

L'ASSICURAZIONE AUTO

6



Nel 2011 per il ramo r.c. auto si è registrato un aumento del volume premi pari al 5,2% che ha fatto seguito a quello del 2010 (+4,4%). La crescita della raccolta premi, pur in presenza di un moderato incremento dell'onere dei sinistri, ha contribuito alla diminuzione del combined ratio che passa dal 105,5% del 2010 al 102,7% del 2011. Nonostante il miglioramento dell'equilibrio tecnico del ramo, il modesto apporto della componente finanziaria legata agli utili da investimenti, fortemente diminuiti rispetto al 2010, ha comportato un risultato tecnico complessivo negativo anche se in miglioramento rispetto all'anno precedente. Permane invece positivo sui livelli del 2010 il risultato tecnico del ramo corpi veicoli terrestri, per il quale si è registrato per il quarto anno consecutivo un calo della raccolta premi (-2,0%).

LA GESTIONE DELL'ASSICURAZIONE DI RESPONSABILITÀ CIVILE

I dati di seguito riportati sono comprensivi anche di quelli relativi all'assicurazione r.c. obbligatoria dei veicoli marittimi.

I **premi del lavoro diretto italiano**, raccolti dalle 57 imprese operanti nel ramo, sono stati nel 2011 pari a 17.794 milioni, in aumento del 5,2% rispetto al 2010. Vi ha contribuito una generale revisione delle tariffe da parte delle compagnie necessaria per riequilibrare un andamento tecnico in costante peggioramento. Questi premi costituiscono il 48,9% dei premi complessivi delle assicurazioni danni (47,5% nel 2010). Si evidenzia, peraltro, che un'ulteriore quota importante di premi (oltre il 5% del totale per un ammontare di oltre 950 milioni) è stata raccolta da imprese UE che operano in Italia secondo il principio della libertà di stabilimento. Per queste imprese non si dispone però di informazioni sui risultati dei conti tecnici in quanto la vigilanza spetta al paese presso il quale risiede la sede legale (secondo il principio europeo dell'*Home Country Control*).

Il **costo dei sinistri di competenza**, definito come la somma degli importi pagati e riservati per i sinistri accaduti nell'esercizio di bilancio, è stato pari a 13.441 milioni, in diminuzione del 3,1% rispetto al 2010. Il 2011, quinto anno di applicazione della procedura per il risarcimento diretto, è stato caratterizzato da una variazione di segno opposto dei due principali indicatori tecnici di sinistrosità: la frequenza dei sinistri si è ridotta di circa il 12% ma tale riduzione è stata poi di fatto quasi annullata dall'aumento del relativo costo medio cresciuto di oltre il 10% rispetto al 2010; ciò spiega appunto come nel complesso si sia registrato un lieve calo del costo dei sinistri di competenza.

R.c. auto e r.c. marittimi

Valori in milioni

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010*	2011*
Premi contabilizzati	18.087	18.198	18.416	18.239	17.637	16.994	16.913	17.794
Variazione della riserva premi e altre voci di saldo (-)	91	82	64	-10	-167	-5	306	299
Oneri relativi ai sinistri (-):	14.375	14.284	14.588	14.732	14.672	15.106	14.467	14.787
- sinistri di competenza (-)	14.561	14.756	14.940	14.794	14.761	14.912	13.865	13.441
- sufficienza/insufficienza sinistri es. prec.	186	472	352	62	89	-194	-602	-1.346
Saldo delle altre partite tecniche	-228	-211	-232	-226	-290	-267	-244	-202
Spese di gestione (-)	3.169	3.235	3.276	3.346	3.275	3.208	3.116	3.236
- provvigioni	1.949	1.944	1.962	1.936	1.882	1.808	1.787	1.892
- altre spese di acquisizione	437	468	498	514	559	574	585	581
- altre spese di amministrazione	783	823	816	896	834	826	745	762
Saldo tecnico del lavoro diretto	224	386	256	-55	-433	-1.583	-1.221	-730
Utile investimenti	1.077	1.104	992	963	344	1.217	496	272
Risultato del conto tecnico diretto	1.301	1.490	1.248	908	-89	-366	-725	-458
Saldo della riassicurazione	-61	-16	9	49	-2	-15	-19	-18
Risultato del conto tecnico complessivo	1.240	1.474	1.257	957	-91	-381	-744	-476
Variazione % annua dei premi	2,5%	0,6%	1,2%	-1,0%	-3,3%	-3,6%	4,4%	5,2%
Combined ratio	97,4%	96,6%	97,3%	99,1%	101,0%	107,7%	105,5%	102,7%
- Expense ratio	17,5%	17,8%	17,8%	18,3%	18,6%	18,9%	18,4%	18,2%
- Provvigioni/Premi contabilizzati	10,8%	10,7%	10,7%	10,6%	10,7%	10,6%	10,6%	10,6%
- Altre spese di acquisizione/Premi contabilizzati	2,4%	2,6%	2,7%	2,8%	3,2%	3,4%	3,5%	3,3%
- Altre spese di amministrazione/Premi contabilizzati	4,3%	4,5%	4,4%	4,9%	4,7%	4,9%	4,4%	4,3%
- Loss ratio:	79,9%	78,8%	79,5%	80,7%	82,4%	88,9%	87,1%	84,5%
- Loss ratio di competenza	80,9%	81,5%	81,4%	81,1%	82,9%	87,7%	83,5%	76,8%
- Suff./Insuff. sinistri es. preced./Premi competenza	1,0%	2,6%	1,9%	0,3%	0,5%	-1,1%	-3,6%	-7,7%
Saldo tecnico/Premi di competenza	1,2%	2,1%	1,4%	-0,3%	-2,4%	-9,3%	-7,4%	-4,2%
Risultato del conto tecnico/Premi di competenza	7,2%	8,2%	6,8%	5,0%	-0,5%	-2,2%	-4,4%	-2,6%
Risultato del conto tecnico complessivo/Premi di competenza	6,9%	8,1%	6,8%	5,2%	-0,5%	-2,2%	-4,5%	-2,7%
<i>Incidenza dei premi sul totale premi rami danni</i>	<i>51,1%</i>	<i>50,1%</i>	<i>49,5%</i>	<i>48,4%</i>	<i>47,1%</i>	<i>46,3%</i>	<i>47,5%</i>	<i>48,9%</i>

Gli indici e le variazioni % sono calcolati sulla base dei valori espressi in migliaia

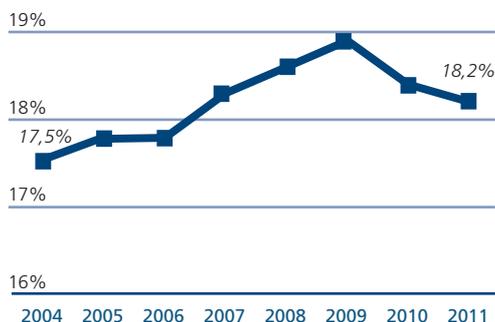
(*) Variazioni % calcolate a perimetro di imprese omogeneo

In particolare il numero di sinistri (o l'indicatore relativo della frequenza sinistri) è diminuito probabilmente come effetto della riduzione – soprattutto nei centri urbani – della circolazione dei veicoli determinata, a sua volta, dall'aumento del prezzo della benzina (in media del 15%). Il costo medio dei sinistri è invece aumentato per effetto del cambiamento nel mix di sinistri liquidati coerentemente con l'ipotesi che a ridursi siano stati i danni di minore entità.

Gli **oneri per sinistri**, che includono oltre al costo dei sinistri di competenza anche l'eventuale sufficienza/insufficienza degli importi riservati dei sinistri accaduti in anni precedenti, sono stati pari a 14.787 milioni (14.467 nel 2010) e hanno registrato un aumento del 2,2% rispetto al 2010. La crescita è spiegabile con il fatto che nel 2011 si è registrata, per il terzo anno consecutivo, un'insufficienza delle riserve per i sinistri accaduti in anni precedenti pari a 1.346 milioni, più del doppio rispetto al 2010. Questa crescita dell'onere dei sinistri è stata comunque

L'ASSICURAZIONE AUTO

Spese di gestione
Incidenza % sui premi



in parte compensata dall'aumento dei premi contabilizzati, così che il loss ratio è migliorato di circa 2,6 punti percentuali (da 87,1% nel 2010 a 84,5% nel 2011).

Le **spese di gestione** sono state pari a 3.236 milioni (3.116 nel 2010) e comprendono le spese di amministrazione attinenti alla gestione tecnica e gli oneri per l'acquisizione dei contratti, per la riscossione dei premi e per l'organizzazione e il funzionamento della rete distributiva. L'incidenza sui premi (18,2%) è in lieve diminuzione rispetto a quella del 2010; questa diminuzione ha riguardato essenzialmente i costi legati alle altre spese di acquisizione il cui peso sui premi è passato dal 3,5% nel 2010 al 3,3% nel 2011. Le spese provvigionali e le spese di amministrazione, normalmente commisurate in percentuale dei premi, mostrano un'incidenza sostanzialmente invariata.

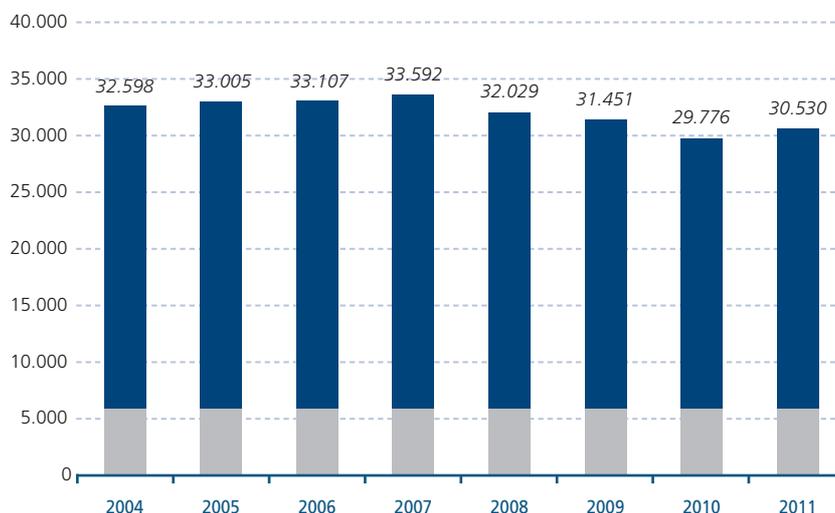
Il **saldo tecnico del lavoro diretto** è stato negativo per 730 milioni (era negativo e pari a -1.221 milioni nel 2010).

Considerati gli utili degli investimenti (pari a 272 milioni), dimezzati rispetto al 2010, il **risultato del conto tecnico** è però solo lievemente migliorato ed è rimasto negativo per 458 milioni (era negativo e pari a -725 milioni nel 2010).

Tenuto conto del saldo della riassicurazione pari a -18 milioni nel 2011, il **risultato complessivo del conto tecnico** è stato negativo per 476 milioni (era negativo e pari a -744 milioni nel 2010).

Riserve tecniche rami r.c. auto e natanti
Valori in milioni di euro

■ Riserva premi
■ Riserva sinistri



Le **riserve tecniche** dirette dei rami r.c. auto e natanti, al netto delle somme da recuperare da assicurati e da terzi, sono state nel 2011 pari a 30.530 milioni in aumento del 2,5% rispetto al 2010. Di tali riserve, circa 6.000 milioni sono relativi alla riserva premi mentre circa 24.500 milioni sono relativi alla riserva sinistri complessiva di esercizio corrente e degli esercizi precedenti.

LA GESTIONE DELLE ASSICURAZIONI DEI DANNI AI VEICOLI

Il ramo, definito dalla legge come "corpi di veicoli terrestri", comprende le assicurazioni contro ogni danno subito da veicoli terrestri.

I **premi del lavoro diretto italiano**, raccolti nel 2011 dalle 63 imprese operanti nel ramo, sono stati pari a 2.890 milioni (-2,0% rispetto al 2010), con un'incidenza del 7,9% sul totale dei premi delle assicurazioni danni. La contrazione del volume premi registrata nel 2011 segue quella già osservata nei tre anni precedenti ed è spiegabile sia con la crisi economica che ha indotto una quota di assicurati a cancellare coperture non obbligatorie e ritenute non strettamente necessarie sia con la contrazione delle immatricolazioni (-11%) nel 2011.

Corpi veicoli terrestri

Valori in milioni

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010*	2011*
Premi contabilizzati	3.145	3.154	3.205	3.284	3.208	3.132	2.950	2.890
Variazione della riserva premi e altre voci di saldo (-)	45	61	61	104	-13	-12	-17	-12
Oneri relativi ai sinistri (-):	1.260	1.417	1.485	1.579	1.933	2.131	1.857	1.810
- sinistri di competenza (-)	1.388	1.514	1.569	1.666	1.990	2.157	1.891	1.867
- sufficienza/insufficienza sinistri es. prec.	128	97	84	87	57	27	34	57
Saldo delle altre partite tecniche	-46	-36	-51	-39	-38	-34	-34	-31
Spese di gestione (-)	759	748	765	827	824	830	781	762
- provvigioni	531	518	534	569	559	562	530	520
- altre spese di acquisizione	88	89	92	100	108	114	119	119
- altre spese di amministrazione	140	141	139	158	157	154	131	123
Saldo tecnico del lavoro diretto	1.035	892	843	735	426	149	296	299
Utile investimenti	57	59	56	58	27	79	31	18
Risultato del conto tecnico diretto	1.092	951	899	793	453	228	327	317
Saldo della riassicurazione	-46	-19	-38	-27	-5	30	-20	-23
Risultato del conto tecnico complessivo	1.046	932	861	766	448	258	307	294
Variazione % annua dei premi	2,7%	0,3%	1,6%	2,5%	-2,3%	-2,4%	-1,3%	-2,0%
Combined ratio	64,8%	69,5%	71,1%	74,8%	85,7%	94,3%	89,0%	88,7%
- Expense ratio	24,1%	23,7%	23,9%	25,2%	25,7%	26,5%	26,5%	26,4%
- Provvigioni/Premi contabilizzati	16,9%	16,4%	16,7%	17,3%	17,4%	17,9%	18,0%	18,0%
- Altre spese di acquisizione/Premi contabilizzati	2,8%	2,8%	2,9%	3,1%	3,4%	3,6%	4,0%	4,1%
- Altre spese di amministrazione/Premi contabilizzati	4,4%	4,5%	4,3%	4,8%	4,9%	4,9%	4,4%	4,3%
- Loss ratio:	40,7%	45,8%	47,2%	49,7%	60,0%	67,8%	62,6%	62,4%
- Loss ratio di competenza	44,8%	48,9%	49,9%	52,4%	61,8%	68,6%	63,7%	64,3%
- Suff./Insuff. sinistri es. preced./Premi competenza	4,1%	3,1%	2,7%	2,7%	1,8%	0,8%	1,2%	2,0%
Saldo tecnico/Premi di competenza	33,4%	28,8%	26,8%	23,1%	13,2%	4,7%	10,0%	10,3%
Risultato del conto tecnico/Premi di competenza	35,2%	30,7%	28,6%	24,9%	14,1%	7,3%	11,0%	10,9%
Risultato del conto tecnico complessivo/Premi di competenza	33,7%	30,1%	27,4%	24,1%	13,9%	8,2%	10,4%	10,1%
<i>Incidenza dei premi sul totale premi rami danni</i>	<i>8,9%</i>	<i>8,7%</i>	<i>8,6%</i>	<i>8,7%</i>	<i>8,6%</i>	<i>8,5%</i>	<i>8,3%</i>	<i>7,9%</i>

Gli indici e le variazioni % sono calcolati sulla base dei valori espressi in migliaia

(*) Variazioni % calcolate a perimetro di imprese omogeneo

L'ASSICURAZIONE AUTO

Il **costo dei sinistri di competenza**, definito come somma degli importi pagati e riservati per i sinistri accaduti nell'esercizio di bilancio, è stato pari a 1.867 milioni, in diminuzione dell'1,2% rispetto al 2010. Il loss ratio di competenza del 2011 è stato pari al 64,3%, in lieve aumento (0,6 punti percentuali) rispetto all'anno precedente.

