



Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici
Assemblea Annuale

**Intervento del Presidente dell'IVASS
Salvatore Rossi**

Roma, 2 luglio 2013

Ringrazio il Presidente e gli organi dell'Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici (Ania) per l'invito che hanno voluto rivolgermi a partecipare a questa Assemblea e a prendervi la parola.

Ho ascoltato con molto interesse la relazione del Presidente Minucci, ampia, articolata. Nel suo intervento egli ha toccato tanti aspetti rilevanti del difficile passaggio che l'economia italiana tutta e, al suo interno, l'industria assicurativa attraversano. Lo ha fatto con franchezza e chiarezza.

Nel mio breve intervento non riprenderò tutti i temi sollevati dal Presidente Minucci. Su alcuni mi sono espresso una settimana fa presentando la Relazione dell'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni (Ivass) che mi onoro di presiedere. Vorrei invece approfittare di questo podio per tornare su un problema specifico; un problema che mi pare essere al centro dell'interesse generale, alla cui soluzione dobbiamo considerarci tutti impegnati: soggetti privati protagonisti del mercato e soggetti pubblici con responsabilità di regolazione o amministrazione. Il problema è quello dei costi e dei prezzi delle polizze per la responsabilità civile nella conduzione di autoveicoli.

Il Presidente dell'Ania ha notato come la visione che la politica ha del mondo assicurativo sia in Italia dominata, "ossessionata", dalla r.c. auto.

Concordo con lui sul fatto che un approccio politico lungimirante debba spingersi a guardare al complesso dell'industria assicurativa, come a un importante settore dell'offerta produttiva del Paese; un settore che dà lavoro, includendo la rete distributiva, a centinaia di migliaia di lavoratori; che dà un contributo significativo al valore aggiunto – dunque al reddito nazionale – prodotto ogni anno; che entra negli scambi internazionali di servizi e di investimenti diretti. Un settore che sa operare bene su mercati sovranazionali in cui la competitività è decisiva.

Al tempo stesso, le sensibilità politiche e sociali sul tema della r.c. auto possono essere comprese. Basta porre mente a pochi dati: il complesso dei premi pagati dalle

famiglie italiane per le assicurazioni obbligatorie può essere stimato in circa 13 miliardi di euro, al lordo delle imposte; il premio medio per famiglia rappresenta il 2 per cento del reddito familiare medio, che è già parecchio; ma per una famiglia appartenente al decile più povero, in cui è in ogni caso frequente il possesso di un'automobile, può superare il 6 per cento.

Quando s'impone una spesa obbligatoria per esigenze di sicurezza collettiva, come nel caso della r.c. auto, si vorrebbe almeno limitarne l'onere sui bilanci familiari. Per un automobilista, essere obbligato a una spesa periodica ritenuta alta trasmette la stessa sensazione che dà l'essere tartassati da una imposta eccessiva. Non stupisce che i media e i rappresentanti politici siano molto attenti alla questione. Le compagnie devono esserlo di conseguenza, ne va della loro reputazione, singola e collettiva. La questione assume quindi contorni anche di stabilità sistemica. L'Ivass non ha e non può avere, è bene rammentarlo, poteri di regolazione tariffaria come quelli delle autorità di controllo sulle *utilities*, ma ha responsabilità sia di controllo prudenziale sia di tutela del consumatore, quindi ha una doppia ragione per preoccuparsene.

Nelle mie considerazioni del 26 giugno scorso ho richiamato la cronicità del problema, avvertendo dell'urgenza ormai raggiunta. Ho annunciato che sarei tornato oggi sull'argomento, cosa che faccio.

Il dato di partenza, obiettivo, è la elevatezza relativa dei prezzi delle polizze nel ramo r.c. auto in Italia rispetto agli altri paesi europei. Dove le valutazioni possono dividersi è sulla individuazione delle cause del fenomeno. Le compagnie, la loro associazione, imputano il divario alla più alta sinistrosità che si osserva in Italia, alle frodi, al costo degli indennizzi.

