



**A.S. n. 1644 – Disegno di legge “Misure per il cittadino consumatore e per agevolare le attività produttive e commerciali, nonché interventi in settori di rilevanza nazionale”.**

Audizione del Presidente dell’ANIA  
Fabio Cerchiai

X Commissione Industria  
Senato della Repubblica

Roma, 24 luglio 2007

Ringraziamo l'On.le Commissione Industria per aver accolto la nostra richiesta di audizione sul disegno di legge n.1644, che costituisce il terzo intervento organico in materia di liberalizzazioni.

Nel disegno di legge all'esame della Commissione, le norme che riguardano il settore assicurativo concernono, nello specifico, l'assicurazione r.c. auto e l'assicurazione furto dei veicoli. Per quanto riguarda la r.c. auto, si tratta peraltro di norme dirette a modificare recenti disposizioni dettate in materia, in particolare in tema di risarcimento diretto dei danni da circolazione e in tema di clausole *bonus/malus*.

Nella prima parte della nostra audizione, concentreremo l'attenzione sulle specifiche misure all'attenzione della Commissione, formulando alcune osservazioni di carattere tecnico che riguardano direttamente il testo delle disposizioni o disposizioni comunque connesse.

Lo spirito con cui esporremo le nostre osservazioni è di mera collaborazione in vista della definizione di testi di legge che risultino coerenti con i principi e le esigenze della tecnica assicurativa, oltre che con gli interessi stessi dei consumatori.

Nella seconda parte, esporremo, sia pur sinteticamente, alcune considerazioni sul contesto che caratterizza l'assicurazione r.c. auto.

## **1. IL DISEGNO DI LEGGE A.S. N. 1644**

### **a) Il sistema di risarcimento diretto: articolo 16**

Il sistema di risarcimento diretto, introdotto dal Codice delle assicurazioni private nella precedente legislatura, è stato reso esecutivo con un decreto del Presidente della repubblica, su proposta del Ministro dello sviluppo economico. Si tratta quindi di una misura ampiamente condivisa, rispetto alla quale sono risultate fondamentali le riflessioni positive maturate tra l'Autorità Garante della concorrenza e del mercato, l'ISVAP, le Associazioni dei consumatori e il settore assicurativo.

L'articolo 16, con cui si propone di integrare l'articolo 150 del Codice delle assicurazioni, rischia di ridimensionare i possibili effetti positivi derivanti dall'introduzione del sistema di risarcimento diretto per i danni r.c. auto.

L'integrazione proposta dall'articolo 16 determinerebbe l'aggiunta, all'articolo 150, comma 1, del Codice delle assicurazioni - che stabilisce i contenuti del decreto presidenziale di attuazione del sistema di risarcimento diretto (D.P.R. n. 254/2006) - della lettera **e-bis**,

secondo cui detto decreto dovrebbe stabilire anche « *la disciplina dei rapporti con le imprese di autoriparazione abilitate a norma di legge, secondo parità di condizioni e ferma restando la libertà di scelta, da parte del danneggiato, di imprese di autoriparazione abilitate di propria fiducia* ».

La norma, sia pure con formulazione non perspicua e che si presta ad equivoci interpretativi, sembra comprimere in modo rilevante la possibilità di prevedere convenzioni tra compagnie di assicurazione e autoriparatori carrozzieri allo scopo di razionalizzare un'importante voce di costo e di concepire polizze che contemplino l'impegno dell'assicurato a recarsi presso una carrozzeria convenzionata a fronte di uno sconto del premio r.c. auto.

In tal modo, verrebbe meno uno degli elementi fondamentali su cui si è fondata la *ratio* dell'introduzione per legge del sistema, che va ricercata nella sua capacità di espellere le voci di costo improprie che gravano sui risarcimenti e nel mettere in competizione le imprese di assicurazione sulla filiera dei costi, anche grazie alle economie di scala ottenibili nelle operazioni di riparazione dei veicoli.

Da questo punto di vista, la previsione è diretta a comprimere la concorrenza e non certamente ad ampliarla.

La stessa Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, in un parere inviato ai Presidenti della Camera e del Senato in data 29 maggio 2007 - su di un testo dell'articolo 16, poi parzialmente modificato dalla Commissione attività produttive della Camera senza che sul punto si eliminassero equivoci interpretativi - aveva segnalato il contenuto anticompetitivo della disposizione.