Gli **oneri per sinistri**, che includono rispetto al costo dei sinistri di competenza anche l'eventuale sufficienza/insufficienza degli importi riservati dei sinistri accaduti in anni precedenti, sono stati pari a 1.810 milioni (1.857 nel 2010). Il rapporto tra tali oneri per sinistri e i premi di competenza è stato pari al 62,4%, in linea con il 2010 (62,6%).

Le **spese di gestione** sono state pari a 762 milioni (781 nel 2010) e comprendono le spese di amministrazione attinenti alla gestione tecnica e gli oneri per l'acquisizione dei contratti, per la riscossione dei premi e per l'organizzazione e il funzionamento della rete distributiva. L'incidenza sui premi è stata del 26,4% (26,5% nel 2010).

Il **saldo tecnico del lavoro diretto** è stato positivo per 299 milioni (296 nel 2010).

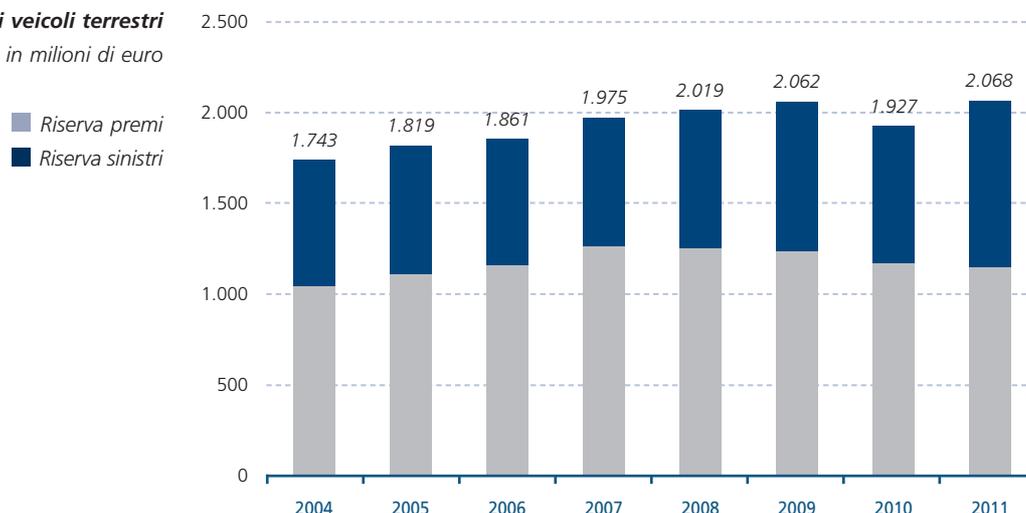
Considerati gli utili degli investimenti, il **risultato del conto tecnico** è stato positivo per 317 milioni (327 nel 2010).

Tenuto conto del saldo della riassicurazione, il **risultato complessivo del conto tecnico** è stato positivo per 294 milioni (307 nel 2010), con un'incidenza sui premi del 10,1% (10,4% nel 2010).

Le **riserve tecniche** dirette del ramo corpi veicoli terrestri, al netto delle somme da recuperare da assicurati e da terzi, sono state nel 2011 pari a 2.068 milioni in aumento del 7,3% rispetto al 2010. Di tali riserve, circa 900 milioni sono relativi alla riserva sinistri (esercizio corrente e precedenti) mentre circa 1.150 milioni sono relativi alla riserva premi.

Riserve tecniche ramo corpi veicoli terrestri

Valori in milioni di euro



I FURTI DI AUTOVETTURE IN ITALIA

Il Ministero dell'Interno ha diffuso i dati riguardanti i furti di autovetture registrati in Italia nel 2011 (anche se non ancora consolidati) e ha reso disponibili quelli definitivi dell'anno 2010 (tavola 1). Come di consueto è possibile effettuare un'analisi comparata del fenomeno con le informazioni, diffuse dall'ISVAP, relative ai sinistri del ramo corpi veicoli terrestri oggetto di frode accertata (il furto di auto-veicoli è il rischio prevalentemente coperto dal ramo).

È continuata anche nel 2011 la diminuzione in Italia del numero dei furti di autovetture, passando da 124.197 del 2010 a 113.360 (-8,7%). Il tasso di diminuzione è più elevato di quello già registrato nel 2010 (-5,1%) ma rimane inferiore a quelli dei due anni precedenti (-13,0% nel 2008 e -9,5% nel 2009). Occorre segnalare che la riduzione dei furti si accompagna ormai da tempo con l'analoga diminuzione dei veicoli che vengono poi recuperati dalle Forze dell'Ordine (tavola 2). La percentuale dei ritrovamenti si riduce dal 47,3% del 2010 al 45,3% del 2011, con oltre 62.000 auto di cui si perdono completamente le tracce. Se quindi è divenuto più difficile rubare veicoli anche grazie ai sistemi di antifurto sempre più sofisticati, quelli sottratti vengono poi recuperati con minore frequenza in quanto molte volte vengono trasferiti all'estero oppure sono utilizzati per fornire pezzi di ricambio.

Da alcune anticipazioni che l'ACI ha diffuso riguardanti la distribuzione provinciale dei veicoli circolanti per l'anno 2011 è possibile, in via approssimativa, calcolare l'incidenza dei furti d'auto rispetto al numero di autovetture: nel 2011 ne sono state rubate 3,05 ogni 1.000 autovetture circolanti (nel 2010 erano 3,38).

L'analisi dei dati a livello territoriale evidenzia che l'Italia settentrionale è l'area con la diminuzione più marcata dei furti nel 2011 (-17,2%) e dove si registra anche l'incidenza più bassa di autovetture rubate rispetto a quelle circolanti (1,77‰). Anche al Sud e al Centro si osserva una diminuzione dei furti (rispettivamente -7,3% e -6,5%) mentre in controtendenza le Isole maggiori dove si registra un incremento (+1,9%).

Più in dettaglio, nell'Italia settentrionale va notato che le uniche regioni dove il numero dei furti d'auto è in controtendenza (e quindi in aumento) sono il Trentino-Alto Adige e il Friuli Venezia Giulia dove si sono registrati nel 2011 rispettivamente un incremento del 18,9% e del 2,6%. La percentuale sale fino al 20% se si considera la sola città di Trieste. Le restanti regioni del Nord mostrano tutte una diminuzione di tale fenomeno. In particolare, la Valle d'Aosta si conferma essere la regione più virtuosa (-37,5%), seguita dall'Emilia Romagna (-22,4%) e dalla Liguria (-22,3%). Le regioni che presentano l'incidenza di autovetture rubate rispetto a quelle circolanti più bassa in Italia sono la Valle d'Aosta (0,14‰) e il Trentino-Alto Adige (0,33‰). A livello provinciale tutti i capoluoghi presentano lo stesso andamento che si è registrato per la regione, ad eccezione di Venezia che, come negli anni passati, presenta un numero di furti nel 2011 in aumento (+6,7%) mentre nel resto del Veneto il fenomeno risulta in riduzione (-15,9%).

L'ASSICURAZIONE AUTO

Tavola 1 - Analisi dei furti di autovetture e dei sinistri con frode nel ramo corpi veicoli terrestri (CVT)

CAPOLUOGO / PROVINCIA REGIONE	Furti d'auto 2011**	Furti d'auto 2010**	Variazione % furti d'auto 2011 su 2010	Distrib. % autovetture circolanti 2011*	Incidenza furti d'auto su 1.000 autovetture circol. 2011	Incidenza % sin. con frode sul tot. sin. CVT 2010°	Incidenza % sin. con frode sul tot. sin. CVT 2009°
TORINO	5.664	6.510	-13,0%	3,8%	4,00	0,75%	0,84%
PIEMONTE	6.729	7.752	-13,2%	7,5%	2,40	0,59%	0,64%
VALLE D'AOSTA	20	32	-37,5%	0,4%	0,14	0,18%	0,15%
MILANO	11.222	13.376	-16,1%	4,8%	6,24	0,76%	0,82%
LOMBARDIA	15.901	19.435	-18,2%	15,9%	2,70	0,61%	0,66%
GENOVA	740	989	-25,2%	1,2%	1,72	1,46%	2,00%
LIGURIA	1.076	1.384	-22,3%	2,3%	1,27	1,26%	1,58%
TRIESTE	92	77	19,5%	0,3%	0,72	0,33%	0,23%
FRIULI VENEZIA GIULIA	393	383	2,6%	2,1%	0,51	0,19%	0,23%
TRENTO	97	98	-1,0%	0,8%	0,31	0,16%	0,05%
TRENTINO-ALTO ADIGE	195	164	18,9%	1,6%	0,33	0,12%	0,08%
VENEZIA	480	450	6,7%	1,2%	1,07	0,31%	0,27%
VENETO	2.102	2.499	-15,9%	8,0%	0,71	0,36%	0,34%
BOLOGNA	1.076	1.446	-25,6%	1,6%	1,87	0,43%	0,42%
EMILIA ROMAGNA	3.263	4.206	-22,4%	7,4%	1,19	0,35%	0,39%
ITALIA SETTENTRIONALE	29.679	35.855	-17,2%	45,1%	1,77	0,55%	0,61%
FIRENZE	558	525	6,3%	1,8%	0,82	0,66%	0,72%
TOSCANA	2.046	2.035	0,5%	6,5%	0,85	0,58%	0,61%
PERUGIA	399	411	-2,9%	1,2%	0,87	0,17%	0,25%
UMBRIA	499	550	-9,3%	1,7%	0,81	0,20%	0,28%
ANCONA	163	279	-41,6%	0,8%	0,54	0,44%	0,54%
MARCHE	680	890	-23,6%	2,7%	0,68	0,37%	0,41%
ROMA	19.225	20.401	-5,8%	7,7%	6,74	1,27%	1,62%
LAZIO	20.873	22.309	-6,4%	10,5%	5,38	1,22%	1,52%
ITALIA CENTRALE	24.098	25.784	-6,5%	21,3%	3,05	0,88%	1,06%
PESCARA	652	823	-20,8%	0,5%	3,36	1,25%	1,35%
ABRUZZO	1.352	1.842	-26,6%	2,3%	1,59	0,75%	0,89%
CAMPOBASSO	225	346	-35,0%	0,4%	1,59	0,79%	0,54%
MOLISE	271	402	-32,6%	0,5%	1,35	0,71%	0,55%
NAPOLI	15.513	14.908	4,1%	4,8%	8,73	4,98%	5,83%
CAMPANIA	20.946	20.610	1,6%	9,2%	6,12	4,11%	4,27%
REGGIO CALABRIA	1.208	1.691	-28,6%	0,9%	3,50	2,23%	2,48%
CALABRIA	3.402	4.213	-19,2%	3,3%	2,81	1,23%	1,47%
BARI	8.725	10.100	-13,6%	1,9%	12,67	4,34%	4,40%
PUGLIA	15.798	17.849	-11,5%	6,2%	6,89	3,66%	4,24%
POTENZA	179	223	-19,7%	0,6%	0,76	0,29%	0,38%
BASILICATA	283	435	-34,9%	1,0%	0,80	0,37%	0,33%
ITALIA MERIDIONALE	42.052	45.351	-7,3%	22,4%	5,05	2,26%	2,64%
PALERMO	4.220	4.140	1,9%	2,5%	4,47	1,25%	1,18%
SICILIA	15.735	15.457	1,8%	8,5%	4,99	1,37%	1,47%
CAGLIARI	1.101	975	12,9%	1,1%	2,59	0,54%	0,52%
SARDEGNA	1.796	1.750	2,6%	2,7%	1,79	0,56%	0,53%
ITALIA INSULARE	17.531	17.207	1,9%	11,2%	4,22	1,03%	1,09%
TOTALE ITALIA	113.360	124.197	-8,7%	100,0%	3,05	0,72%	0,79%

Fonte: * ACI – Consistenza parco veicoli al 31/12/2011

** Ministero dell'Interno – i dati del 2011 sono soggetti a variazioni

° ISVAP – Indagine sul fenomeno della criminalità nel settore assicurativo – Elaborazioni dati per il 2010 e il 2009

Tavola 2
Autoveicoli recuperati dalle forze dell'ordine

REGIONE	Veicoli recuperati dalle forze dell'ordine		Incidenza % dei veicoli recuperati sui furti	
	2011	2010	2011	2010
ABRUZZO	649	786	48,0	42,7
BASILICATA	83	111	29,3	25,5
CALABRIA	1.698	2.423	49,9	57,5
CAMPANIA	7.088	6.981	33,8	33,9
EMILIA ROMAGNA	2.561	3.346	78,5	79,6
FRIULI-VENEZIA GIULIA	228	245	58,0	64,0
LAZIO	6.279	7.201	30,1	32,3
LIGURIA	899	1.139	83,6	82,3
LOMBARDIA	7.891	9.516	49,6	49,0
MARCHE	519	620	76,3	69,7
MOLISE	89	104	32,8	25,9
PIEMONTE	4.051	5.049	60,2	65,1
PUGLIA	7.248	8.850	45,9	49,6
SARDEGNA	963	890	53,6	50,9
SICILIA	7.371	7.630	46,8	49,4
TOSCANA	1.631	1.527	79,7	75,0
TRENTINO-ALTO ADIGE	133	112	68,2	68,3
UMBRIA	398	433	79,8	78,7
VALLE D'AOSTA	12	23	60,0	71,9
VENETO	1.543	1.813	73,4	72,5
TOTALE ITALIA	51.334	58.799	45,3	47,3

Fonte: Ministero dell'Interno – I dati del 2011 sono soggetti a variazioni

Tutte le regioni del Centro registrano nel 2011 un decremento dei furti di autovetture (nelle Marche quello più consistente pari a -23,6%) ad eccezione della Toscana dove questi invece si incrementano lievemente dello 0,5% (a Firenze la variazione arriva a +6,3%). Nel Centro Italia l'incidenza rispetto alle autovetture circolanti è inferiore all'1,00‰, se si escludono Roma e il Lazio dove tale rapporto è pari rispettivamente a 6,74‰ e 5,38‰. In particolare Roma si conferma la città dove si registra il più elevato numero (in valore assoluto) di autovetture rubate in Italia (19.225 nel 2011) anche se in diminuzione rispetto al 2010 (20.401).