Come ho ricordato qualche giorno fa, la questione ha molte facce. Il costo degli indennizzi per le compagnie è certamente alto in Italia. Il costo totale è il risultato della frequenza con cui avvengono sinistri e del costo medio dei relativi indennizzi. Entrambe le componenti hanno presentato negli anni profili di anomalia: secondo i dati comparati di Insurance Europe, peraltro fermi agli anni immediatamente prima

della crisi, i livelli italiani sono fra i massimi in Europa, secondi solo a quelli austriaci per la frequenza di sinistri e a quelli svizzeri per il costo degli indennizzi.

La frequenza dei sinistri si era mantenuta per quasi tutti gli anni 2000 intorno all'8,5 per cento del numero di veicoli esposti al rischio, un livello elevato; con la "sinistra" complicità della crisi economica essa è però andata riducendosi dal 2010, fino al 6,2 per cento dello scorso anno. I dati che cito sono tratti dall'ultima Relazione dell'Ania e includono una stima dei sinistri accaduti nell'anno ma non ancora denunciati. La diminuzione ha riguardato tutte le aree del Paese. È immediato metterla in relazione con la riduzione dell'uso dell'automobile indotta dalla contrazione del reddito disponibile, a causa della recessione, e dai rincari dei carburanti. La Relazione dell'Ania contiene interessanti analisi econometriche a questo riguardo, che confermano la prevalente natura congiunturale del fenomeno, pur non potendosi escludere primi effetti del più intenso contrasto delle frodi messo in atto di recente.

Il costo medio dei sinistri continua invece ad aumentare: in complesso, sempre includendo i sinistri avvenuti nell'anno ma denunciati in tempi successivi, esso aveva superato i 4.000 euro a metà del decennio passato; nel triennio più recente è salito a quasi 4.800 euro. L'aumento è in larga parte imputabile agli indennizzi di danni alle persone. In termini reali, sulla base del deflatore del valore aggiunto settoriale, l'incremento del costo medio messo a segno l'anno scorso è pari a quasi il 60 per cento cumulato dall'anno 2000, a oltre il 20 dal 2009.

Gli andamenti della frequenza dei sinistri, in calo, e del loro costo medio, in aumento, si sono tradotti da ultimo, per la prevalenza del primo fenomeno, in una riduzione del premio medio puro, sebbene con una elevata varianza per classi di età e aree di residenza degli assicurati. Rincari, anche forti, si sono avuti per le fasce di reddito più basse (giovani) e nelle aree dove sono maggiori il disagio sociale e la sinistrosità (Centro-Sud).

La riduzione del premio medio puro si è rivelata comunque compatibile con un sostanziale abbassamento degli indicatori di "sbilancio" delle compagnie nel ramo r.c. auto: il rapporto fra esborsi totali per i sinistri avvenuti, incluse le spese, e i premi

raccolti, il cosiddetto *combined ratio*, che era salito negli anni 2000, fino a oltre il 100 per cento nel 2009, è sceso nei tre anni successivi, al 92 per cento nel 2012. Anche la quota del mercato r.c. auto sull'intero ramo danni è risalita ed è oggi nuovamente prossima al 50 per cento come a metà del passato decennio. Il ramo danni è tornato in utile nel 2012, dopo quattro anni di risultati in perdita o nulli.

Una forte sinistrosità automobilistica aggravata dalle frodi è, in Italia, problema serio. Ma non possiamo, ritengo, escludere che alla base del livello comparativamente elevato dei premi vi siano anche altre cause, inerenti alla efficienza e alla concorrenzialità del mercato. In ogni caso, dobbiamo chiederci quali strumenti abbiamo, ciascuno nel proprio ambito di competenza e responsabilità, per porre riparo allo squilibrio.

Il Legislatore è intervenuto lo scorso anno con numerose misure, introdotte dai decreti "liberalizzazioni" e "sviluppo bis". Esse sono classificabili lungo le tre direttrici prima richiamate – contrasto delle frodi, efficienza, concorrenza – anche se in alcuni casi gli interventi miravano a più di una finalità.

Quelle misure hanno suscitato vive aspettative. Alcune sono già attuate, altre sono in corso di attuazione attraverso specifici regolamenti, di competenza dell'Ivass e di altre Autorità. Come ho ricordato nel mio intervento del 26 giugno, l'Ivass sta lavorando alacremente alla predisposizione dei regolamenti attuativi di sua competenza, fornendo anche supporto all'attività regolamentare attribuita ai Ministeri competenti.

