia	+75%
Campobasso	+71%
Polenza	+64%
Enna	+63%
Agrigento	+57%
Ragusa	+54%
Cosenza	+46%
L'Aquila	+45%
Benevento	+39%
Avellino	+38%
Crotone	+36%
Lecce	+16%
Salerno	+10%

Nord

Aosta	+53%
Belluno	+35%
Varese	+19%
Bergamo	+13%
Verona	+14%
Milano	+9%
Padova	+8%

sulla concorrenza. Governo e relatore si sono rimessi all'Aula. An ha votato a favore e la Lega contro. Quasi tutta l'opposizione ha votato a favore. "I premi praticati su determinazione di ciascuna impresa di assicurazione agli assicurati inseriti nella classe di merito di massimo sconto nell'ultimo biennio sono uniformi sull'intero territorio nazionale", è il testo dell'emendamento presentato a prima firma del presidente della commissione Industria del Senato, Franco Pontone (An), e del relatore Giampaolo Bettamio (Fi). Numerosi i senatori che hanno aggiunto la propria firma alla proposta di modifica. Tra questi il vicepresidente della Margherita, Roberto Manzione, che aveva presentato analogo emendamento all'articolo precedente. "L'approvazione della limitazione del dato territoriale - spiega - consentirà agli automobilisti virtuosi del Mezzogiorno di pagare lo stesso premio dei cittadini del Nord".

Non appena approvato l'emendamento l'Ania è intervenuta per bocca del suo direttore generale Mario Orio. "Non avremo alcun dubbio a presentare ricorso alla Corte di Giustizia europea".

"La territorialità delle tariffe - ha precisato Orio - non è legata al comportamento passato ma all'ambiente". In sostanza ha spiegato il direttore generale dell'Ania anche

l'automobilista con la massima classe di sconto è soggetto ad un'alta rischiosità con conseguenti più alti costi per le compagnie se ad esempio vive a Napoli, dove la probabilità di incidenti ha un tasso del 25% contro la media nazionale del 10 per cento.

La norma, ha comunque ribadito Orio, va contro le direttive comunitarie sulla concorrenza che lasciano alle imprese la piena libertà di determinare le tariffe assicurative. Secondo dati diffusi dall'Ania nel corso del convegno dei brokers assicurativi l'annullamento del parametro territoriale condurrebbe chi ha "significativi risparmi per i residenti in realtà critiche": si va dal -28% di Napoli per gli automobilisti con il massimo sconto al -12% di Roma ma si registrerebbero contemporanei aumenti, elevati, per gli assicurati che finora hanno pagato premi inferiori alla media nazionale grazie ad una bassa sinistrosità locale. E l'Ania avverte che per le stesse categorie di massimo sconto si avrebbero aumenti del 71% a Campobasso, del 63% a Enna e del 53% ad Aosta. "L'emendamento approvato dal Senato - rileva inoltre l'Ania in una nota - che elimina di fatto le differenziazioni derivanti dai criteri territoriali di residenza degli assicurati, imponendo un premio uniforme su tutto il territorio nazionale per le classi di massimo sconto, produrrà effetti disastrosi su milioni di assicurati che dovranno pagare premi di gran lunga superiori rispetto a quelli dovuti in relazione alla specifica rischiosità". L'associazione delle imprese assicuratrici sostiene, inoltre, che è "falso" affermare che tutti gli automobilisti "virtuosi del Sud pagheranno di meno. La norma approvata introduce infatti, continua l'Ania nel comunicato, "un meccanismo perverso perché a fronte dei vantaggi per taluni, non giustificati in relazione al numero e al costo degli incidenti delle rispettive zone di residenza, penalizza pesantemente milioni di italiani residenti in zone più sicure". La norma, aggiunge l'associazione, oltre che alla Corte di Giustizia-Ue, verrà impugnata anche alla Commissione Europea.