



Istituto per la Vigilanza sulle Assicurazioni Private e di Interesse Collettivo

*Commissione 10° del Senato della Repubblica
(Industria, Commercio, Turismo)*

Indagine conoscitiva sul settore dell'assicurazione di
autoveicoli, con particolare riferimento al mercato ed alla
dinamica dei premi dell'assicurazione per responsabilità civile
auto (RCA)

**Seguito Audizione del 29 novembre 2011
(Argomenti non Conclusi)
del Presidente dell'ISVAP
Giancarlo Giannini**

Roma, 14 dicembre 2011

Ringrazio per la possibilità datami dal Onorevole Presidente di dare risposta alle considerazioni formulate da alcuni Senatori nel corso dell'Audizione tenutasi lo scorso 29 novembre¹ a margine della presentazione della Relazione prodotta dall'Autorità (di seguito "Relazione").

1. Senatore Casoli chiede in quale modo l'Istituto giudica che la costituenda struttura operativa antifrode possa coordinarsi con la magistratura (integrazione del gruppo di lavoro con rappresentanti della magistratura e delle forze dell'ordine).

Prima di entrare nel merito della domanda posta dal Senatore Casoli, mi permetto di ricordare che l'ISVAP opera, nell'espletamento delle attività di regolazione e controllo nonché di quelle consultive nei confronti di Parlamento e Governo, quale organismo pubblico, tecnico, indipendente e *super partes*.

Le Associazioni di categoria di imprese, intermediari e degli altri operatori del settore assicurativo sono, come ovvio, portatori di interessi propri, legittimi ma non sempre coincidenti con quelli del miglior funzionamento del mercato e, soprattutto, con quelli dei suoi utenti.

L'art. 1 del DDL prevede espressamente la collaborazione del gruppo di lavoro con l'Autorità Giudiziaria e le forze di polizia, ai fini dell'esercizio dell'azione penale per il contrasto delle frodi assicurative, nonché la possibilità di invitare a partecipare alle riunioni del "gruppo di lavoro" esperti delle forze dell'ordine o altri esperti (dunque, anche appartenenti all'ordine giudiziario) a seconda dei temi trattati.

Come riportato nella Relazione, l'Autorità ritiene opportuno integrare il gruppo di lavoro con un numero di addetti operativi, con competenze specializzate nella gestione di sistemi informatici complessi.

Auspicabile, comunque, è l'inserimento di ulteriori professionalità - provenienti dalla Magistratura e/o dalle Forze dell'ordine - che possano contribuire alla migliore realizzazione del contrasto ai fenomeni fraudolenti.

Rispetto alla collocazione dell'istituenda Unità Antifrode, l'Autorità non ritiene che la sua istituzione presso ISVAP rappresenti un vincolo insormontabile.

Ciò che, d'altro canto, riteniamo importante è il contributo - ed il ruolo - che l'ISVAP può e vuole fornire, in ciò potendo contare:

- sulla visione completa e approfondita del mercato in tutti i suoi aspetti e dei fenomeni, anche patologici, che in esso si manifestano;
- sull'esperienza maturata in questi anni nella gestione di quello che riteniamo un prezioso strumento per il contrasto ai fenomeni fraudolenti: la Banca Dati Sinistri,

¹ Cfr anche Bozza Resoconto Stenografico della Seduta n. 251 del 29 novembre 2011.

in relazione alla quale mi permetto di rinnovare l'auspicio che vengano accolte le proposte di intervento normativo rappresentate lo scorso 29 novembre².

Sul piano più generale, l'Autorità ritiene che sia, comunque, oramai indilazionabile l'emanazione delle misure oggetto di valutazione contenute nel c.d. DDL Antifrode, ivi comprese le disposizioni inerenti l'istituenda Unità antifrode.

2. Senatore Paravia *richiamando il caso del Consorzio Salerno trasporti, chiede di conoscere quali interventi siano in corso di adozione.*

Per quanto riguarda il caso specifico dell'azienda che gestisce il trasporto pubblico locale di Salerno, voglio anzitutto far presente che l'intervento dell'Autorità ha consentito di risolvere la situazione creatasi: nei giorni appena successivi alla precedente Audizione si è dato corso alla stipula della polizza relativa all'assicurazione r.c.auto degli autobus di proprietà della suddetta azienda con una primaria impresa operante nel ramo.