Facciamo brevemente il punto della situazione.

Per rafforzare la lotta alle frodi è stata innanzitutto prevista la costituzione presso l'Ivass di un'apposita piattaforma tecnologica (Archivio integrato anti-frode) che consenta di sfruttare i dati esistenti, dispersi presso numerosi soggetti pubblici e privati, spesso frammentati e non incrociabili, e di acquisirne di nuovi presso le compagnie e gli intermediari, per poi mettere a disposizione del mercato e delle autorità un quadro informativo organico delle anomalie riscontrate. Stiamo lavorando

con impegno alla costruzione di questa complessa piattaforma. Valuteremo forme di collaborazione con l'Ania, mantenendo in capo al soggetto pubblico Ivass il controllo finale dei dati.

Ci viene proposto di spingere il compito molto più in là, fino a costituire una vera e propria unità di *intelligence* per la lotta alle frodi, analoga all'Uif, l'Unità di informazione finanziaria istituita presso la Banca d'Italia per contrastare il riciclaggio e il finanziamento del terrorismo. L'analogia incontra limiti: l'Uif basa il suo lavoro sull'obbligo che la legge impone a tutti i soggetti professionali coinvolti di segnalarle ogni operazione sospetta; le segnalazioni vengono approfondite e, se del caso, trasmesse agli organi competenti per le successive investigazioni, su ipotesi di reati perseguibili d'ufficio. Sembra più stretta l'analogia con la Centrale dei rischi, che la Banca d'Italia gestisce nell'interesse degli stessi intermediari finanziari che la alimentano con i loro dati, quindi anche nell'interesse della funzionalità dei processi di valutazione del merito di credito in tutto il sistema.

È comunque fuor di dubbio che, nel tempo moderno, battere le frodi è innanzitutto una questione informativa, tecnologica: occorrono più dati e migliori metodi per trattarli. Siamo pronti a cooperare con tutti i mezzi a nostra disposizione, nei limiti che la legge ci assegna.

Contro le scoperture assicurative e la falsificazione dei documenti è stata prevista dalle norme varate lo scorso anno la dematerializzazione dei contrassegni assicurativi e degli attestati di rischio.

L'Ivass ha già fornito il proprio parere ai Ministeri competenti riguardo alla istituzione della nuova banca dati pubblica dei contrassegni assicurativi; essa consentirà alle forze dell'ordine di controllare le coperture r.c. auto in tempo reale. L'incrocio informatico tra i dati relativi alle coperture e quelli sui veicoli in circolazione consentirà di meglio fronteggiare l'allarmante fenomeno delle scoperture assicurative.

Nell'Ivass stiamo anche lavorando alla dematerializzazione degli attestati di rischio, attraverso la creazione di una banca dati alimentata dalle imprese. Il progetto

va di pari passo con quello dell'Archivio integrato anti-frode, di cui costituisce un segmento.

Per contrastare le truffe sui falsi “colpi di frusta”, sono stati varati dal Legislatore criteri più stringenti e oggettivi per la valutazione delle lesioni personali di minore gravità. Essi stanno producendo effetti positivi per le imprese e per il sistema: abbiamo svolto recentemente una verifica per misurarne gli effetti di riduzione quantomeno del costo dei risarcimenti: nel secondo semestre del 2012, dopo l'introduzione dei nuovi criteri, il costo medio dei sinistri di fascia più bassa (1-3 per cento di invalidità) è diminuito del 20 per cento circa; se il risparmio si dimostrerà permanente, non potrà che tradursi in una riduzione dei premi pagati dai consumatori.

Il decreto “liberalizzazioni” ha inoltre previsto l'offerta di polizze in abbinamento a una “scatola nera” che registri l'attività del veicolo. Dispositivi di questo tipo si sono affacciati da tempo sul mercato. Consentendo di ricostruire la dinamica dei sinistri e di rilevare le condizioni di marcia del veicolo ospitante, la scatola nera è un forte deterrente delle frodi; inoltre, consente efficienti personalizzazioni del *pricing*, in funzione dei comportamenti di guida del conducente.