L'A.G.C.M. aveva precisato che *“affinché il consumatore possa avvalersi della possibilità offerta dal sistema di risarcimento, in termini di minori premi versati e maggiore qualità del servizio liquidativo, è necessario che le compagnie di assicurazione possano fare affidamento su imprese di autoriparazione controllate o convenzionate. La norma appare chiaramente volta “ad impedire che si creino le basi per tale forma di risarcimento, in quanto limita la possibilità di convenzionare le carrozzerie e non permette che si sottoscrivano contratti tra imprese e consumatori nei quali l'assicurato, in cambio di uno sconto sul premio di polizza, rinunci alla scelta del carrozziere di propria fiducia”*.

La disposizione, a nostro giudizio, andrebbe pertanto cassata.

In linea subordinata, se la norma fosse diretta a garantire ai consumatori la qualità delle prestazioni riparative dei veicoli nonché la libertà di scelta in ordine a polizze che prevedano sconti di premio dietro l'impegno a recarsi presso carrozzerie convenzionate con la compagnia, per eliminare qualsiasi equivoco la stessa andrebbe opportunamente modificata.

A tal fine, sarebbe opportuno che la disposizione assumesse rilevanza autonoma - come norma di principio e non tra le materie affidate al decreto di attuazione del sistema dal comma 1 dell'articolo 150 del Codice delle assicurazioni - e che prevedesse che le eventuali convenzioni tra imprese di assicurazione e carrozzieri, abilitati secondo le disposizioni vigenti, si svolgano nel rispetto dei principi di concorrenza e di tutela delle libere scelte contrattuali effettuate dai consumatori in sede di stipulazione della polizza.

### **b) Le disposizioni in materia di clausole *bonus/malus*: articolo 56**

L'articolo 56 del disegno di legge ritorna sulla disciplina dettata dall'articolo 5, comma 2 del decreto legge n. 7/2007, convertito nella legge n. 40/2007, che aveva condotto alla modifica dell'articolo 134 del Codice delle assicurazioni, introducendo disposizioni imperative in materia di clausole *bonus/malus* nell'assicurazione r.c. auto.

La portata della modifica proposta dall'articolo 56 è minima se confrontata allo spessore delle disposizioni contemplate dal testo vigente dell'articolo 134.

Al riguardo, appare opportuno rammentare che tali disposizioni concernono:

- ❖ il periodo temporale di validità dell'attestato di rischio, portato da un anno a cinque anni (**comma 3 dell'articolo 134**);
- ❖ l'obbligo per le imprese di applicare al contratto r.c. auto relativo ad un ulteriore veicolo **della medesima tipologia** acquistato dal proprietario di un veicolo già assicurato o da un componente stabile del suo nucleo familiare la medesima classe di merito b/m assegnata al veicolo già assicurato (**comma 4-bis dell'articolo 134**);
- ❖ le regole da seguire per la variazione della classe b/m a seguito di sinistro, prevedendo: a) il divieto di applicazione di qualsiasi variazione della classe di merito b/m a seguito di un sinistro prima di averne accertato l'effettiva responsabilità; b) nell'accertamento della responsabilità, la possibilità di valorizzare esclusivamente la "responsabilità principale", escludendo dall'applicazione del *malus* i responsabili in concorso minore o corresponsabili al 50%; c) nel caso di impossibile individuazione di un responsabile "principale", la ripartizione *pro quota* della responsabilità ai fini dell'eventuale successiva variazione della classe di merito b/m solo a seguito di altri sinistri (**comma 4-ter dell'articolo 134**);
- ❖ l'obbligo di avviso tempestivo dell'assicurato in merito alla variazione di classe a seguito di sinistro (**comma 4-quater dell'articolo 134**).

Come è probabilmente noto, rispetto a talune di tali disposizioni e, in particolare, con riferimento alle norme sull'assegnazione della classe di merito in caso di acquisto di ulteriori veicoli e alle regole di classificazione dei veicoli a seguito di sinistro, l'ANIA ha espresso riserve di ordine tecnico circa gli effetti derivanti dalla loro applicazione.

Entrambe le disposizioni in materia di *bonus/malus*, al di là dei benefici immediatamente realizzabili a livello individuale dai destinatari delle misure di favore, comportano infatti la necessità di riequilibrare il fabbisogno tariffario attraverso un recupero dall'intera mutualità delle minori risorse percepibili nelle situazioni contrattuali regolate dal provvedimento.