Per l'Italia meridionale, se si esclude la Campania dove si osserva un incremento del fenomeno (+1,6%), tutte le altre regioni mostrano una diminuzione dei furti di autovetture nel 2011; in particolare la Basilicata e il Molise presentano le diminuzioni più elevate (rispettivamente -34,9% e -32,6%), seguite dall'Abruzzo (-26,6%) e dalla Calabria (-19,2%). La Puglia è invece la regione con l'incidenza più elevata in Italia dei furti in rapporto alle autovetture (6,89‰) anche se in diminuzione rispetto al 2010 (7,83‰); Bari si conferma nel 2011 la città dove tale indicatore mostra il valore più elevato d'Italia (12,67‰), sia pur in miglioramento rispetto al 2010 (14,75‰)

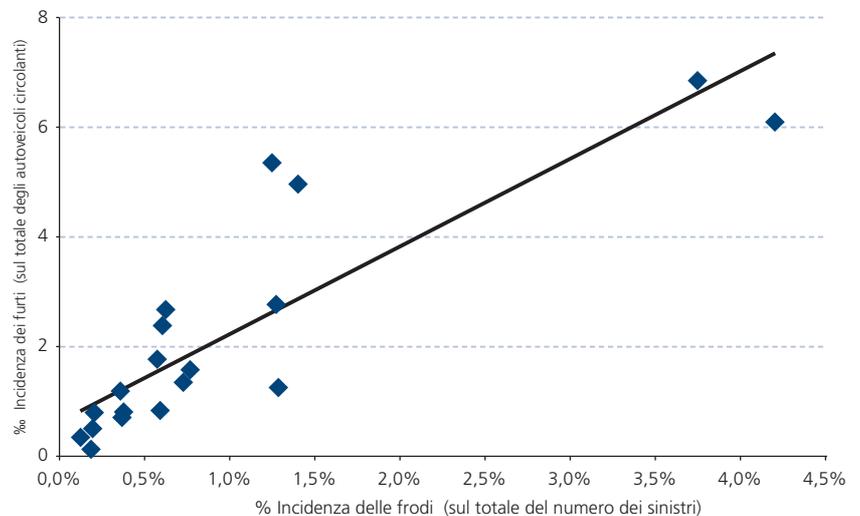
L'ASSICURAZIONE AUTO

Per l'Italia insulare va notato che entrambe le isole nel 2011 hanno registrato un lieve peggioramento nel numero di autovetture rubate, anche se a Cagliari tale variazione arriva a +12,9%.

Il fenomeno dei furti di autovetture è fortemente correlato con il fenomeno delle frodi assicurative. Infatti il coefficiente di correlazione, calcolato sulla base dei dati regionali del 2010, tra l'incidenza dei furti di autovetture rispetto a quelle circolanti e l'incidenza dei sinistri con frode accertata sul totale dei sinistri dell'anno è pari a 0,86, un valore statisticamente molto significativo. Lo stesso indicatore calcolato a livello provinciale è altrettanto significativo e pari a 0,84.

Nel 2010 il numero dei sinistri accertati con frode risulta in diminuzione rispetto all'anno precedente, rappresentando lo 0,72% di quelli accaduti e denunciati nell'anno (nel 2009 erano lo 0,79%). L'area dove si concentra il maggior numero di frodi al sistema assicurativo si riconferma essere il Mezzogiorno, anche se in miglioramento (da 2,64% nel 2009 a 2,26% nel 2010). Tra i capoluoghi di regione va osservato che Napoli è la città con l'incidenza più elevata e pari a 4,98%, in diminuzione rispetto al 2009 (5,83%), seguita da Bari con 4,34% (era 4,40% nel 2009). Anche nell'Italia centrale si rileva un miglioramento (da 1,06% nel 2009 a 0,88% nel 2010) così come nelle regioni del Nord (da 0,61% nel 2009 a 0,55% nel 2010) ad eccezione del Veneto, del Trentino-Alto Adige e della Valle d'Aosta dove invece l'incidenza si incrementa lievemente.

Correlazione regionale fra furti di autovetture e incidenza dei sinistri con frode nel ramo corpi veicoli terrestri – Anno 2010



IL COSTO MEDIO E LA FREQUENZA SINISTRI CON UN CONFRONTO EUROPEO

La misura complessiva della sinistrosità del ramo r.c. auto deve essere analizzata a livello totale di mercato considerando sia il numero dei sinistri che accadono ogni anno (che rapportati ai veicoli assicurati danno luogo all'indicatore di frequenza sinistri) sia il loro costo medio di risarcimento.

Numero dei sinistri accaduti. Il totale dei sinistri accaduti e denunciati con seguito è dato dalla somma dei sinistri pagati chiusi e liquidati (ossia che hanno già dato luogo a un risarcimento nel corso dell'anno) e di quelli riservati (che daranno invece luogo a un pagamento nel futuro) ma non include la stima dei sinistri che, benché accaduti nel 2011, saranno denunciati negli anni successivi a quello di accadimento (i cosiddetti sinistri IBNR). Nel 2011 il numero dei sinistri per le sole imprese italiane o extra-UE è stato pari a 2.678.124 unità (3.070.201 nel 2010) con una diminuzione del 12,8%. Questo calo è influenzato in parte dall'uscita dal portafoglio diretto italiano di due imprese che pur avendo operato durante l'anno 2010, sono state sottoposte a liquidazione coatta amministrativa nel 2011; se si ricalcolasse la variazione percentuale in modo omogeneo (ossia escludendo dai dati del 2010 le due imprese liquidate) il numero dei sinistri accaduti diminuirebbe del 12,3%.

Frequenza sinistri (senza sinistri IBNR, panel A tavola 1). La frequenza sinistri riportata nel panel A della tavola 1 è definita come il rapporto tra tutti i sinistri accaduti e denunciati con seguito (che hanno cioè dato o daranno luogo a un risarcimento) nell'anno di generazione e i veicoli esposti al rischio (misurati in base ai giorni di esposizione in un anno, cosiddetti veicoli-anno). Questo indicatore tecnico di sinistrosità è diminuito dal 7,36% nel 2010 al 6,49% nel 2011 (-11,9% sempre a campione omogeneo). Se dal 2007 al 2009 la frequenza sinistri era tornata ad aumentare, nel 2010 si è assistito a un'inversione di tendenza che è continuata in modo più deciso nel 2011. A questo andamento possono aver contribuito un minor utilizzo degli autoveicoli a causa del rincaro che si è registrato nel prezzo dei carburanti (nella media del 2011 ha superato il +15%) e un più frequente ricorso da parte degli assicurati all'auto-liquidazione dei sinistri di importo contenuto in presenza di un aumento del costo per la copertura assicurativa. Inoltre, dopo anni di continua crescita, nel 2011 si conferma la riduzione già iniziata nel 2010 nel numero dei veicoli assicurati che diminuiscono dello 0,5% (da 41,456 milioni a 41,269 milioni – escludendo dal dato del 2010 i veicoli assicurati dalle due imprese liquidate), specialmente in alcune aree dove la frequenza sinistri presenta generalmente valori più elevati rispetto alla media.

Costo medio dei sinistri (senza sinistri IBNR, panel A tavola 1). Il costo medio dei sinistri riportato nel panel A della tavola 1 è ottenuto dal rapporto tra il costo totale dei sinistri (pagati e riservati) e il numero degli stessi. Tale indicatore considera sia i pagamenti già effettuati a titolo definitivo e a titolo parziale, sia i risarcimenti che le compagnie prevedono di effettuare in futuro per i sinistri accaduti e denunciati nell'anno ma non ancora definiti (importi a riserva). Sono esclusi dal calcolo, invece, sia i sinistri che, pur accaduti, devono ancora essere denunciati (importi a riserva IBNR) sia il contributo al Fondo Garanzia Vittime della Strada sia altre partite residuali.

L'esclusione di queste poste di bilancio è stata effettuata al fine di avere un valore per il 2011 omogeneo ai dati per gli anni precedenti che derivano da analisi effettuate dall'Istituto di Vigilanza con questa metodologia. Così calcolato, il costo medio dei sinistri è stato pari, nel 2011, a 4.337 euro (era pari a 4.057 euro nel 2010), in aumento del 6,9% rispetto all'anno precedente.

L'ASSICURAZIONE AUTO

Tavola 1 – Evoluzione del costo medio e della frequenza sinistri dei rami r.c. auto e r.c. marittimi

Valori in euro

Anno	Panel A: Esclusi sinistri IBNR, il contributo al Fondo Garanzia Vittime della Strada e altre partite residuali								Panel B: Inclusi sinistri IBNR, il contributo al Fondo Garanzia Vittime della Strada e altre partite residuali	
	Frequenza sinistri %	Variazione %	Costo medio sinistri danni a cose	Variazione %	Costo medio sinistri danni a persona	Variazione %	Costo medio totale sinistri**	Variazione %	Frequenza sinistri %	Costo medio sinistri
2000	9,82%	-1,3%	1.278	2,9%	9.920	14,9%	2.809	13,1%	10,95%	2.825
2001	8,54%	-13,1%	1.431	12,0%	11.175	12,7%	3.186	13,4%	9,55%	3.207
2002	7,82%	-8,4%	1.535	7,3%	12.686	13,5%	3.532	10,9%	8,78%	3.503
2003	7,66%	-2,1%	1.634	6,4%	13.542	6,7%	3.805	7,7%	8,63%	3.771
2004	7,61%	-0,6%	1.701	4,1%	13.206	-2,5%	3.982	4,7%	8,58%	3.964
2005	7,55%	-0,8%	1.644	-3,3%	13.106	-0,8%	4.047	1,6%	8,51%	4.038
2006	7,47%	-1,1%	1.674	1,8%	13.233	1,0%	4.100	1,3%	8,47%	4.080
2007	7,61%	1,9%	1.764	5,4%	11.958	-9,6%	3.967	-3,2%	8,52%	4.014
2008	7,73%	1,6%	1.772	0,5%	11.830	-1,1%	3.913	-1,4%	8,57%	3.972
2009	7,77%	0,5%	1.725	-2,7%	11.694	-1,1%	3.903	-0,3%	8,60%	3.986
2010	7,36%	-5,2%	1.716	-0,5%	12.052	3,1%	4.057	4,0%	8,12%	4.117
2011*	6,49%	-11,9%	1.777	3,5%	13.076	8,5%	4.337	6,9%	7,16%	4.549

* Stima ANIA su dati desunti dalle anticipazioni del bilancio per l'esercizio 2011 – Le variazioni sono influenzate dall'uscita dal portafoglio diretto italiano due imprese sottoposte a liquidazione coatta amministrativa nel 2011

** Fonte ISVAP – per il 2011 il dato è desunto dalla modulistica di vigilanza

Frequenza dei sinistri e relativo costo medio (incluso sinistri IBNR, panel B tavola 1). Il numero totale dei sinistri, comprensivo della stima del numero dei sinistri IBNR, è stato pari nel 2011 a 2.995.022 unità, in diminuzione rispetto al 2010 del 12,7% (-12,3% a campione omogeneo), così come la relativa frequenza sinistri che passa dall'8,12% nel 2010 al 7,16% nel 2011, con un decremento dell'11,9%. Includendo tutte le componenti di costo ricomprese nella definizione del costo dei sinistri di competenza (voce 18 del mod. 17 di Vigilanza), ossia risommando nei costi sia le riserve IBNR sia il contributo al Fondo Garanzia Vittime della Strada sia le altre partite residuali, il costo medio dei sinistri di competenza, pari a 4.549 euro, è aumentato del 9,8% (+10,5% a campione omogeneo).

In termini omogenei (ossia escludendo dai dati del 2010 le due imprese liquidate) alla diminuzione della frequenza sinistri dell'11,9% è perciò corrisposto un aumento del costo medio del 10,5% e tenuto conto della variazione dei veicoli assicurati del -0,5% si è determinato un **decremento del costo complessivo dei sinistri di competenza (voce 18 del mod. 17 di Vigilanza) di -3,1%**.

L'Italia continua a combinare un costo medio per sinistro tra i più elevati d'Europa con una frequenza sinistri, che sia pure in miglioramento, rimane comunque elevata. Da una rilevazione svolta dall'ANIA, che riporta dati aggiornati all'anno 2010 (dove non disponibili sono stati utilizzati dati riferiti al 2009), risultava che la frequenza

sinistri italiana calcolata sulla base dell'anno di denuncia ed escludendo i sinistri senza seguito (pari all'8,1%) era la più elevata dei paesi europei (in Germania era 6,1% e in Francia 4,4%). Anche considerando la diminuzione a cui si è assistito nel 2011, il valore dell'indicatore (7,2%) si posizionerebbe ancora tra i più elevati d'Europa. Per quanto riguarda il costo medio dei sinistri, nel 2010 l'Italia presentava un valore (4.117 euro) ben al di sopra dei principali paesi europei: a titolo d'esempio, in Germania si risarcivano mediamente 3.500 euro per sinistro mentre in Francia circa 3.300 euro, valori molto distanti da quello italiano (tavola 2).

Tavola 2 – Principali indicatori tecnici – Confronto europeo – Anno 2010

Frequenza sinistri		Costo medio sinistri (€)		Premio puro (€)			Incidenza % dei sinistri con danni fisici	
PAESE	Valore	PAESE	Valore	PAESE	Valore	Diff. % Italia vs Altri paesi	PAESE	Valore
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)=(2)*(4)	(7)	(8)	(9)
SPAGNA	9,3%	ITALIA	4.117	ITALIA	335		ITALIA	22,7%
ITALIA	8,1%	GERMANIA*	3.505	GERMANIA*	213	57%	SPAGNA	18,3%
GERMANIA*	6,1%	FRANCIA*	3.308	SPAGNA	161	108%	FRANCIA*	13,8%
FRANCIA*	4,4%	SPAGNA	1.729	FRANCIA*	147	128%	GERMANIA	n.d.