La norma introdotta lo scorso anno prevede che l'automobilista disposto a ospitare nel suo veicolo una scatola nera non solo non ne paghi i costi di installazione, uso e disinstallazione, ma ottenga uno sconto significativo sul premio assicurativo per responsabilità civile. Tocca all'Ivass emanare, di concerto con il Ministero dello Sviluppo Economico e con gli Uffici del Garante per la protezione dei dati personali, un regolamento attuativo che definisca le modalità di raccolta, gestione e utilizzo dei dati, di interoperabilità in caso di passaggi da una compagnia a un'altra.

Lo schema di regolamento elaborato di concerto fra le tre Istituzioni, dopo una serie di preconsultazioni con gli *stakeholders*, è stato sottoposto alla procedura di pubblica consultazione, che si è chiusa alla fine di aprile. L'Ivass, il Ministero e gli Uffici del Garante stanno ora valutando i numerosi e articolati commenti pervenuti

dall'industria assicurativa, dai produttori di scatole nere e dai *service providers* in vista della pubblicazione del provvedimento definitivo.

È stata nel frattempo sollevata dall'Ania, anche davanti al giudice amministrativo, una questione interpretativa della norma primaria, sul punto se le compagnie debbano considerarsi o no obbligate a offrire alla propria clientela polizze "con scatola nera". In generale, l'industria assicurativa paventa, in caso di confermata obbligatorietà, un diffuso rialzo dei prezzi delle polizze, anche in aree in cui la frequenza delle frodi è ridotta, per compensare l'aumento dei costi subito per l'acquisto e l'installazione delle scatole nere.

Fermo restando che l'Ivass si attiene nella sua azione al dettato della legge, pensiamo che le scatole nere possano dare un contributo decisivo alla lotta alle frodi, se saranno efficacemente risolte le non banali questioni di tutela della *privacy* che esse pongono. La riduzione degli indennizzi che ne potrebbe derivare a regime può coprire sia un sostanzioso contenimento delle tariffe sia il costo di acquisto e gestione dei dispositivi, soprattutto nell'ipotesi che una più larga diffusione lo faccia diminuire. Sarà essenziale la politica di prezzo praticata dalle compagnie. Gli sconti agli automobilisti disposti a farsi installare una scatola nera sul proprio veicolo potranno essere calibrati anche in funzione della diversa sinistrosità attuale delle varie zone del Paese, quindi del beneficio atteso dall'utilizzo della scatola nera in chiave anti-frode.

Un'altra disposizione normativa, volta sia a prevenire le frodi sia a incidere sui costi dei risarcimenti, ha inteso riformare l'attuale criterio di compensazione tra compagnie nell'ambito del sistema del risarcimento diretto del danneggiato a opera della propria impresa assicuratrice; ha affidato all'Ivass la definizione di un nuovo criterio che incentivi l'efficienza delle imprese, il controllo dei costi e l'individuazione delle frodi.

La procedura di risarcimento diretto fu introdotta nel 2007 per facilitare i danneggiati, ma anche per incidere sui costi impropri dei risarcimenti, contribuendo per tale via al contenimento delle tariffe. Sotto quest'ultimo profilo il bilancio, a distanza di sei anni, non è positivo. Le compensazioni avvengono a "forfait",

calcolato annualmente sulla base del costo medio dei risarcimenti pagati nell'anno precedente. La certezza di un rimborso predefinito non incentiva le imprese ad apprestare adeguati controlli sui costi e verifiche anti-frode.

L'Ivass sta lavorando a un diverso criterio, che contiamo di approntare entro settembre e di sottoporre subito dopo a pubblica consultazione, in modo da far entrare in vigore le nuove regole dal 1° gennaio del 2014.

Sempre sul fronte della riduzione e razionalizzazione dei costi, si è in attesa del completamento della regolamentazione del danno alla persona, con riguardo alle cosiddette "macrolesioni" (lesioni impicanti dal 10 al 100 per cento di invalidità permanente). Un DPR, emanato su proposta del Ministro della Salute, di concerto con il Ministro dello Sviluppo economico, con il Ministro del Lavoro e delle politiche sociali e con il Ministro della Giustizia, dovrebbe fissare – per i risarcimenti r.c. auto – una tabella unica per tutto il Paese con l'indicazione del valore pecuniario da attribuire ai punti di invalidità.