Quanto alla prima, rispetto alla quale l'articolo 56 del disegno di legge in esame propone una modifica estensiva del beneficio, si osserva che obbligare ad assegnare ai contratti di assicurazione relativi agli ulteriori veicoli acquistati da un soggetto e dai suoi familiari la stessa classe di merito assegnata al primo veicolo, anziché la classe di ingresso predisposta dall'impresa, si traduce in un'imposizione di sconti di prezzo: ne deriva una riduzione dei premi attesi e la necessità di chiedere un sovrappremio agli altri assicurati per coprire il fabbisogno mancante.

In tale contesto, l'articolo 56 contempla l'estensione del principio dell'applicazione della classe di merito più favorevole conseguita su un veicolo "ai casi di sostituzione di autoveicoli della categoria internazionale N1 con veicoli della categoria M1", vale a dire in caso di sostituzione di un autocarro con un autovettura.

La modifica proposta costituisce in realtà anche una deroga al disposto del comma 4-bis dell'articolo 134, in quanto tende a superare la condizione che i veicoli assicurati e da assicurare appartengano alla medesima tipologia. Da questo punto di vista, la modifica proposta è censurabile di per sé, poiché inserisce una distorsione nella tecnica tariffaria, in quanto ogni tipologia di veicolo presenta caratteristiche molto diverse di rischiosità cui corrispondono strutture tariffarie necessariamente diverse e non confrontabili. Le tariffe *bonus/malus* degli "autocarri" hanno scale di classi di merito e relativi coefficienti di premio del tutto specifiche e molto diverse dalle scale *bonus/malus* predisposte per le autovetture. La classe di merito "x" maturata su un autocarro con una massa di 3,5 tonnellate, quindi, come indicatore di rischio ha un significato profondamente diverso da quello espresso dalla classe "x" maturata su un'utilitaria.

Si rappresenta pertanto alla Commissione l'opportunità che l'articolo 56 sia cassato.

Quanto alle disposizioni sulla classificazione del rischio a seguito di sinistro, che non rientrano nel testo di questo disegno di legge, gli evidenti effetti paradossali cui condurranno ci inducono a sottoporre alla Commissione una valutazione sull'opportunità di intervenire, modificando il comma 4-ter dell'articolo 134.

Si rammenta che l'attuale testo del comma 4-ter è il seguente: «*Conseguentemente al verificarsi di un sinistro, le imprese di assicurazione non possono applicare alcuna variazione di classe di merito prima di aver accertato l'effettiva responsabilità del contraente, che è individuata nel responsabile principale del sinistro, secondo la*

*liquidazione effettuata in relazione al danno e fatto salvo un diverso accertamento in sede giudiziale. Ove non sia possibile accertare la responsabilità principale ovvero, in via provvisoria, salvo conguaglio, in caso di liquidazione parziale, la responsabilità si computa pro quota in relazione al numero dei conducenti coinvolti, ai fini dell'eventuale variazione di classe a seguito di più sinistri ».*

Anche queste disposizioni producono effetti dal punto di vista tariffario, in quanto cambiare le regole di valorizzazione della responsabilità ai fini dell'applicazione degli aumenti di premio a carico degli autori dei sinistri (*malus*), includendo nella penalizzazione solo i responsabili "principali" accertati ed escludendo i responsabili in concorso minore o responsabili al 50%, sottrae al fabbisogno previsto le risorse provenienti da detti aumenti: questo effetto si cumula con quello descritto in precedenza in termini di riduzione dei premi attesi.

Ma al di là degli effetti economici sul fabbisogno, il sistema concepito per la valorizzazione delle responsabilità è profondamente iniquo proprio nei confronti di coloro che non commettono incidenti, in quanto è da costoro che verranno recuperate le minori risorse percepite da coloro che causano i sinistri in concorso di colpa.

Prendendo atto dell'intenzione del legislatore di aver voluto introdurre una regola meno penalizzante rispetto ai sistemi *bonus/malus* finora adottati, l'obiettivo può essere raggiunto in modo molto più equo, prevedendo che le imprese di assicurazione nella predisposizione delle clausole *bonus/malus* contemplino sistemi di penalizzazione che tengano conto dell'eventuale responsabilità parziale dell'assicurato rispetto al sinistro provocato.

A titolo d'esempio, se le condizioni b/m prevedono che a seguito di un sinistro vengano attribuite due classi di *malus*, nel caso di responsabilità in concorso con altro conducente l'evoluzione negativa dovrebbe limitarsi ad una sola classe di *malus*.