(*) I dati sono riferiti all'anno 2009

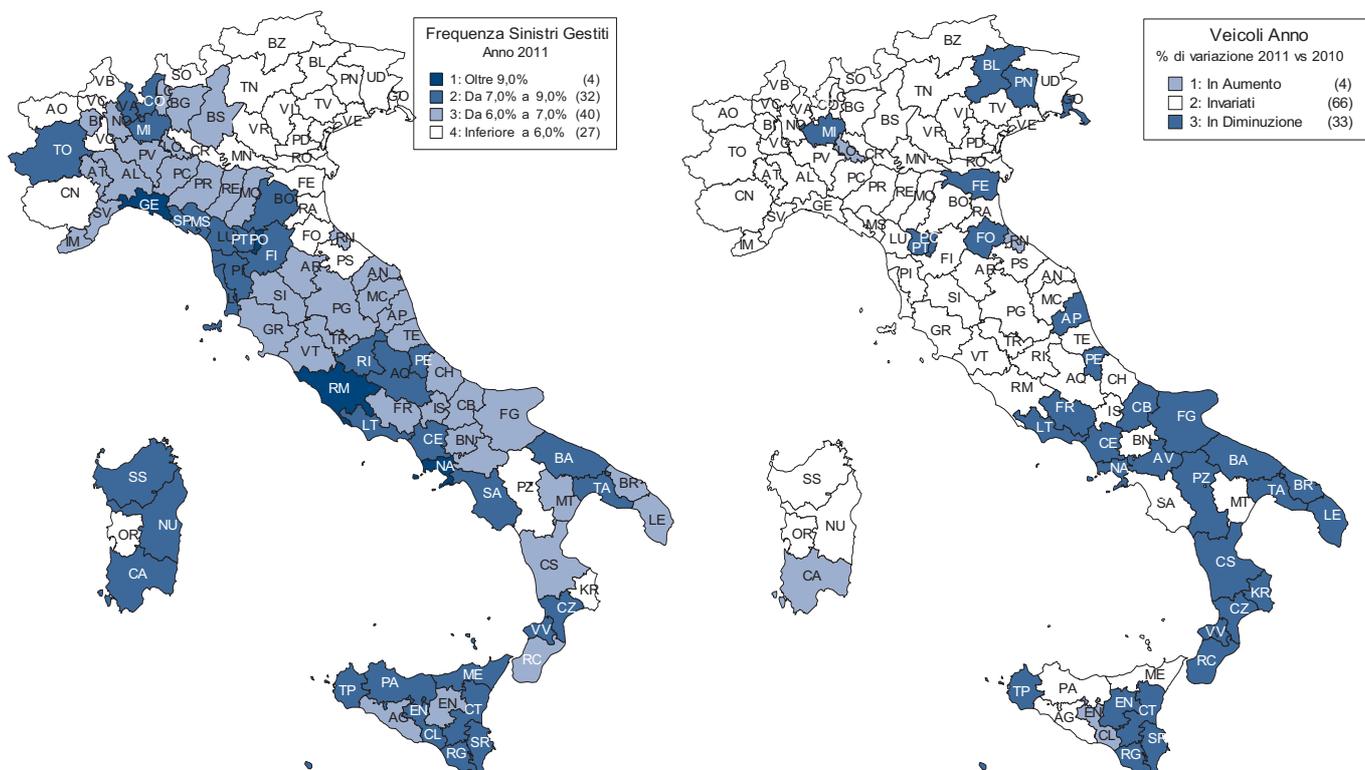
Se si analizzano i premi puri, ottenuti dal prodotto dei due indicatori di frequenza e costo medio dei sinistri, si può osservare come in Italia tale valore sia più elevato di quasi il 60% rispetto a quello tedesco, mentre risulta pari a due volte quello spagnolo e più del doppio rispetto a quello francese. Uno dei fattori determinanti che contribuisce a tale scenario, facendo sì che il costo dei sinistri italiani sia il più elevato tra quelli analizzati, è la disparità che si osserva nell'incidenza percentuale dei sinistri con lesioni alla persona che vengono risarciti. Se infatti in Italia mediamente 23 sinistri su 100 prevedono un risarcimento per danni fisici, in Spagna sono solo 18 e in Francia si scende a 14.

Come osservato precedentemente, nel 2011 si è assistito a livello nazionale a una lieve contrazione dei veicoli assicurati che risulta comunque più concentrata in alcune aree geografiche del Paese (figura 1 – mappa di destra). In particolare la maggior parte delle aree in cui tale decremento è risultato superiore alla media è concentrata per lo più nel Centro-Sud e nelle Isole.

Mettendo a confronto la distribuzione provinciale dei valori della frequenza sinistri (figura 1 – mappa di sinistra) con la variazione dei rischi assicurati, si osserva come molte delle province in cui il valore dell'indicatore tecnico è più elevato sono anche quelle dove si registra una diminuzione dei veicoli. Questo andamento si riscontra in particolare in Campania, in Calabria e in Sicilia. Tale fenomeno può aver contribuito alla diminuzione che si è registrata a livello nazionale nella frequenza sinistri nel corso del 2011; infatti, rispetto al 2010, il peso delle province, in termini di veicoli assicurati e con valori di frequenza sinistri più contenuti (ad esempio il Nord-Est dell'Italia), è aumentato mentre quello delle province con frequenza sinistri più elevata è diminuito.

L'ASSICURAZIONE AUTO

Figura 1 – Frequenza dei sinistri gestiti nel 2011 e variazione dei rischi assicurati tra il 2010 e il 2011



IL RISARCIMENTO DEI DANNI ALLA PERSONA

Nel ramo r.c. auto il costo totale dei risarcimenti (comprensivo sia dei danni a cose sia dei danni alle persone) è stato pari nel 2011 a 13,4 miliardi; di questi quasi i due terzi (circa 9 miliardi) sono relativi a danni fisici (incluso anche la componente dei danni a cose dei sinistri misti). In particolare, 3,4 miliardi sono risarciti per invalidità permanenti comprese tra uno e nove punti, mentre 5,5 miliardi per invalidità superiori o per morti (figura 1).

Se nel 2007 per ogni 100 sinistri accaduti, circa 21 presentavano almeno un danno alla persona, nel 2008 la percentuale era salita al 21,3%, nel 2009 al 21,8% per arrivare poi al 22,7% nel 2010. Questo indicatore, già estremamente elevato se confrontato con la media europea (circa 10%), si raddoppia in alcune aree del Paese arrivando fino al 45% (ossia quasi un sinistro ogni due accaduti ha una componente di danno fisico).

Vi è un diffusissimo fenomeno speculativo sui danni alla persona. Si concentra sui danni di lievissima entità (1-2 punti percentuali di invalidità) che nel loro complesso

rappresentano oltre il 15% dei sinistri e circa il 78% delle lesioni non gravi. Le imprese risarciscono per questi danni oltre 2,1 miliardi di euro all'anno, vale a dire oltre il 16% degli oneri totali per sinistri r.c. auto (tavola 1). È sufficiente riflettere sul fatto che dei circa 680.000 sinistri che nel 2011 hanno implicato una lesione fisica, oltre 600.000 sono legati a lesioni considerate non gravi (ossia fino a 9 punti di invalidità) e di questi circa 465.000 sono sinistri con lievissime invalidità (1-2 punti percentuali); questi ultimi, nella maggior parte dei casi, sono legati a "colpi di frusta" per i quali, in altri paesi, non vengono riconosciuti postumi di invalidità permanente ma esclusivamente risarcimenti per il danno biologico temporaneo e per spese mediche proporzionali al grado modestissimo di tali disturbi che sono, il più delle volte, del tutto passeggeri.

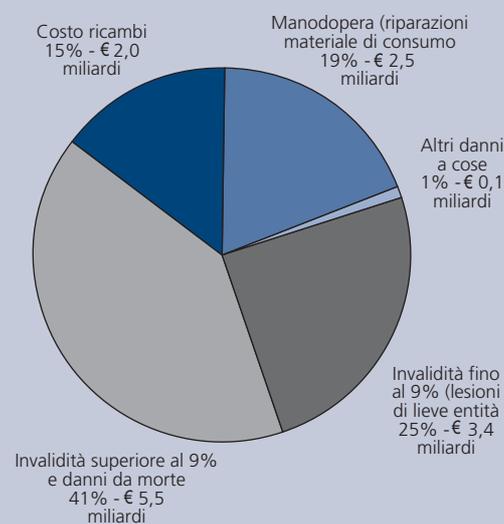
Sulla base della statistica annuale r.c. auto dell'ANIA, limitatamente a un sottocampione rappresentativo di imprese che hanno fornito le informazioni dettagliate, è stato possibile anche per l'anno 2010 calcolare la distribuzione percentuale dei sinistri per tipologia di danno e gravità delle lesioni. Inoltre si è potuto anche stimare il costo medio del danno fisico distinto secondo le tre tipologie di danneggiato (conducente, trasportato e passante). A livello totale il costo medio per tutte le tipologie di danneggiato è aumentato dell'11-13% rispetto all'anno precedente. Per il passante si riconferma un costo medio molto più elevato rispetto alle altre due tipologie, in quanto è più esposto a lesioni di maggiore gravità ed è anche

Tavola 1 – Distribuzione % dei sinistri per tipologia di danno e gravità delle lesioni

Percentuale di I.P.	Distribuzione % Numero Sinistri	Distribuzione % Importo Sinistri	Costo medio del danno fisico (euro)		
			Conducente	Trasportato	Passante
1	8,6%	7,9%	3.221	3.307	4.653
2	6,9%	8,3%	4.223	4.351	5.568
3	2,4%	3,7%	5.692	5.837	7.266
4	1,0%	1,8%	7.257	7.310	9.061
5	0,5%	1,1%	8.833	8.761	12.081
6	0,3%	0,7%	10.809	11.092	13.889
7	0,2%	0,5%	12.088	14.798	17.863
8	0,1%	0,5%	14.337	20.550	21.554
9	0,1%	0,5%	23.366	24.984	29.165
<i>fino a 9</i>	<i>20,1%</i>	<i>25,1%</i>	4.551	4.360	7.625
<i>oltre 9</i>	<i>2,6%</i>	<i>40,9%</i>			
Tot. sin. danni a persona	22,7%	66,0%			
Tot. sin. danni a cose	77,3%	34,0%			
Totale sinistri	100,0%	100,0%			
PER MEMORIA:	Numero Sinistri	Importo Sinistri			
	2.995.022	13,4 mld			

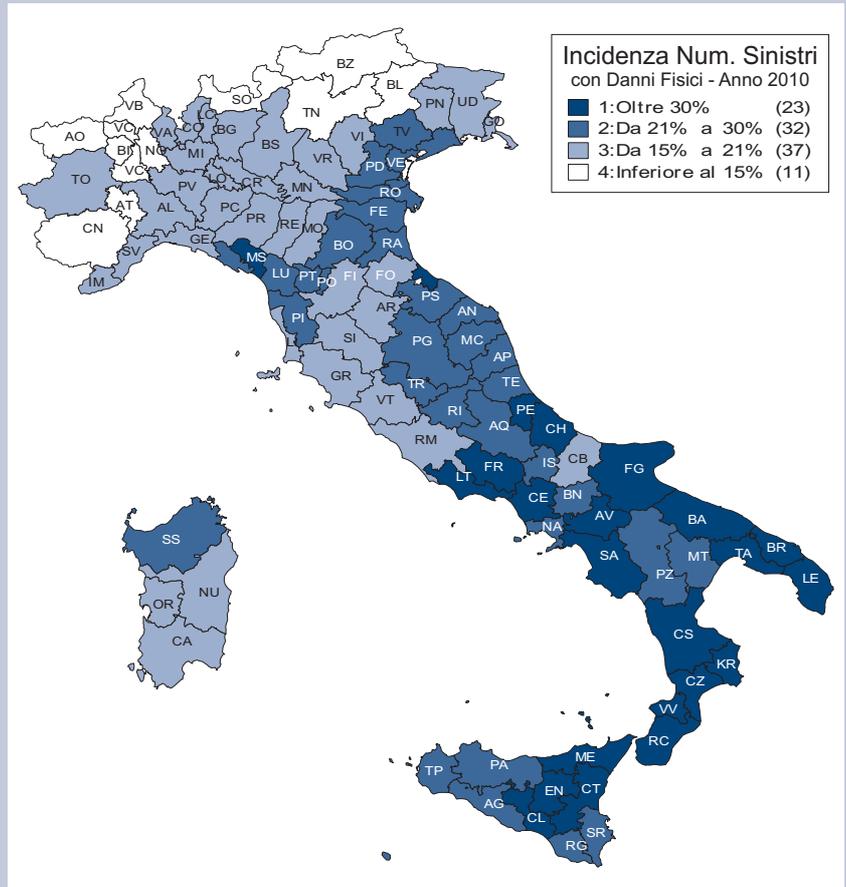
Fonte: ANIA – Dati parzialmente stimati

Figura 1
Distribuzione % del costo totale dei risarcimenti r.c. auto – Anno 2011



- Ammontare dei risarcimenti a cose (4,6 miliardi, ossia il 34% del totale del costo dei sinistri)
- Ammontare dei risarcimenti per danni alla persona (8,9 miliardi, ossia il 66% del totale del costo dei sinistri). Include la componente dei danni a cose dei sinistri misti

Figura 2
Incidenza % di sinistri con danni fisici
a livello provinciale – Anno 2010



possibile che in sede giurisprudenziale possano essere riconosciute valutazioni più elevate per le altre componenti del danno non patrimoniale (ad esempio il danno morale) e un più generoso riconoscimento nei limiti delle “personalizzazioni” del danno previste per le condizioni soggettive del danneggiato. Inoltre, occorre tenere presente che le distribuzioni dei costi, per le tre tipologie di danneggiati, possono essere influenzate anche dal diverso mix di età dei danneggiati all’interno di ciascun punto di invalidità. Questi elementi potrebbero contribuire a spiegare perché, per gli stessi punti di invalidità, vi siano diversi riconoscimenti monetari per le tre tipologie di danneggiato.