In via generale, la questione relativa alle difficoltà che le aziende di trasporto pubblico locale incontrano nella copertura assicurativa r.c.auto è già da tempo all'attenzione dell'ISVAP che si muove nel solco di due direttrici parallele:

- interviene sui casi specifici segnalati, richiamando le imprese al rispetto dell'obbligo a contrarre - pur tenendo conto della peculiarità dei rischi oggetto della copertura;
- ha avviato un tavolo tecnico sul tema, al quale è stata convocata l'ASSTRA, Associazione nazionale delle aziende di trasporto pubblico locale, e l'ANIA, Associazione nazionale delle imprese di assicurazione, al fine di un proficuo dialogo tra le parti per la ricerca di soluzioni condivise in grado di affrontare le criticità che le aziende locali incontrano nella copertura dei rischi r.c.auto dei propri parchi veicoli; i lavori sono in corso.

3. Senatore Bubbico, *si interroga sulla possibilità di adozione di un sistema assicurativo duale che poggia sulla storia assicurativa del veicolo e su quella del conducente.*

Come accennato nella Relazione, nell'ambito dei lavori volti alla rivisitazione organica del sistema bonus-malus, sono in fase di approfondimento le diverse possibilità per definire un sistema di personalizzazione del premio con modalità che

² In sintesi, la rivisitazione dell'impianto sanzionatorio e l'introduzione di uno specifico obbligo di consultazione della Banca dati sinistri nella fase di accertamento e liquidazione dei sinistri di maggiore complessità, che abbiano causato lesioni personali o il decesso; cfr *Indagine conoscitiva sul settore dell'assicurazione di autoveicoli, con particolare riferimento al mercato ed alla dinamica dei premi dell'assicurazione per responsabilità civile auto (RCA), Audizione del Presidente dell'ISVAP, Giancarlo Giannini, presso la Commissione 10° del Senato della Repubblica, 29 novembre 2011.*

risultino oltre che “trasparenti”, effettivamente “premianti” per i soggetti virtuosi e incentivanti la mobilità dei consumatori.

Ciò avendo presente l'esigenza della compatibilità con il sistema normativo comunitario, che è imperniato sulla assicurazione del singolo veicolo posto in circolazione (cfr Direttiva 72/166/CEE e della Direttiva 90/618/CEE, che hanno previsto il principio dello “stazionamento unico” del veicolo, ai fini dell'obbligo di copertura e dell'individuazione dello Stato di immatricolazione del veicolo).

Del resto, un sistema di assicurazione obbligatoria imperniato sulla patente di guida anziché sul veicolo, rischierebbe di favorire i soggetti proprietari di diversi veicoli - obbligati a stipulare una sola polizza - e svantaggiare le famiglie con un'unica autovettura guidata da più componenti (obbligati tutti a munirsi della copertura).

Sul piano tecnico, comunque, la tariffa è soprattutto determinata dal c.d. fabbisogno tariffario (sinistri pagati e riservati oltre ai costi); il “nodo” da sciogliere è la sua riduzione attraverso interventi sul quadro normativo e la massima efficienza da parte delle imprese.

4. Senatrice Bugnano, pone una serie di quesiti riguardo alla revisione delle micro invalidità permanenti; ai comportamenti tenuti in fase di liquidazione, in pendenza di un procedimento penale; alla possibilità di giungere ad una personalizzazione del sistema bonus-malus.

Il risarcimento dei danni alla persona di lieve entità (1-9% di invalidità permanente) trova nel Codice delle Assicurazioni una specifica regolamentazione, sia per quanto riguarda la loro valutazione medico-legale sia per quanto riguarda i relativi valori economici del punto. Ciò nonostante, non possono considerarsi arginate le finalità speculative e fraudolente che si concentrano con particolare insistenza, soprattutto in alcune aree del Paese, sulle c.d. micro permanenti, quelli cioè liquidati all'interno di 1 - 2 punti di invalidità (ad es. distorsione del rachide cervicale - c.d. colpo di frusta).

L'Autorità condivide, quindi, un approccio che concentri l'attenzione sul problema della corretta ed “oggettiva” valutazione di tali tipologie di danni in fase di accertamento sotto il profilo medico legale.

Si ritiene, tuttavia, che la standardizzazione degli accertamenti clinici non sia materia di provvedimento legislativo (o di regolamentazione ISVAP); ritengo che il terreno corretto su cui agire sia quello dei codici di comportamento e delle regole deontologiche, nonché dei protocolli clinici e diagnostici, in un contesto contrassegnato da un continuo e costante presidio e controllo sull'attività dei medici e dei legali fiduciari da parte delle imprese di assicurazione.