In questo modo, in caso di concorso di colpa, la penalizzazione verrebbe proporzionata al grado di responsabilità e non sterilizzata in vista dell'eventuale verificarsi di futuri sinistri, come stabilito dalla norma in vigore: sistema, quest'ultimo, che da un lato impedisce all'impresa di reintegrare immediatamente il proprio fabbisogno tariffario in relazione a pagamenti concretamente effettuati, ancorché relativi a responsabilità parziali e, dall'altro, determina il rischio di non poter mai più recuperare alcunché a titolo di penalizzazione se sinistri futuri non abbiano a verificarsi.

Soprattutto, la modifica da noi proposta renderebbe la norma coerente con l'ordinamento civilistico, secondo il quale, nel caso di concorso di colpa, ogni responsabile è tenuto a una quota di risarcimento pari al proprio grado di responsabilità. L'assicuratore di r.c. copre, appunto, questa responsabilità civilistica sostanziale ed è tenuto a risarcire a propria volta il danno in proporzione al grado di responsabilità del suo assicurato.

Infine, la modifica eviterebbe effetti paradossali e forieri di comportamenti fraudolenti specialmente per i sinistri che coinvolgono due veicoli con responsabilità al 50%. In questi casi, secondo l'attuale testo del comma 4-ter, nessuno dei due si vedrà attribuito il *malus*. A tale riguardo, si pensi solo all'estrema convenienza di simulare un incidente in cui due automobilisti ammettono, con dovizia di dichiarazioni concordanti e disponendo di auto già danneggiate, una responsabilità al 50%: ognuno potrà lucrare sulla somma del risarcimento, senza alcuna conseguenza in termini di peggioramento delle rispettive classi di merito. Il sistema del risarcimento diretto con modulo di constatazione di incidente sottoscritto da entrambi i conducenti costituirebbe la modalità più agevole per ottenere il frutto di tali facilissimi raggiri.

***c) Il certificato di chiusa inchiesta nell'assicurazione furto dei veicoli: articolo 57***

L'articolo 57 obbliga le imprese di assicurazione ad indennizzare il danno derivante dal furto o incendio del veicolo assicurato a prescindere dal rilascio del provvedimento di chiusura dell'istruttoria penale in ordine al reato commesso ai danni dell'assicurato.

La c.d. chiusa inchiesta risulterebbe essenziale ai fini dell'indennizzo solo nei casi in cui il furto o l'incendio del veicolo risultino connessi ad eventuali reati di cui all'articolo 642 del Codice penale (Truffa in assicurazione) e a condizione che gli stessi formino oggetto di procedimento giudiziario.

Si ricorda che sulla condizione del rilascio della chiusura di istruttoria ai fini del pagamento dell'indennizzo, l'ISVAP in passato aveva diramato istruzioni per limitare la condizione stessa alle sole ipotesi di fondato sospetto di tentativo di frode. L'ANIA stessa aveva sensibilizzato le imprese ad un uso appropriato di tale condizione di indennizzabilità, pur rendendosi conto che il problema riguardava prevalentemente alcune aree del territorio nazionale soggette a diffusi fenomeni fraudolenti.

Condividiamo lo spirito della norma, che, perseguendo l'interesse generale della collettività a contrastare le frodi assicurative, riconosce la necessità che in presenza di un procedimento penale concernente l'articolo 642 c.p. il rilascio della chiusura di istruttoria costituisca condizione per l'indennizzabilità del furto o dell'incendio.

Rappresentiamo peraltro alla Commissione la circostanza che in molti casi la raccolta degli elementi probatori per la valida presentazione di una querela per truffa (onde evitare anche una contro-querela per calunnia) richiede indagini di un certo spessore e di durata non definibile a priori. Per questi casi, il vincolo previsto dalla norma proposta (instaurazione di un procedimento giudiziario) ai fini della possibilità di eccepire la mancata chiusura di

istruttoria sul furto o sull'incendio potrebbe risultare eccessivamente rigido.

## 2. L'ASSICURAZIONE R.C. AUTO: L'ATTUALE CONTESTO

Nell'ultimo periodo, gli interventi legislativi in materia di assicurazione r.c. auto sono stati molteplici. Dal 2000 ad oggi, escludendo il disegno di legge in esame ed il recepimento di direttive comunitarie, i provvedimenti normativi di rango primario sono stati ben sei.