Occorre segnalare comunque che la legge del 27 marzo 2012 (che ha convertito il decreto legge n. 24/2012 in materia di Liberalizzazioni) ha apportato diversi cambiamenti in materia di r.c. auto tra i quali, quello di maggior rilievo, riguarda l’introduzione di una norma diretta a contrastare le speculazioni oggi diffuse sulle lesioni fisiche lievissime. Tale norma agisce in modo diretto su uno dei principali fattori di costo del sistema, con l’obiettivo di disinnescare l’anomalia tutta italiana dell’incidenza abnorme di danni lievissimi alla persona derivanti da sinistri stradali e mira a definire le condizioni di risarcibilità delle lesioni alla persona di lieve entità. La norma in questione è diretta infatti a esprimere una regola di portata generale, ma con effetti dispositivi specifici, circa la non configurabilità di un danno alla

persona di lieve entità, in tutte le sue componenti, in assenza di un riscontro medico legale che consenta, a seconda dei tipi di lesione, una constatazione visiva o un accertamento assistito da esame strumentale della lesione lamentata dal danneggiato. Ne deriva che non risulterà possibile configurare una lesione in presenza solo di riferiti disturbi soggettivi.

Con riferimento ai danni alla persona più gravi (quelli con almeno 10 punti di invalidità), occorre ancora una volta segnalare che non è stata emanata la disciplina per la loro valutazione economica e medico-legale, nonostante da tempo si sia completato l'iter per la sua approvazione.

Dalla figura 2 e dalla tavola 2 si può verificare che anche nel 2010 sono le province del Mezzogiorno a presentare valori assolutamente fuori linea rispetto alla già elevata media nazionale (22,7%) e in particolare tutte quelle della Puglia, della Calabria e parte della Campania e della Sicilia. A titolo d'esempio: Brindisi 45%, Taranto 44%, Crotone 41%, Foggia e Lecce 39%.

Tavola 2 – Incidenza % di sinistri con danni fisici a livello provinciale – Anni 2008-2010 (%)

Provincia	Anno 2010	Anno 2009	Anno 2008	Variazione 2010/2009
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
BRINDISI	44,5%	43,5%	41,6%	2,41%
TARANTO	44,4%	41,5%	40,0%	6,97%
CROTONE	41,0%	43,6%	44,0%	-6,07%
FOGGIA	39,3%	38,3%	37,2%	2,48%
LECCE	39,1%	36,1%	34,4%	8,22%
BARI	37,9%	36,1%	34,6%	4,93%
VIBO-VALENTIA	36,9%	35,6%	36,7%	3,83%
LATINA	36,2%	34,5%	32,9%	4,88%
CATANZARO	36,0%	34,3%	32,0%	5,17%
AVELLINO	35,1%	35,4%	33,3%	-0,80%
MESSINA	34,1%	31,9%	30,0%	6,88%
PESCARA	33,7%	30,9%	30,5%	9,27%
SALERNO	33,5%	32,1%	31,1%	4,13%
REGGIO-CALABRIA	33,4%	33,3%	31,0%	0,12%
CHIETI	33,1%	29,5%	28,4%	12,25%
CASERTA	32,5%	31,1%	30,5%	4,55%
CALTANISSETTA	31,5%	28,8%	26,7%	9,33%
RIMINI	31,3%	29,3%	28,9%	6,61%
COSENZA	30,6%	29,3%	29,5%	4,64%
CATANIA	30,3%	28,9%	26,5%	5,04%
MASSA-CARRARA	30,2%	30,0%	30,2%	0,72%
FROSINONE	30,2%	28,2%	26,6%	7,35%
ENNA	30,0%	27,4%	27,0%	9,28%
AGRIGENTO	29,9%	28,4%	26,6%	5,14%
TERAMO	29,7%	26,0%	25,9%	14,16%
BARLETTA-ANDRIA- TRANI*	29,2%	n.d.	n.d.	n.d.
SASSARI	28,9%	25,0%	24,7%	15,36%
RAGUSA	28,8%	26,3%	26,7%	9,36%
PISTOIA	27,8%	27,3%	27,5%	1,72%
PISA	27,5%	27,0%	26,1%	1,58%
ANCONA	27,2%	26,4%	24,9%	3,11%
BENEVENTO	26,4%	25,4%	23,4%	3,75%
SIRACUSA	26,1%	24,3%	22,9%	7,57%
MACERATA	25,9%	25,2%	24,7%	2,78%
ASCOLI-PICENO	25,6%	24,2%	24,2%	5,88%
MATERA	25,3%	24,4%	24,1%	3,86%
POTENZA	24,8%	23,4%	21,3%	6,14%
TRAPANI	24,6%	21,4%	20,7%	15,13%
LUCCA	24,6%	25,4%	23,9%	-3,17%
LA-SPEZIA	24,4%	23,0%	25,9%	6,21%
VENEZIA	24,2%	24,0%	23,7%	0,91%
PESARO-URBINO	24,1%	25,3%	24,4%	-4,53%
ISERNIA	23,8%	20,8%	21,2%	14,28%
RAVENNA	23,5%	24,5%	23,5%	-3,86%
PRATO	23,0%	22,7%	23,7%	1,22%
NAPOLI	22,9%	22,3%	21,1%	2,88%
L'AQUILA	22,7%	19,4%	20,7%	16,94%
TERNI	22,7%	20,6%	20,0%	10,00%
FERRARA	22,7%	22,1%	21,7%	2,46%
PADOVA	22,3%	21,5%	21,0%	3,81%
PERUGIA	22,3%	21,7%	21,4%	2,55%
BOLOGNA	22,2%	21,9%	22,3%	1,39%
PALERMO	22,1%	20,1%	20,8%	9,73%
FERMO*	22,0%	n.d.	n.d.	n.d.
RIETI	22,0%	20,0%	19,3%	9,85%
OGLIASTRA	21,6%	17,3%	19,3%	24,59%
TREVISO	21,5%	19,9%	19,9%	8,03%
ROVIGO	21,4%	21,4%	19,3%	0,31%
FIRENZE	20,8%	22,3%	22,1%	-6,63%
REGGIO-EMILIA	20,4%	20,9%	20,3%	-2,24%
GORIZIA	20,3%	18,3%	17,7%	10,98%

segue

L'ASSICURAZIONE AUTO

Tavola 2 – segue

Provincia	Anno 2010	Anno 2009	Anno 2008	Variazione 2010/2009
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
LODI	20,2%	17,9%	18,8%	13,09%
CARBONIA-IGLESIAS	20,1%	18,7%	17,8%	7,48%
MEDIO-CAMPIDANO	20,1%	18,1%	17,9%	10,84%
AREZZO	20,1%	20,6%	20,7%	-2,71%
ROMA	20,0%	18,8%	18,5%	6,17%
CAMPOBASSO	19,9%	17,3%	17,9%	14,94%
LIVORNO	19,8%	18,9%	17,7%	4,92%
FORLÌ-CESENA	19,7%	21,2%	21,6%	-7,05%
OLBIA-TEMPIO	19,7%	18,7%	17,9%	5,42%
TORINO	19,7%	18,6%	17,5%	5,76%
CAGLIARI	19,6%	18,7%	18,4%	4,54%
VERONA	19,2%	18,9%	18,9%	1,90%
PIACENZA	19,1%	19,1%	18,8%	-0,21%
MILANO	18,9%	17,2%	17,5%	10,32%
VARESE	18,6%	17,6%	17,9%	5,68%
GROSSETO	18,3%	17,2%	17,6%	6,50%
PAVIA	18,2%	16,9%	17,4%	7,91%
MODENA	17,9%	17,8%	17,4%	0,56%
VITERBO	17,6%	16,6%	15,9%	6,19%
ORISTANO	17,6%	16,3%	16,3%	8,09%
PARMA	17,4%	16,0%	16,4%	8,78%
VICENZA	17,4%	16,3%	16,9%	6,92%
MANTOVA	17,4%	16,4%	16,9%	5,76%
CREMONA	17,3%	17,0%	17,4%	1,78%
TRIESTE	17,3%	18,6%	16,3%	-7,08%
PORDENONE	17,3%	15,8%	16,7%	9,94%
SIENA	17,3%	16,6%	16,2%	4,17%
GENOVA	17,2%	12,4%	13,6%	38,37%
COMO	17,1%	17,0%	16,6%	0,80%
NUORO	17,0%	14,9%	14,9%	13,90%
SAVONA	16,3%	15,2%	14,9%	6,84%
BERGAMO	16,0%	16,2%	16,2%	-0,85%
IMPERIA	15,8%	15,9%	16,0%	-0,44%
LECCO	15,6%	14,6%	14,6%	6,71%
UDINE	15,5%	15,2%	15,4%	1,84%
ALESSANDRIA	15,1%	13,9%	14,3%	8,82%
BRESCIA	15,0%	14,5%	14,8%	3,30%
ASTI	14,8%	13,0%	13,1%	13,19%
NOVARA	14,8%	14,5%	14,7%	1,85%
BELLUNO	13,8%	12,8%	12,4%	8,20%
MONZA-BRIANZA*	13,8%	n.d.	n.d.	n.d.
SONDRIO	13,8%	13,1%	13,1%	5,27%
VERCELLI	13,7%	12,5%	13,3%	9,72%
AOSTA	13,2%	13,0%	12,5%	1,57%
CUNEO	13,1%	12,3%	12,0%	6,44%
VERBANIA	12,9%	12,8%	12,8%	1,05%
TRENTO	12,8%	12,4%	12,8%	3,26%
BOLZANO	11,3%	10,7%	10,7%	5,79%
BIELLA	11,0%	10,2%	10,6%	7,57%
TOTALE	23,1%	22,2%	21,6%	2,91%

(*) Per le incidenze dei danni fisici a livello provinciale sono state utilizzate le informazioni provenienti dalla statistica annuale dell'ANIA che per il totale (23,1%) differisce lievemente dal dato fornito dall'ISVAP (22,7%) che non dispone della spaccatura territoriale

(*) Le province di Barletta-Andria-Trani, Fermo e Monza-Brianza sono di nuova costituzione nel 2010 (negli anni precedenti erano prevalentemente comprese nelle province di Bari e Foggia, Ascoli Piceno e Milano)

LA TABELLA DI LEGGE PER LA VALUTAZIONE ECONOMICA E MEDICO LEGALE DEI DANNI GRAVI ALLA PERSONA (ART. 138 DEL CODICE DELLE ASSICURAZIONI) – RESISTENZE IMMOTIVATE ALLA SUA EMANAZIONE

Il livello dei prezzi dell'assicurazione obbligatoria r.c. auto dipende dal livello dei costi dei risarcimenti che vengono pagati dal sistema assicurativo (14,8 miliardi di euro su una raccolta premi di meno di 17,8 miliardi euro).

Per ridurre in maniera decisiva i prezzi dell'assicurazione occorre agire sulla filiera dei costi e sulle gravi anomalie che caratterizzano il sistema Italia rispetto a quelli degli altri paesi europei.

Fra le maggiori criticità che influenzano la struttura dei costi dei risarcimenti, particolare rilievo assumono – oltre alle frodi diffuse che pesano nel risarcimento dei danni (sia alla persona sia ai veicoli) per un valore stimato di 1,5 miliardi euro e all'eccessivo numero dei danni alla persona di modestissima entità, che in altri paesi non vengono considerati ai fini del risarcimento (valore complessivo stimato oltre 2 miliardi) – anche gli elevati valori economici stabiliti dai tribunali per risarcire i danni alla persona più gravi (valore complessivo circa 6 miliardi).

Con riferimento a questa ultima criticità strutturale dei costi assicurativi, è noto che l'articolo 138 del Codice delle Assicurazioni, d.lgs. n. 209 promulgato il 7 settembre 2005, prevede che venga emanata la tabella unica nazionale per la valutazione economica e medico-legale dei danni alla persona di grave entità derivanti dalla circolazione stradale.

Sono altrettanto note le esigenze di certezza e di compatibilità economica di sistema che tale tabella deve soddisfare.

I lavori di definizione dei valori economici e dei barèmes medico-legali sono stati completati da tempo, seguendo un iter complesso e che ha visto la partecipazione di quattro ministeri, di una Commissione medico legale presso il Ministero della Salute oltre che delle osservazioni dell'ISVAP, di esperti della materia e del settore assicurativo.

La bozza di Decreto del Presidente della Repubblica che dovrebbe emanare la tabella è stata presentata nell'agosto dell'anno scorso al Consiglio dei Ministri e trasmessa al Consiglio di Stato, che a novembre 2011 ha dato sostanzialmente un parere positivo, formulando solo alcuni rilievi tecnici (atto n. 04318/2011).

Il Consiglio di Stato ha sottolineato infatti che la tabella dei valori economici contempla anche i valori corrispondenti a menomazioni di lieve entità di cui all'articolo 139 del Codice delle Assicurazioni, suggerendo quindi di emanare un D.P.R. comprensivo dell'attuazione di entrambi gli articoli che disciplinano il danno biologico per lesioni derivanti dalla circolazione dei veicoli e ha rilevato alcune discrasie nella progressione dei coefficienti moltiplicatori.

Attualmente lo schema di provvedimento è nuovamente all'attenzione dei ministeri competenti e si è in attesa della sua definitiva promulgazione.

Le tabelle in via di emanazione, tuttavia, hanno formato oggetto di alcune vivaci critiche con riferimento ai valori economici elaborati, che secondo alcuni risulterebbero di molto inferiori ai valori correnti applicati dai principali tribunali nazionali e tali da determinare un intervento *"fortemente lesivo della dignità umana e non rispondente alle esigenze di solidarietà consolatorie, riparatorie e soddisfattive del danno da r.c. auto"*.

In realtà, al di là delle posizioni critiche, spesso condizionate dai conflitti di interesse in cui versano coloro che le formulano in modo più acceso, i valori economici espressi dalla tabella contenuta nello schema di D.P.R. in via di approvazione sono superiori per i danni più gravi, e di molto, a quelli applicati in tutta Europa, come si evince dalla seguente tabella.

DANNO MORALE / DANNO BIOLOGICO PUNTI DI INVALIDITÀ												
Nazione	I.P. 10%			I.P. 25%			I.P. 60%			I.P. 90%		
	Età del danneggiato			Età del danneggiato			Età del danneggiato			Età del danneggiato		
	20	40	60	20	40	60	20	40	60	20	40	60
ITALIA (*)	16.000	14.800	12.800	64.600	57.400	49.900	306.600	272.300	236.800	590.000	524.000	455.700
FRANCIA	26.000	23.000	22.000	69.000	64.000	59.000	230.000	170.000	130.000	455.000	374.000	350.000
GERMANIA	10.000	10.000	10.000	35.000	35.000	35.000	70.000	70.000	70.000	250.000	250.000	250.000
GRAN BRETAGNA	28.700	28.700	28.700	41.400	41.400	41.400	103.500	103.500	103.500	212.800	212.800	212.800
SPAGNA	9.800	8.900	7.500	36.500	33.500	28.000	104.500	96.500	81.000	259.000	239.000	201.000
BELGIO	10.300	8.200	4.800	76.000	59.000	37.200	152.000	118.000	74.500	272.500	212.700	134.000
OLANDA	15.000	15.000	12.500	35.000	30.000	30.000	65.000	60.000	55.000	150.000	150.000	125.000

(*) Per l'Italia i valori sono i minimi previsti dalla tabella dello schema di D.P.R. in approvazione, senza personalizzazione fino a +30%. Per gli altri paesi i valori sono massimi. Non viene considerata l'inabilità temporanea.