In relazione ai comportamenti tenuti dalle imprese in fase di liquidazione, ed in particolare al risarcimento del danno anche in presenza di avviso contrario del proprio assicurato ovvero in pendenza di un procedimento penale, occorre *in primis* rilevare che all’Autorità non risulta essere un fenomeno particolarmente diffuso.

Nei casi segnalati, l’ISVAP avvia una istruttoria per verificare la corretta gestione del danno, intervenendo eventualmente affinché all’assicurato venga (ri)attribuita la corretta classe di merito. La liquidazione del danno in pendenza di un giudizio penale appare riconducibile a casi in cui la responsabilità - civile - risulti non controversa.

In merito, infine, alla possibilità di giungere ad una personalizzazione del sistema bonus-malus, si rinvia a quanto contenuto nella “Relazione” ed alla risposta fornita al Senatore Bubbico.

5. Senatrice Fioroni, *chiede quali ulteriori misure possono concorrere a premiare i comportamenti virtuosi, sul fronte del risarcimento diretto - ed in particolare sull’obbligatorietà ed esclusività della procedura e sul funzionamento del forfait - e dell’applicazione del bonus malus.*

Nella “Relazione” ho avuto modo di confermare una posizione già espressa da tempo ed in diverse occasioni dall’Autorità in relazione alla necessità di un intervento normativo che fughi le incertezze in ordine alla esclusività della procedura del risarcimento diretto, fornendo evidenza sintetica delle motivazioni sottostanti. Principalmente, la progressiva riduzione dei sinistri gestiti dalla Stanza di compensazione presso CONSAP e la frenata dell’azione deflattiva del contenzioso cui l’introduzione del risarcimento diretto sembrava aver fornito un importante impulso.

Gli effetti di una progressiva, importante diminuzione del numero dei sinistri interessati dalla procedura di risarcimento diretto, conseguenti alla “facoltatività” del regime, si possono così riassumere:

- perdita di significatività delle basi statistiche utilizzate;
- possibilità di comportamenti opportunistici in funzione dell’importo del risarcimento;
- possibilità che i danneggiati di uno stesso veicolo (es. conducente e terzo trasportato) si rivolgano per il risarcimento a compagnie diverse con trattamenti differenziati di uno stesso sinistro.

In definitiva, l’Autorità continua a supportare la procedura di risarcimento diretto, in regime di esclusività; naturalmente, impegnandosi ad introdurre interventi migliorativi sul piano della operatività del sistema (es. sul meccanismo dei *forfait*).

5. Senatore Sangalli, chiede quale sia il differenziale tra le tariffe praticate dalle compagnie assicurative italiane e la media europea, ponendo particolarmente l'accento sull'inefficienza complessiva del sistema assicurativo. Cita inoltre il fenomeno dell'abbinamento alla garanzia r.c.auto obbligatoria di rischi accessori (incendio, furto, etc.); evidenzia l'eventualità dell'istituzione di una commissione di inchiesta.

La domanda formulata dal Senatore Sangalli mi consente di ripercorrere le tappe dell'azione dell'Autorità in materia di R.C. Auto: la denuncia, formulata a giugno 2010, di una dinamica tariffaria non più sostenibile in presenza di premi medi nazionali praticamente doppi rispetto a quelli dei principali mercati europei.

Il passaggio dalla "denuncia ai fatti", al fine di colmare le inefficienze che ancora contraddistinguono il mercato nazionale con riferimento sia all'operatività delle imprese sia al quadro normativo di riferimento. E ciò intensificando l'azione di vigilanza nei confronti delle compagnie e sia attraverso e contestualmente avviando una fase di consultazione con le parti coinvolte - imprese e associazioni dei consumatori - sfociata poi nella Segnalazione inviata a Parlamento e Governo nel dicembre 2010.

Su entrambi gli aspetti, e sulle più recenti evoluzioni, rinvio al dettaglio riportato nella "Relazione".

In relazione a possibili abusi nel rilascio delle coperture accessorie, si fa presente che sebbene di norma siano offerte dalla stessa impresa che presta la garanzia obbligatoria r.c.auto in accessorio a quest'ultima, le stesse possono essere acquistate anche da imprese distinte.

Peraltro, la normativa vigente (art. 170 del Codice delle Assicurazioni private) prescrive il divieto per le imprese di subordinare la conclusione di un contratto per l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile alla conclusione di ulteriori contratti assicurativi, bancari o finanziari.