Si è trattato, in alcuni casi, di interventi limitati ad alcune specifiche problematiche (il decreto legge n. 70/2000 e i due decreti legge "Bersani" sulle liberalizzazioni, contenenti peraltro anche rilevanti disposizioni sulla distribuzione assicurativa e sulla durata dei contratti dei rami danni) in altri, di interventi più organici di riforma della legislazione sull'assicurazione obbligatoria risalente come impianto alla legge n. 990/1969 (la legge n. 57/2001, la legge n. 273/2002 e il Codice delle assicurazioni, che ha introdotto il sistema di risarcimento diretto obbligatorio).

Sia gli interventi puntuali che quelli organici hanno riguardato il complesso della struttura normativa della r.c. auto, dalla disciplina dell'attività d'impresa alle norme in materia di contratti, dai profili tariffari a quelli relativi alla liquidazione dei sinistri.

Tale notevole produzione normativa ha perseguito sostanzialmente quattro obiettivi: il contenimento dei costi di sistema e dei prezzi dell'assicurazione; la trasparenza nell'offerta dei prodotti; lo sviluppo della concorrenza tra imprese; il miglioramento del servizio prestato agli assicurati.

A parte quanto anticipato in tema di clausole *bonus/malus* e tralasciando in questa sede le norme in materia di distribuzione dei prodotti assicurativi – su cui abbiamo più volte espresso motivati dissensi per gli effetti negativi che ne deriveranno soprattutto a danno dei consumatori - tali obiettivi sono stati prevalentemente condivisi dal settore assicurativo, che non solo si è uniformato alle nuove disposizioni dettate nel corso del tempo, ma ha anche contribuito ad individuare le problematiche prioritarie da affrontare per frenare la spirale di aumento dei costi dei risarcimenti, che, fino al 2002, ha determinato sostenuti aumenti dei prezzi delle garanzie r.c. auto, resi necessari dal forte squilibrio economico nella gestione tecnica dello specifico ramo.

Dopo l'emergenza a cavallo tra la fine degli anni '90 e i primi anni del 2000, oggi, anche grazie ad alcune misure contenute nei citati provvedimenti legislativi, la dinamica nominale delle tariffe dell'assicurazione obbligatoria – registrata, cioè, sulle tariffe pubblicate dalle imprese, che hanno un mero valore di riferimento - segue andamenti del tutto fisiologici. Secondo le rilevazioni dell'ISTAT, a giugno il tasso tendenziale (giugno 2007 su giugno 2006) è stato pari a 1,40% , contro il 2,26% registrato nello stesso periodo dello scorso

anno; tale valore è inferiore al tasso tendenziale dell'indice generale dei prezzi (NIC) che a giugno 2007 è stato pari all' 1,69%. Da giugno 2003, data di sottoscrizione del Protocollo d'intesa tra l'ANIA e molte associazioni dei consumatori (vale a dire in un periodo di 48 mesi), l'aumento è stato pari a 5,91% contro il 8,37% registrato dall'inflazione.

La dinamica effettiva dei prezzi della r.c. auto, che misura l'andamento della spesa reale sostenuta dall'intera collettività per l'acquisto delle polizze, mostra peraltro che la tendenza in atto, ormai da due o tre anni, è quella di una graduale riduzione del prezzo medio. Lo rileva il rapporto fra la raccolta premi delle compagnie e il numero di veicoli assicurati. Questo indicatore tiene conto dei prezzi realmente praticati nel gioco della concorrenza e non della pura tariffa di riferimento che, in un mercato libero e competitivo, ha scarso significato. Riflette cioè la dinamica concorrenziale e gli sconti commerciali ad essa conseguenti, nonché l'evoluzione del numero degli assicurati nelle classi di merito più favorevoli.

Tale indicatore mostra che il prezzo medio effettivo delle polizze r.c. auto è diminuito, in termini nominali, dello 0,8% nel 2006 e dell'1,5% nel 2005; era aumentato solo dello 0,5% nel 2004. Nel triennio 2004-2006 il prezzo delle polizze è complessivamente sceso in termini reali, ossia al netto dell'inflazione, dell'8%.

La concorrenza tra imprese è una realtà incontestabile e ha favorito la riduzione della spesa dei consumatori, ma non risulta ancora pienamente sfruttata dagli assicurati, nonostante gli strumenti di confrontabilità di prezzi e condizioni contrattuali esistenti presso i siti internet e i punti vendita delle compagnie.