I valori sono stati confrontati con quelli applicabili nel minimo (senza personalizzazione) sulla base dell'emanando Decreto del Presidente della Repubblica.

A parte la Spagna, che da alcuni anni si è dotata, nello specifico campo del risarcimento dei danni derivanti dalla circolazione stradale, di una legge estremamente dettagliata che copre tutte le fattispecie, i valori degli altri paesi sono espressione del praticato, una sorta di codice di autoregolamentazione riconosciuto da tutte le parti coinvolte.

Il confronto, per quanto riguarda i danni non patrimoniali ⁽¹⁾ da lesione fisica con effetti permanenti, ha naturalmente dovuto tener conto dei diversi regimi giuridici esistenti nei vari paesi e quindi delle diversità nella configurazione delle voci di danno. A parte la componente di inabilità temporanea, non scandagliata neppure per l'Italia, la casistica indagata riporta i valori riconosciuti comprensivi, laddove applicabile, anche del danno morale o da sofferenza.

(¹) Per i danni patrimoniali il problema non si pone, poiché si tratta di danni facilmente quantificabili in funzione della perdita di reddito attuale e futura, delle spese mediche sostenute, delle spese di assistenza necessaria. Il confronto con altri paesi non è decisivo perché dipende dai livelli reddituali differenti nelle varie realtà nazionali.

Dal confronto europeo emerge che i valori della bozza della tabella da emanare non sono offensivi della dignità umana, a meno che si sostenga che l'Europa applichi prassi risarcitorie contrarie alla dignità umana e risulterebbero economicamente sostenibili nell'ambito del sistema di protezione sociale realizzato attraverso l'assicurazione obbligatoria r.c. auto.

Il sistema assicurativo è chiamato a conseguire un livello di equilibrio tra le risorse disponibili per assicurarsi e quelle necessarie per risarcire le vittime. La sostenibilità economica del sistema di protezione assicurativa dipende, quindi, anche dai livelli economici dei risarcimenti dei danni alla persona. A maggiori livelli di protezione corrispondono, ovviamente, maggiori risorse da acquisire dai premi assicurativi e quindi maggiori costi e tariffe.

Sarebbe pertanto importante non ostacolare l'adozione di un provvedimento che avrebbe immediati effetti positivi sui costi del sistema r.c. auto e sui prezzi pagati dalla collettività.

ORDINANZA DI RIMESSIONE ALLA CORTE COSTITUZIONALE DEL GIUDICE DI PACE DI TORINO IN MERITO ALLA PRESUNTA ILLEGITTIMITÀ COSTITUZIONALE DELL'ART. 139 DEL CAP

Il 21 ottobre 2011 il giudice di pace di Torino ha nuovamente sollevato, nell'ambito di un giudizio per il risarcimento dei danni derivanti da un sinistro stradale, la questione di legittimità costituzionale dell'art. 139 del Codice delle Assicurazioni in tema di risarcimento del danno biologico derivante da lesioni di lieve entità. L'ordinanza è stata pubblicata nella GU del 23 maggio 2012, n. 21.

Secondo il giudice di pace la norma impugnata, nella parte in cui prevede un risarcimento del danno biologico per le c.d. micropermanenti basato su rigidi criteri fissati da tabelle di legge, non permetterebbe un'adeguata personalizzazione del danno e porrebbe un limite all'integrale risarcimento del danno alla persona, in violazione degli artt. 2, 3, 24 e 76 della Costituzione.

La questione, già sollevata nel 2010 dal medesimo giudice di pace sempre nell'ambito dello stesso giudizio, era stata dichiarata manifestamente inammissibile dalla Corte Costituzionale con l'ordinanza n. 157 del 2011, che ha rigettato l'eccezione di incostituzionalità non nel merito ma per ragioni formali. È stato ritenuto dai giudici costituzionali, infatti, che la descrizione della fattispecie concreta fatta dal giudice rimettente non consentisse un'adeguata valutazione dell'effettiva rilevanza della questione, non essendo stati indicati gli elementi essenziali.

La nuova ordinanza, che è stata riformulata dallo stesso giudice di pace proprio tenendo conto delle considerazioni dei giudici costituzionali, precisa questa volta tutti gli elementi ritenuti essenziali ai fini della valutazione della fattispecie concreta e cioè: l'età del danneggiato, il danno subito, le tabelle ministeriali applicate, l'entità del risarcimento dovuto applicando tali tabelle e le ragioni per cui il risarcimento non sarebbe soddisfacente.

Ricordiamo che, fin dall'introduzione delle tabelle ministeriali relative alle lesioni micropermanenti, sono state sollevate questioni di presunta illegittimità costituzionale, in particolare con riferimento alla disciplina di cui all'art. 5 della legge n. 57/2001 e che tali questioni sono sempre state dichiarate inammissibili dalla Corte Costituzionale.

È evidente, tuttavia, che in questo caso sarà più difficile per la Corte Costituzionale rigettare la questione per ragioni formali di inammissibilità, ma forse si troverà a dover valutare nel merito le censure sollevate.

DECRETO LEGGE N. 1/2012 "LIBERALIZZAZIONI" CONVERTITO NELLA LEGGE N. 27/2012 – NORME IN MATERIA DI ASSICURAZIONE R.C. AUTO: ARTICOLI DA 29 A 34-BIS

Il decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, cosiddetto decreto "liberalizzazioni" o "cresci Italia", convertito con notevoli modifiche nella legge n. 27 del 24 marzo 2012, recante "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività" ha dettato numerose disposizioni in materia di assicurazione r.c. auto, di intermediazione assicurativa e di tutela dei consumatori che riguardano anche l'attività assicurativa.

Gli articoli da 29 a 34-ter, sull'assicurazione r.c. auto, recano norme dirette a contrastare le frodi, le speculazioni sulle lesioni fisiche lievissime e l'inadempimento dell'obbligo assicurativo, norme per favorire il confronto dei prezzi offerti dalle diverse compagnie e due previsioni in materia tariffaria di dubbia formulazione.

Gli interventi che appaiono effettivamente positivi, perché introducono elementi di maggiore efficienza di sistema, riguardano soprattutto il contrasto alle speculazioni sulle lesioni lievissime (intervento previsto dalla legge di conversione), il contrasto all'inadempimento dell'obbligo assicurativo e alla falsificazione dei documenti cartacei attraverso processi di "dematerializzazione" dei certificati e dei contrassegni assicurativi e di controllo tecnologico dei veicoli, nonché alcune dispo-

sizioni sulle procedure di risarcimento dei danni che consentiranno alle imprese di sospendere la liquidazione in presenza di informazioni (desunte dalla banca dati sinistri r.c. auto dell'ISVAP) che indicano il pericolo di frode.

Articolo 29 – Efficienza produttiva del risarcimento diretto

Determinazione dei forfait: attribuzione di competenze all'ISVAP

La norma dispone che i valori dei costi e delle eventuali franchigie sulla base dei quali vengono definite le compensazioni tra compagnie sono calcolati annualmente secondo un criterio che incentivi l'efficienza produttiva delle compagnie e, in particolare, il controllo dei costi dei rimborsi (comma 1). La legge di conversione ha poi demandato all'ISVAP la definizione del criterio in parola e la statuizione, annualmente, del limite delle compensazioni dovute (comma 1-bis).

Nonostante il tenore letterale, che non risulta chiarissimo, la nuova disposizione sembra attribuire all'ISVAP la definizione del criterio da adottare per incentivare l'efficienza liquidativa con particolare riguardo alle azioni di contrasto alle frodi poste in essere dalle singole imprese, nonché la competenza a definire i forfait e le franchigie per le compensazioni dovute. Di converso, la norma non sembra abrogare le competenze del Comitato tecnico istituito dal regolamento di attuazione del risarcimento diretto (art. 13 del D.P.R. n. 254/2006) in ordine all'effettuazione dei calcoli per la stima dei costi medi e delle franchigie da applicare, ferma la loro definizione ultima da parte dell'ISVAP.

Soppressione della facoltà di offrire il risarcimento in forma specifica dei danni alle cose

Nell'iter di conversione del decreto legge è stata soppressa la disposizione prevista dall'articolo 29 (comma 2) che introduceva la facoltà per le imprese di offrire il risarcimento in forma specifica dei danni alle cose in alternativa al risarcimento pecuniario. Il Parlamento non ha inteso accogliere le proposte del settore assicurativo dirette a prevedere un meccanismo che incentivasse tale modello liquidativo alternativo attraverso condizioni diverse e più eque rispetto a quella delineata nel testo originario, che disponeva la riduzione del 30% del risarcimento pecuniario per i danneggiati che non avessero accettato la riparazione diretta, senza precisare il montante cui applicarla. La proposta del settore prevedeva che, in caso di rifiuto del danneggiato di avvalersi delle strutture riparative convenzionate con l'impresa, il risarcimento pecuniario scelto dal danneggiato non potesse superare la spesa effettiva che avrebbe sostenuto la compagnia per la riparazione del veicolo. Sul punto conserva tutta la propria validità la disposizione del regolamento di attuazione del risarcimento diretto (art. 14 del D.P.R. n. 254/2006) che incentiva l'inserimento nei contratti di assicurazione r.c. auto di clausole con cui si pattuisce il risarcimento del danno in forma specifica a fronte di una riduzione del premio per l'assicurato.

Articoli da 30 a 33. Misure volte a contrastare le frodi

Le misure di contrasto alle frodi nell'assicurazione r.c. auto replicano ed integrano le previsioni del disegno di legge Antifrode, approvato dalla Camera e attualmente in discussione al Senato, a parte l'istituzione di un organismo antifrode centrale, che non viene recuperata dal provvedimento in esame. Tali misure avevano già formato oggetto di approfondimento e di richiesta di modifica da parte dell'ANIA nell'ambito di audizioni sul disegno di legge.

Articolo 30 – Repressione delle frodi

Questa disposizione ha stabilito l'obbligo per le imprese di inviare all'ISVAP una relazione annuale sull'attività antifrode realizzata, con indicazioni dettagliate in ordine, fra le altre cose, al numero dei sinistri connessi a rischio di frode, al numero di querele o denunce presentate, alle iniziative gestionali intraprese. Tale relazione va redatta secondo un modello standard che dovrà essere predisposto dall'Istituto di Vigilanza entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto (26 marzo 2012). L'ISVAP ha anche il compito di valutare l'adeguatezza delle misure rappresentate nella relazione rispetto all'obiettivo del contrasto delle frodi nel settore. Le imprese devono inoltre inserire, nella relazione o nella nota integrativa del bilancio, una stima della riduzione degli oneri per sinistri derivante dall'attività antifrode espletata.

La legge di conversione ha inoltre rafforzato il precetto dell'articolo 30 introducendo una sanzione, applicabile alle imprese in caso di mancato invio all'ISVAP della relazione annuale, da un minimo di 10.000 euro a un massimo di 50.000 euro (comma 1-bis).

Articolo 31 – Contrasto della contraffazione dei contrassegni r.c. auto

La norma ha stabilito la progressiva "dematerializzazione" dei contrassegni assicurativi (comma 1) mediante la totale sostituzione dei documenti cartacei con sistemi elettronici e telematici che dovranno consentire la verifica della regolarità della copertura assicurativa tramite la consultazione di banche dati, utilizzando i dispositivi di controllo a distanza dei veicoli previsti dal Codice della Strada. Per l'attuazione di tale complesso processo è prevista l'emanazione, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto, di un regolamento a cura del Ministero dello Sviluppo Economico, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sentito l'ISVAP. È inoltre stabilito che la "dematerializzazione" debba essere completata in un termine non superiore a due anni a decorrere dall'emanazione del suddetto regolamento attuativo. Per supportare le imprese nella direzione della "dematerializzazione" dei documenti assicurativi, già all'inizio del 2011 è stato avviato un apposito progetto dell'ANIA, oggi nella fase di sviluppo. Vi è, infatti, la convinzione nel settore che questa sia l'unica strada realmente risolutiva per contrastare efficacemente le contraffazioni e le falsificazioni dei documenti r.c. auto.

L'articolo 31 ha disposto anche che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti compili periodicamente elenchi di veicoli che non risultino assicurati, sulla base dei dati delle coperture assicurative forniti a tal fine gratuitamente dalle imprese di assicurazione. Tali elenchi dovranno essere utilizzati per azioni di segnalazione ai proprietari dei veicoli in questione (comma 2). La legge di conversione ha integrato la disposizione, prevedendo che i proprietari di veicoli cui sarà comunicata l'inclusione negli elenchi dei non assicurati, avranno 15 giorni di tempo per regolarizzare la propria posizione assicurativa prima che i rispettivi dati vengano forniti alle forze dell'ordine e alle prefetture competenti (comma 2). È stato inoltre stabilito che le imprese dovranno continuare a rilasciare agli assicurati "un'attestazione" che provi l'avvenuta stipula del contratto (polizza) o il regolare pagamento del premio (quietanza), con prevalenza di tale prova su qualsiasi contestazione effettuata ai sensi della disciplina prevista dall'articolo 31 e anche quando verrà portata a compimento la definitiva "dematerializzazione" del certificato e del contrassegno r.c. auto (comma 2-bis). In sede di conversione del decreto, con intervento difficile da comprendere, è stato anche previsto un ruolo dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato nel processo di dematerializzazione dei contrassegni.

L'articolo 31 ha stabilito infine la possibilità, dandone informativa agli automobilisti, di accertare l'adempimento dell'obbligo di assicurare i veicoli in circolazione (di cui all'art. 193 del Codice della Strada) anche tramite i dispositivi di controllo a distanza previsti dal Codice della Strada stesso (ad esempio ztl, telepass), con deroga in tal caso dell'obbligo della contestazione immediata della violazione. Per attuare questa disposizione è prevista l'emanazione di un decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dello Sviluppo Economico, sentito l'ISVAP e, per i profili di tutela della "privacy", il Garante per la protezione dei dati personali (comma 3).

Il decreto interministeriale di attuazione dell'articolo 31 potrebbe, quindi, utilmente colmare una lacuna nella disciplina di applicazione di un'analogia norma precedente.