Sul finire della passata legislatura la tabella sembrava in via di approvazione, ma è stata bloccata per le proteste delle associazioni dei familiari delle vittime della strada e degli avvocati, che lamentavano una forte riduzione dei valori rispetto alla tabella autonomamente elaborata dal Tribunale di Milano, largamente adoperata dalla magistratura nei giudizi sui risarcimenti in varie parti d'Italia.

Come è noto, diversamente da quella del Tribunale di Milano, la tabella di legge proposta considera solo il danno biologico e non anche quello morale. Ma quest'ultima componente è riconosciuta dalla giurisprudenza come parte integrante dell'importo da risarcire. Una sua valorizzazione *ex lege* eviterebbe disomogeneità in sede giudiziale e, soprattutto, stragiudiziale; in chiave di vigilanza prudenziale, darebbe maggiore oggettività alla determinazione dei costi e alla formazione di riserve tecniche e tariffe. Siamo pronti a dare il nostro contributo tecnico al Parlamento e al Governo.

Una organica tabella di legge è necessaria innanzitutto per ragioni di giustizia ed equità. La sua approvazione non può più attendere troppo.

Un altro insieme di interventi ha inteso incentivare la concorrenza, in particolare favorendo la mobilità degli assicurati: eliminazione del tacito rinnovo nei contratti r.c.auto, apertura alle libere collaborazioni tra intermediari assicurativi, introduzione del contratto base r.c. auto che le imprese dovranno offrire via web.

Quest'ultima è una novità promettente. Il contratto base dovrà contenere le clausole minime necessarie per adempiere all'obbligo di legge: rispetto a esso l'acquirente della polizza potrà scegliere di ampliare o restringere la garanzia accettando conseguenti variazioni del premio base. Sarà più facile confrontare le offerte sul mercato e trovare la giusta combinazione di copertura e prezzo.

Il decreto sviluppo bis ha affidato al Ministero dello Sviluppo Economico – su parere dell'Ivass – il compito di definire il contenuto del contratto base. Abbiamo fornito il parere al Ministero nel febbraio scorso e stiamo ora procedendo, sempre in collaborazione con il Ministero, a integrare il contratto base nel "Tuopreventivatore", il servizio pubblico *online* realizzato dal Ministero e dall'Istituto che permette ai consumatori di confrontare i prezzi di tutte le polizze r.c. auto presenti sul mercato.

Come la mia sommaria elencazione ha mostrato, le questioni sul tappeto sono numerose e complesse. I problemi alla base dell'alto prezzo che si riscontra in Italia per le coperture assicurative obbligatorie nel ramo auto sono antichi e intricati; combinano incentivi regolamentari a volte mal disegnati e inveterati comportamenti degli assicurati e delle loro controparti professionali. Ribadisco che l'interesse a risolverli è comune e deve superare la difesa degli interessi singoli, anche di quelli legittimi.

L'Ivass e l'Autorità garante della concorrenza e del mercato hanno preso in questi giorni l'iniziativa di approfondire congiuntamente, dai rispettivi angoli visuali, i fattori critici dell'attuale assetto del mercato assicurativo della r.c. auto, alla ricerca di ulteriori interventi che possano: rimuovere eventuali impedimenti alla concorrenza; accrescere l'efficienza produttiva; creare le condizioni per una riduzione strutturale dei prezzi delle polizze. Da questa iniziativa potranno scaturire indagini conoscitive,

procedimenti amministrativi, atti regolatori, proposte al Governo e al Parlamento di nuove norme di legge o di modifiche alle esistenti. Su queste ultime chiederemo al più presto il coinvolgimento del Ministero dello Sviluppo economico.

Dopo una prima ricognizione, Ivass e Agcm avvieranno un confronto con l'industria assicurativa, con gli intermediari, con i consumatori, in modo da raccogliere costruttivamente i contributi di tutti i soggetti coinvolti. I risultati dell'analisi e del confronto saranno tempestivamente resi pubblici, sperabilmente entro quest'anno. Una prima riunione operativa del gruppo congiunto si terrà già questa settimana.

Le difficoltà concettuali e operative che abbiamo davanti non devono impedirci di muovere verso un nuovo sistema di assicurazione della responsabilità civile auto: equo, corretto, trasparente, in linea con le migliori esperienze internazionali e con gli auspici, da troppo tempo delusi, di tutti i cittadini italiani.