Se si ritiene, come noi riteniamo, che siano auspicabili e possibili riduzioni più consistenti del prezzo medio, occorre che si verifichino le condizioni per giungere ad una riduzione delle voci di spesa che caratterizzano la struttura dei costi della r.c. auto.

Il costo medio dei sinistri ha superato i 4.100 euro. È un valore ben più elevato della media europea che è pari a 3.000 euro. Questa differenza è in buona parte spiegata dal fatto che in Italia il numero dei sinistri con danni alla persona – nella grande maggioranza dei casi di lievissima entità – è pari al 21% del totale, più del doppio che, ad esempio, in Francia e Germania.

In Italia la frequenza dei sinistri r.c. auto, componente fondamentale del costo dell'assicurazione, pur ridottasi nell'ultimo decennio, è pari all'8,4%, che si confronta con una media europea del 7%. In Germania questo indicatore è pari al 6,8%, in Francia al 4,8%.

Vi è una relazione evidente fra il divario della frequenza sinistri e alcune caratteristiche strutturali del nostro sistema: dal basso livello di sicurezza delle nostre strade, alla limitata

efficienza del trasporto pubblico che determina la congestione del traffico nelle città e nelle autostrade; dallo scarso rispetto delle regole del codice della strada, alla diffusione di fenomeni fraudolenti.

Se riuscissimo, ad esempio, a portare la frequenza dei sinistri e il loro costo medio ai livelli della Francia, otterremmo una riduzione del costo dei risarcimenti del 50%: ciò significherebbe minori costi per le imprese e gli assicurati per 7 miliardi e mezzo di euro all'anno.

È del tutto evidente, quindi, che per rendere possibile una più consistente riduzione generalizzata dei prezzi della r.c. auto occorre abbattere la frequenza e il costo medio dei sinistri.

### ***2.1. Come abbattere la frequenza dei sinistri: la sicurezza stradale e le frodi***

Due sono i fattori che possono condurre ad una riduzione consistente della frequenza dei sinistri: la sicurezza stradale e la lotta alle frodi.

Servono misure forti per la prevenzione degli incidenti stradali. E' un terreno sul quale, per quanto ci è possibile, siamo impegnati direttamente attraverso la nostra Fondazione per la Sicurezza Stradale.

In base agli accordi di Lisbona entro il 2010 dovremmo ridurre il numero delle vittime della strada del 50% rispetto al 2001. Sino ad oggi siamo riusciti a ridurlo solo del 16%. Nel 2005 i morti sulle strade, secondo i dati ufficiali, sono stati 5.600. Secondo l'*European Transport Safety Council* l'Italia è al 14esimo posto nella classifica della sicurezza stradale relativa ai paesi del Vecchio continente. Il nostro paese fa registrare una mortalità superiore del 13% rispetto alla media della mortalità europea e la forbice si allarga ulteriormente se prendiamo come riferimento i dati della Francia, paese più virtuoso.

Approfondendo l'analisi, due sono gli ambiti particolarmente critici.

Sul fronte delle due ruote i morti per incidenti stradali sono in continuo aumento e contiamo il maggior numero di vittime in Europa. In Italia le due ruote valgono il 3,6% della mobilità ma incidono per il 26% sulla mortalità generale da incidenti stradali. Siamo di fronte ad una vera e propria emergenza sociale in materia di motocicli (Fonte: Consulta Nazionale CNEL – Libro Bianco presentato al Parlamento).

La velocità eccessiva rappresenta un fattore di rischio per la sicurezza; basti pensare però che, secondo uno studio del *Transport Research Laboratory* del Regno Unito, una riduzione di 3 km/h della velocità media permetterebbe di salvare da 5.000 a 6.000 vite ogni anno in

Europa e eviterebbe da 120.000 a 140.000 incidenti.

Occorre ricordare, poi, che oltre la metà dei 1.300 morti sul lavoro registrati ogni anno sono da ricondurre a incidenti stradali.

In sintesi, è una vera emergenza sociale, come dimostra la recrudescenza degli incidenti in questo primo periodo estivo. Le misure legislative, anche quelle annunciate in questi giorni, rappresentano un segnale positivo di attenzione al fenomeno, ma di per sé non sono sufficienti se non accompagnate dagli strumenti applicativi che rendano efficaci i precetti.