Infatti già dal 1 gennaio 2012 le forze di polizia stradale hanno la facoltà di avvalersi proprio dei suddetti dispositivi di controllo a distanza per l'accertamento della copertura r.c. auto in base alla cosiddetta "legge di stabilità 2012" (legge n. 183/2011, art. 13) che ha modificato l'art. 193 del Codice della Strada (introducendo i nuovi commi 4 ter, 4 quater e 4 quinquies). Questa previsione difetta però del tutto di disciplina attuativa e per questo incontra oggettive difficoltà sotto il profilo operativo.

Articolo 32 – Ispezione del veicolo e polizze abbinata all'installazione di "scatole nere"

L'articolo 32 ha introdotto la facoltà per le imprese di chiedere all'assicurato di sottoporre volontariamente ad ispezione il veicolo prima della stipula del contratto.

In caso di accettazione da parte dell'assicurato, l'impresa deve praticare una riduzione della tariffa (comma 1, che integra l'art. 132 del Codice delle Assicurazioni sull'obbligo a contrarre).

La norma ha disposto anche una riduzione obbligatoria della tariffa r.c. auto per gli assicurati che acconsentano di montare a bordo dei propri veicoli una "scatola nera" per la registrazione dell'attività del veicolo (comma 1, che integra ulteriormente l'art. 132 del Codice delle Assicurazioni). L'individuazione dei meccanismi elettronici, denominati scatola nera o equivalenti o ulteriori dispositivi, deve essere effettuata con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dello Sviluppo Economico. La legge di conversione ha poi modificato il testo originario di questa norma, disponendo che tutti i costi di installazione, disinstallazione, sostituzione, funzionamento e portabilità della scatola nera sono a carico delle imprese, stabilendo inoltre che la riduzione del premio di tariffa debba essere "significativa" (parola aggiunta in sede di conversione) rispetto alle tariffe stabilite ai sensi dell'articolo 132 del Codice delle Assicurazioni. In aggiunta al testo originario, si è stabilito anche che la riduzione del premio deve essere praticata o all'atto della stipulazione del contratto o in occasione delle scadenze successive a condizione che risultino rispettati i parametri stabiliti dal contratto (ad esempio rispetto delle regole di circolazione, stile di guida prudente).

L'ANIA ha rappresentato sia al Governo sia al Parlamento, in occasione della conversione in legge del decreto, gli effetti penalizzanti delle modifiche introdotte al testo originario dell'art. 32. Sono stati segnalati, in particolare, gli effetti disincentivanti che tali previsioni avranno rispetto alla auspicata diffusione di tali strumenti, che presentano potenzialità in ordine alla riduzione del rischio r.c. auto, soprattutto per la loro idoneità a responsabilizzare gli assicurati sia sulla condotta di guida sia sulle dichiarazioni rese in occasione di un eventuale sinistro. Tale strumento, favorendo la stipulazione di contratti r.c. auto a prezzi più contenuti, potrebbe risultare decisivo in particolar modo nelle zone territoriali caratterizzate da frequenze sinistri che vanno ben oltre la media nazionale, anche a causa di diffusi fenomeni fraudolenti. Le modifiche apportate, intervenendo in modo imperativo sull'imputazione unilaterale dei costi dei servizi occorrenti per l'operatività delle scatole nere, alterano tuttavia il modello economico che oggi, grazie a un'equa distribuzione di tali costi tra imprese e assicurati, consente riduzioni anche importanti del premio di tariffa.

La legge di conversione ha inserito due ulteriori disposizioni che attribuiscono, rispettivamente:

- all'ISVAP, di concerto con il Ministro dello Sviluppo Economico e il Garante per la protezione dei dati personali, la disciplina attuativa sulle modalità di raccolta, gestione e utilizzo dei dati registrati attraverso le scatole nere, in particolare a fini tariffari e per la determinazione della responsabilità dei sinistri (comma 1-bis);
- al Ministero dello Sviluppo Economico, sentito il Garante per la protezione dei dati personali, la disciplina attuativa sulle modalità per assicurare "l'interope-

rabilità" di tali meccanismi elettronici in caso di cambio di compagnia da parte dell'assicurato, attraverso la definizione di uno standard tecnologico comune (hardware e software) per la raccolta, la gestione e l'utilizzo dei dati raccolti, al quale le imprese di assicurazione dovranno adeguarsi entro due anni dalla sua emanazione (comma 1-ter).

Entrambi i regolamenti attuativi dovranno essere emanati entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge (26 marzo 2012) e le previsioni sulle scatole nere saranno applicabili solo dopo l'emanazione di tali provvedimenti, che potrebbero mutare ulteriormente il quadro normativo di riferimento.

Scatole nere e lettera al mercato ISVAP del 19 aprile 2012

L'ISVAP ha preso posizione sulla modifica dell'articolo 132 del Codice delle Assicurazioni ad opera del suddetto articolo 32, facendo presente che la stessa avrebbe introdotto "l'obbligo per le imprese di offrire ai consumatori, accanto alle polizze r.c. auto "base", anche polizze r.c. auto con scatola nera, a fronte di una significativa riduzione del premio".

Non pare tuttavia, da una lettura dell'art. 132, che il legislatore abbia voluto introdurre un preciso e inequivocabile obbligo in tal senso a carico delle imprese.

Né risulta convincente la sintetica motivazione resa dall'ISVAP per sostenere tale obbligo di offerta, secondo cui lo stesso deriverebbe dalla *ratio* della norma (riduzione delle tariffe) nonché dalla sua formulazione letterale: la facoltà dell'assicurato di acconsentire all'installazione dello strumento implicherebbe, secondo l'ISVAP, che l'impresa debba proporre tale opportunità.

Si osserva che l'obbligo di praticare uno sconto significativo sulla tariffa r.c. auto agli assicurati che scegliessero di installare la scatola nera, a prescindere dalla sua legittimità rispetto alla libertà tariffaria, è del tutto indipendente dal regime di offerta del contratto, che l'Isvap vorrebbe obbligatorio: la norma afferma infatti che, se si stipula un contratto con quelle caratteristiche, si ha diritto a uno sconto, ma non dice che tutte le imprese debbono dotarsi di tali tipologie contrattuali.

Con riferimento all'obbligo a contrarre che vige nell'assicurazione obbligatoria r.c. auto, va osservato inoltre che tale obbligo si assolve attraverso il dovere di accettare tutte le proposte di assicurazione presentate alle imprese sulla base delle condizioni di polizza e le tariffe che le stesse hanno l'obbligo di stabilire per tutti i rischi e non attraverso il dovere di predisporre specifiche condizioni di polizza o di tariffa, a parte le clausole bonus malus o franchigia da applicarsi obbligatoriamente per determinate tipologie di veicoli ai sensi dell'articolo 133 del Codice delle Assicurazioni. In altri termini, la legge non impone le modalità contrattuali per adempiere all'obbligo a contrarre e, laddove ha ritenuto che si dovessero adottare determinati contenuti contrattuali, l'ha prescritto espressamente, come nel caso delle clausole alternative bonus malus o franchigia.

Sugli effetti negativi dell'obbligatorietà delle tariffe r.c. auto con scatole nere asse-rita dall'ISVAP si è pronunciato anche l'Ordine degli Attuari, che ha criticato sotto i profili di propria competenza tale lettura dell'articolo 32, comma 1, come idonea a produrre effetti opposti a quelli voluti dal legislatore, vale a dire incrementi del fabbisogno tariffario atteso anziché auspiccate riduzioni delle tariffe r.c. auto (parere tecnico del 26 aprile 2012 trasmesso al Ministro dello Sviluppo Economico e al Presidente dell'ISVAP).

Articolo 32 – Attestato di rischio

L'articolo 32, che modifica e integra l'articolo 134 del Codice delle Assicurazioni, riprende integralmente le norme contemplate dal disegno di legge Antifrode in materia di "dematerializzazione" dell'attestato di rischio (comma 2). Si prevede l'obbligatorietà dell'alimentazione di una banca dati degli attestati di rischio, la sostituzione dell'attestato cartaceo con le informazioni memorizzate nella banca dati, l'acquisizione da parte delle imprese, all'atto della stipulazione di un contratto, dell'attestato di rischio direttamente in via telematica attraverso la banca dati degli attestati di rischio e la banca dati ISVAP dei sinistri r.c. auto.

Poiché l'articolo 134, commi 1 e 2, del Codice delle Assicurazioni attribuisce alla Vigilanza il potere regolamentare di definizione delle modalità attuative delle norme in materia di attestato di rischio, occorrerà un apposito provvedimento dell'ISVAP per l'entrata in vigore di tutte le disposizioni in materia di attestato di rischio, incluse la previsione relativa all'obbligo di specificare nell'attestato la tipologia del danno liquidato (persone/cose) nonché la previsione sull'acquisizione da parte dell'impresa dell'attestato in forma telematica anziché cartacea (in quanto finora non sussisteva una banca dati degli attestati ad alimentazione obbligatoria).

Articolo 32 – Liquidazione dei danni

La norma, modificata in sede di conversione, riprende dal disegno di legge Antifrode anche norme che riguardano la liquidazione dei sinistri r.c. auto. Tali disposizioni modificano l'articolo 148 del Codice delle Assicurazioni e trovano applicazione anche alla procedura di risarcimento diretto.

Ispezione per accertamento danni a cose (art. 32, comma 3, lettere a e c)

Le due disposizioni, che modificano il comma 1 dell'art. 148 del Codice delle Assicurazioni, hanno fissato in due giorni non festivi il termine minimo per la disponibilità delle cose danneggiate ai fini dell'ispezione da parte dell'impresa diretta ad accertare l'entità del danno. Il testo originario del decreto legge fissava in cinque giorni consecutivi non festivi tale termine minimo (contro gli otto giorni stabiliti dalla normativa previgente) e lo faceva decorrere dalla data di ricevimento della richiesta di risarcimento da parte dell'impresa.

Il termine di due giorni non è sufficiente per organizzare ed espletare le operazioni peritali, soprattutto nell'ipotesi in cui i due giorni di disponibilità indicati dal danneggiato siano consecutivi e immediatamente successivi al ricevimento della richiesta di risarcimento. Né è risolutiva la previsione (lett. b del comma 3) che indica anche per i danni alle cose l'onere del danneggiato di non rifiutare gli accertamenti strettamente necessari alla valutazione del danno (pena la sospensione dei termini di offerta) perché in ogni caso (comma 1 ultimo periodo art. 148) resta fermo il diritto del danneggiato al risarcimento anche qualora ritenga di non procedere alla riparazione, senza dover esibire la fattura che dimostri le riparazioni da effettuare. La modifica introdotta, se non corretta con successivi interventi normativi, è destinata a produrre un'ulteriore diffusione di frodi ai danni del settore e, quindi, di tutti gli assicurati.

Sospensione dei termini dell'offerta a seguito della consultazione della banca dati sinistri dell'ISVAP (art. 32, comma 3, lettera b)

La disposizione che introduce il comma 2-bis nell'art. 148 del Codice delle Assicurazioni prevede la facoltà per l'impresa di sospendere i termini per la formulazione dell'offerta risarcitoria nel caso in cui, dalla consultazione della banca dati sinistri ISVAP di cui all'articolo 135 del Codice delle Assicurazioni, emergano almeno due parametri di significativo rischio di frode. La sospensione, che non può superare i 30 giorni, va comunicata al danneggiato e all'ISVAP motivandola con la necessità di condurre ulteriori approfondimenti in relazione al sinistro. Entro il termine di 30 giorni l'impresa deve comunicare al danneggiato le sue determinazioni conclusive in merito alla richiesta di risarcimento e può non formulare l'offerta risarcitoria qualora presenti querela. Sull'esiguo termine concesso per gli approfondimenti e sull'alternativa tra offerta risarcitoria e presentazione della querela sussistono tutte le perplessità già formulate al Parlamento nell'iter di discussione del disegno di legge Antifrode.

Banche dati dei danneggiati e dei testimoni (art. 32, comma 3-bis)

La norma, inserita dalla legge di conversione del decreto, modifica l'articolo 135 del Codice delle Assicurazioni in materia di banca dati sinistri r.c. auto (BDS) ISVAP, prevedendo l'istituzione presso la Vigilanza di due ulteriori banche dati autonome denominate "anagrafe danneggiati" e "anagrafe testimoni", le cui informazioni sono peraltro già previste nell'attuale BDS. La disposizione reca anche una nuova formulazione del comma 3 dell'art. 135 del Codice delle Assicurazioni, che attribuisce all'ISVAP poteri regolamentari più dettagliati in ordine: a) alla definizione dei titolari del diritto di accesso alle banche dati (prevedendo anche l'accesso di soggetti "terzi" rispetto alle Autorità giudiziaria e di polizia e alle imprese di assicurazione); b) alla definizione degli obblighi di consultazione dei database da parte delle imprese di assicurazione in fase di liquidazione dei sinistri. La disciplina attuativa sarà predisposta di concerto con il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero dell'Interno e il Garante per la protezione dei dati personali.

Risarcimento delle lesioni di lieve entità condizionato ad accertamenti medico-legali condotti in modo scientifico e obiettivo (art. 32, commi 3-ter e 3-quater)

Si tratta della novità più importante inserita in sede di conversione del decreto legge che agisce in modo diretto su uno dei principali fattori di costo del sistema, con l'obiettivo di disinnescare l'anomalia tutta italiana dell'incidenza abnorme di danni lievissimi alla persona derivanti da sinistri stradali.

Ferma la chiarezza dell'intento, la tecnica legislativa impiegata rende faticosa la lettura dell'intervento normativo, in quanto la materia è regolata da due disposizioni che, nello stabilire le condizioni di risarcibilità delle lesioni alla persona di lieve entità, in un caso (comma 3-ter) si riferisce alla sottocategoria del danno biologico permanente e nell'altro (comma 3-quater) si riferisce alla categoria omni-comprendiva del danno alla persona.

In particolare, il comma 3-ter apporta un'integrazione all'articolo 139, comma 2 del Codice delle Assicurazioni. Si ricorda che il comma 2 dell'articolo 139 si articola in due lettere che regolano, rispettivamente, i criteri per la liquidazione del danno biologico permanente e quelli per la liquidazione del danno biologico temporaneo. L'aggiunta del periodo recato dal comma 3-ter dell'articolo 32, a prescindere dalla sua collocazione all'interno dell'articolo 139, comma 2, del Codice delle Assicurazioni, comporta che "in ogni caso, le lesioni di lieve entità, che non siano suscettibili di accertamento clinico strumentale obiettivo, non potranno dar luogo a risarcimento per danno biologico permanente".