I controlli sulle strade sono palesemente insufficienti per mancanza di risorse (ad es., in Francia i controlli in un anno sono pari a 8 milioni a fronte dei nostri 300 mila): gli investimenti in sicurezza stradale in Italia raggiungono i 2 euro pro-capite contro i 15-20 euro della media UE (Fonte: Consulta Nazionale CNEL).

I provvedimenti sanzionatori sono troppo spesso annullati sfruttando le pieghe della legge. Il garantismo a tutti i costi produce indifferenza e svuota l'azione deterrente della norma. La minaccia di arresto del conducente risultato positivo al test che certifica l'abuso di alcol (detenzione che difficilmente verrà scontata) non è efficace quanto, ad esempio, il ritiro della patente con inibizione a guidare per sempre o quantomeno per periodi di lunga durata.

L'altra grande emergenza è la diffusione delle truffe in assicurazione. Soprattutto in alcune aree del paese esiste una forte e palese correlazione tra l'alta frequenza sinistri e la diffusione di fenomeni fraudolenti.

L'Italia è uno dei pochi paesi in cui, al di là della continua e meritoria opera delle forze dell'ordine e dei singoli magistrati, manca un'azione sistematica di contrasto delle frodi da parte delle pubbliche Autorità.

Non occorrono ingenti risorse. Basterebbe una struttura composta da non più di una decina di operatori, che riassuma in sé le capacità tipiche dell'analisi di banche dati di grandi dimensioni.

Nell'impossibilità di realizzare un'efficace attività antifrode gestita direttamente dal settore assicurativo, a causa dei limiti impostici dal Garante della privacy, abbiamo molte volte ribadito la disponibilità dell'industria assicurativa a finanziare il costo dell'eventuale nuova struttura. Malgrado questa disponibilità, il progetto, che pure ha trovato ampi consensi *bipartisan* nella competente Commissione parlamentare, sembra arenarsi.

Chiediamo anche all'O.le Commissione Industria di farsi portatrice di tale nostra proposta

su una cosa tanto semplice, ma tanto importante, oltre che a costo zero.

Riteniamo che non si possa accettare che l'assicurazione – e non solo nel ramo auto – si trasformi, di fatto, da strumento di protezione dei cittadini, in un perverso meccanismo di finanziamento della malavita organizzata, a danno degli onesti.

## **2.2. *Il contenimento del costo medio dei risarcimenti: il risarcimento diretto***

Come anticipato, il passaggio al nuovo sistema di risarcimento diretto rappresenta un cambiamento radicale per l'industria e nel rapporto tra assicurazione e cliente. Un cambiamento che è maturato dopo un lungo e costruttivo dialogo fra ANIA, Autorità Garante della Concorrenza, ISVAP e associazioni dei consumatori.

Il sistema del risarcimento diretto ha indubbe potenzialità positive, specie per quanto riguarda la qualità del rapporto fra assicurazione e clienti-assicurati.

L'obiettivo di ridurre i costi e, dunque, il livello delle tariffe dipende in larga misura dalla possibilità che avremo di espellere dal sistema gli oneri impropri, relativi al contenzioso nella fase che precede l'offerta di risarcimento da parte della compagnia, nonché di contenere i costi di riparazione indirizzando i clienti verso carrozzerie convenzionate. Da questo punto di vista si ribadisce che l'articolo 16 del disegno di legge all'esame della Commissione genera equivoci circa l'utilizzo di tale modalità competitiva.

I primi mesi di applicazione del nuovo sistema non consentono ancora di effettuare una valutazione compiuta, ma inducono a un cauto ottimismo. Per quanto riguarda l'applicazione della nuova procedura, a giugno risultavano circa 925.000 richieste di risarcimento, di cui circa 535.000 già liquidate. Per quanto riguarda i costi dei sinistri risarciti, non si dispone di dati, noti solo all'organismo di compensazione tra imprese gestito dalla Consap S.p.A.. Occorre rilevare peraltro che per un resoconto sull'andamento dei costi occorrerà un periodo temporale congruo per osservare i sinistri di maggior entità, che, in presenza di danni alla persona, necessitano di tempi di liquidazione più ampi.

Occorre ricordare inoltre che si tratta di un apparato di regole e processi operativi assai complesso che necessita, inevitabilmente, di un non breve periodo di rodaggio prima di giungere al pieno regime.

Verificheremo con le istituzioni competenti l'efficacia del sistema e, per quanto ci compete siamo aperti ai miglioramenti che si rendessero necessari.