Il comma 3-quater dell'articolo 32, con formulazione di portata più ampia e assorbente rispetto alla precedente, stabilisce che "il danno alla persona per lesioni di lieve entità di cui all'articolo 139 del Codice delle Assicurazioni (...) è risarcito solo a seguito di riscontro medico-legale da cui risulti visivamente o strumentalmente accertata l'esistenza della lesione".

La norma in questione appare diretta, infatti, a esprimere una regola di portata generale, ma con effetti dispositivi specifici, circa la non configurabilità di un danno alla persona di lieve entità, in tutte le sue componenti, in assenza di un riscontro medico-legale che consenta, a seconda dei tipi di lesione, una constatazione visiva o un accertamento assistito da esame strumentale della lesione lamentata dal danneggiato. Per constatazione visiva deve intendersi un'osservazione obiettiva senza necessità di conferma strumentale da cui risulti l'esistenza di una lesione, come è possibile nel caso delle escoriazioni, delle ferite, delle contusioni, degli ematomi, delle tumefazioni o delle amputazioni. Mentre, per apprezzabilità della lesione attraverso accertamenti strumentali ci si riferisce a quelle indagini (ad esempio radiografia, ecografia, esame elettromiografico) che documentano oggettivamente l'esistenza della lesione.

Ne deriva che, ai sensi del comma 3-quater, non risulterà possibile configurare una lesione in presenza solo di riferiti disturbi soggettivi. Inoltre, poiché la norma, in assenza di riscontri condotti sulla base di criteri di assoluto rigore scientifico,

esclude la sussistenza di un danno alla persona, non risulteranno risarcibili conseguentemente neppure l'inabilità temporanea e le spese mediche di cura.

Le due disposizioni, entrate in vigore il 26 marzo 2012, si applicano a tutte le situazioni pendenti alla data in questione, a prescindere dal momento in cui si è verificato il fatto generatore dell'evento.

Articolo 33 – Sanzioni per frodi nell'attestazione delle invalidità derivanti da incidenti

La norma prevede l'ampliamento dell'ambito di applicazione e l'inasprimento delle pene e delle sanzioni amministrative per coloro che esercitano una professione sanitaria e siano autori o coautori di frodi, rispetto a disposizioni già in vigore (art. 10 bis "accertamenti in materia di micro-invalidità conseguente ad incidenti stradali" del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122). La disciplina vigente è stata estesa a tutti i danni alla persona (e non solo a quelli da cui conseguono micro-invalidità) e ai danni alle cose, con ampliamento anche dell'ambito soggettivo di applicazione (ad esempio ai periti assicurativi).

In sede di conversione del decreto in legge è stato inserito il comma 1-bis che modifica l'articolo 642 del Codice penale in materia di frode in assicurazione, elevando la pena che viene stabilita nel minimo a un anno e nel massimo a cinque anni.

Articolo 34 – Obbligo di confronto tariffario

L'articolo 34 è stato confermato nella sua struttura originaria. Stabilisce che gli intermediari che distribuiscono servizi e prodotti assicurativi del ramo r.c. auto sono tenuti, prima della sottoscrizione del contratto, a informare il cliente in modo corretto, trasparente ed esaustivo sulla tariffa e sulle altre condizioni contrattuali proposte da almeno tre diverse imprese di assicurazione non appartenenti ai medesimi gruppi. A tal fine, le imprese possono avvalersi anche delle informazioni obbligatoriamente pubblicate dalle imprese sui propri siti internet.

L'obbligo in questione si applica solo alla distribuzione tramite intermediari. Naturalmente gli intermediari devono essere tra quelli "autorizzati" a proporre polizze r.c. auto, vale a dire agenti (sezione A del RUI), broker (sezione B del RUI), banche e altri intermediari finanziari (sezione D del RUI), dipendenti e collaboratori degli intermediari iscritti nelle sezioni A, B e D del RUI (sezione E). Il numero minimo delle tre diverse imprese di cui è necessario fornire le informazioni su tariffe e condizioni contrattuali è espressione del numero minimo totale. Per cui, ad esempio, nel caso di agenti, banche e rispettivi collaboratori, che operano in virtù del conferimento di un solo mandato, l'assolvimento dell'obbligo si realizza fornendo le informazioni sulle tariffe e sulle condizioni contrattuali oltre che dell'impresa mandante di almeno due altre imprese appartenenti a gruppi diversi.

La legge di conversione ha confermato la sanzione civilistica della nullità a favore del solo assicurato in caso di violazione dell'obbligo, riducendo la sanzione pecuniaria a carico dell'impresa di assicurazione in solido con l'agente inadempiente (*rectius* con l'intermediario), prevista dal comma 3, rinviando per gli importi comminabili all'articolo 324 del Codice delle Assicurazioni (da 1.000 euro a 10.000 euro, mentre la precedente sanzione era da 50.000 euro a 100.000 euro). È stata conferita all'ISVAP anche la predisposizione di una relazione, da pubblicarsi sul sito internet istituzionale, che con cadenza semestrale si pronuncerà sull'efficacia delle disposizioni recate dall'articolo 34.

Poiché la norma non regola le modalità di fornitura delle informazioni (anche se sembra potersi escludere che comporti obblighi di consegna di materiale cartaceo), è stato previsto che l'ISVAP predisponga, entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione, uno standard di modalità operative per l'applicazione dell'articolo 34. La Vigilanza perciò ha ritenuto temporaneamente sospesa l'efficacia delle disposizioni ex art. 34, entrate in vigore per effetto del decreto legge, fino all'emanazione della normativa di attuazione.

Disposizioni in materia di tariffe r.c. auto e lettera al mercato ISVAP del 19 aprile 2012

Due norme inserite in sede di conversione in legge del decreto riguardano la materia tariffaria:

- a) prezzi indifferenziati per assicurati nella migliore classe di sconto (art. 32, comma 3-quinquies)
- b) automatismo nell'applicazione della riduzione del premio per assenza di sinistri (art. 34-bis).

Su entrambe le disposizioni si è pronunciata la Vigilanza nella lettera suddetta.

a) Prezzi indifferenziati per assicurati nella migliore classe di sconto

All'articolo 32 è stato introdotto il comma 3-quinquies, che prevede che "per le classi di massimo sconto, a parità di condizioni soggettive e oggettive, ciascuna delle compagnie di assicurazione deve praticare identiche offerte". La norma interviene nei confronti di una sola categoria di assicurati, vale a dire coloro che risultano collocati nella migliore classe di merito bonus malus secondo la scala adottata da ogni impresa ed è diretta a garantire che per tali assicurati le imprese, a parità di condizioni soggettive e oggettive del rischio, debbano stabilire un prezzo di offerta identico.

La disposizione fissa formalmente in maniera imperativa l'obbligo di praticare identiche tariffe – vale a dire identici prezzi di offerta così come pubblicizzati sulla base della normativa vigente – in presenza di parità di elementi di personalizzazione soggettivi e oggettivi del rischio adottati da ogni impresa in funzione delle basi tecniche utilizzate ai sensi dell'articolo 35 del Codice delle Assicurazioni.

Occorre considerare, al riguardo, che nell'intento di attribuire una valenza innovativa alla norma, che letteralmente sembra confermare principi e prassi consolidati nell'esercizio dell'attività assicurativa, è stata diffusa, soprattutto sui media, un'interpretazione della disposizione secondo cui la norma avrebbe introdotto in capo alle imprese un obbligo di applicare agli assicurati collocati nella migliore classe di merito aziendale, a parità di ogni altra condizione, tariffe identiche su tutto il territorio nazionale.

L'ISVAP, giudicando che la norma non fosse di facile lettura, ha ritenuto opportuno acquisire il parere del Ministero dello Sviluppo Economico e lo ha fatto proprio nella lettera al mercato del 19 aprile 2012. Per il Ministero l'interpretazione secondo cui la norma detterebbe un divieto assoluto a utilizzare il parametro della territorialità nell'analisi del rischio "risulterebbe in contrasto con il principio di libertà tariffaria affermato in materia dalla normativa comunitaria e, in particolare, dall'articolo 6 della direttiva 92/49/CEE" (nota del Ministero del 18 aprile 2012).

Secondo il parere ministeriale tale interpretazione, oltre a creare dannosi effetti di incertezza per il mercato e per gli stessi consumatori, essendo ad alto rischio di successivo annullamento o disapplicazione, non sarebbe neppure nell'immediato rispondente all'interesse effettivo della generalità dei consumatori, in quanto determinerebbe una "ingiustificata redistribuzione di oneri secondo un malinteso criterio mutualistico che, derogando in modo radicale all'ordinario legame fra condizioni oggettive e soggettive di rischio e misure tariffarie, determini un livellamento nazionale delle tariffe a beneficio degli assicurati di alcuni territori, ma a danno degli assicurati di altri territori e/o con una amplificazione abnorme degli effetti di peggioramento tariffario per gli assicurati delle classi di minore sconto anche dello stesso territorio oggetto di tale beneficio".

Del resto la palese contrarietà ai riferiti principi comunitari di libertà tariffaria determinò nel 2002, a pochissimi giorni dalla sua entrata in vigore, l'abrogazione di una disposizione che, in modo espresso e inequivocabile, stabiliva l'obbligo di adottare prezzi indifferenziati su tutto il territorio nazionale per gli assicurati più virtuosi.

Quanto poi al presunto difetto di forza innovativa del comma 3-quinquies dell'articolo 32, la disposizione è in ogni caso idonea a produrre effetti nell'operatività delle imprese, poiché svolge la funzione di rafforzare la trasparenza tariffaria, consentendo agli assicurati di disporre di informazioni chiare ed esaustive su tutti i parametri adottati da ogni singola impresa e permettendo alla disposizione stessa di esplicare la sua piena efficacia anche in sede di verifica del rispetto di uguaglianza tariffaria a parità di condizioni.

b) Automatismo nell'applicazione della riduzione del premio per assenza di sinistri

L'altra norma in materia tariffaria inserita dalla legge di conversione del decreto è recata dall'articolo 34-bis. Tale disposizione ha integrato l'articolo 133 del Codice

delle Assicurazioni che stabilisce le formule tariffarie applicabili alle autovetture, ai motoveicoli e alle altre categorie di veicoli individuate dall'ISVAP tra cui, oltre alla formula con franchigia, la formula bonus malus, descritta come la clausola che preveda "ad ogni scadenza annuale la variazione in aumento o in diminuzione del premio applicato all'atto della stipulazione o del rinnovo, in relazione al verificarsi o meno di sinistri nel corso di un certo periodo di tempo".

In sede di conversione in legge del decreto, è stata aggiunta al comma 1 dell'art. 133 la seguente previsione: "la predetta variazione in diminuzione del premio si applica automaticamente, fatte salve le migliori condizioni, nella misura preventivamente quantificata in rapporto alla classe di appartenenza attribuita alla polizza ed esplicitamente indicata nel contratto. Il mancato rispetto della disposizione di cui al comma 1, comporta l'applicazione, da parte dell'ISVAP, di una sanzione amministrativa da 1.000 euro a 50.000 euro".

La portata innovativa della norma è rappresentata dall'obbligo di prevedere direttamente nel contratto di assicurazione la misura della riduzione applicabile al premio di tariffa in vigore all'atto della nuova stipulazione o del rinnovo del contratto in caso di assenza di sinistri. Vale a dire che il contratto deve riportare, oltre all'articolazione delle classi di merito e delle regole evolutive, anche le variazioni in riduzione (e in aumento) calcolabili sulla base dei coefficienti moltiplicativi del premio abbinati alle varie classi, impiegati per la costruzione della tariffa.

Secondo la lettura del settore assicurativo, dunque, la disposizione è diretta ad aumentare la trasparenza dei contratti e la consapevolezza dell'assicurato sulle regole di applicazione delle variazioni in diminuzione del premio, in relazione al mancato verificarsi dei sinistri.

Tuttavia, la previsione della riduzione automatica del premio in assenza di sinistri nei contratti r.c. auto con formula bonus malus è stata interpretata dall'ISVAP nel senso di garantire all'assicurato, all'inizio di una nuova annualità, il pagamento di un premio inferiore a quello pagato nell'annualità precedente (lettera al mercato del 19 aprile 2012).

Per far ciò, l'Autorità di vigilanza introduce una soluzione, di cui non vi è traccia nella norma, secondo la quale dopo il primo anno a premio ridotto l'impresa può indicare che nell'anno ancora successivo il premio potrebbe variare in relazione al mutato aumento del fabbisogno tariffario. In pratica, le imprese potrebbero procedere, per la stragrande maggioranza degli assicurati che non causano sinistri, a variazioni tariffarie ogni due anni.

La norma, invece, stabilisce che la riduzione per bonus sia calcolata rispetto al premio di tariffa (definito dall'art. 133 del CAP come "premio applicato all'atto della stipulazione o del rinnovo"). E non potrebbe che essere così. Infatti, se nell'anno concluso si è verificato un aumento del complesso dei costi dei risarcimenti, questo aumento determina un necessario adeguamento della tariffa per l'anno

successivo che è distribuito tra tutti gli assicurati (principio di mutualità). Ovviamente, chi ha diritto al bonus per assenza di sinistri vedrà il suo aumento ridotto o annullato in funzione dello sconto contrattualmente previsto. Se invece il fabbisogno non aumenta, l'assicurato vedrà riconosciuta una riduzione effettiva del premio rispetto all'anno precedente nella misura prevista dal contratto.

L'interpretazione operata dall'ISVAP sulla disposizione in parola condurrebbe alla necessità di stimare la componente maggiore del fabbisogno tariffario (associata agli assicurati che hanno contrattualmente diritto al bonus) su due anni, limitando (sempre per gli assicurati che hanno diritto al bonus) l'applicazione delle variazioni tariffarie che si rendessero necessarie ad anni alterni, ed esponendo così il sistema al rischio di dover sopportare significative perdite in caso di tariffazione inadeguata rispetto agli effettivi andamenti della sinistralità.

In altri termini essa addosserebbe agli assicurati che provocano sinistri (circa l'8% ogni anno) non solo gli aumenti tariffari conseguenti alla loro responsabilità, ma anche quelli che derivano dagli sconti concessi a tutti gli altri assicurati (92%). Alla ridotta quota di assicurati "in malus" dovrebbero così essere richiesti aumenti del prezzo della copertura assicurativa ben superiori al 100%. L'accresciuto fabbisogno tariffario potrebbe riversarsi peraltro anche sui nuovi assicurati e paradossalmente sugli assicurati che, trovandosi già nella massima classe di sconto, non hanno diritto a ulteriori riduzioni contrattuali.

In definitiva, come evidenziato anche dall'Ordine degli Attuari nel parere tecnico trasmesso al Ministro dello Sviluppo Economico e al Presidente dell'ISVAP, le interpretazioni rese dall'Autorità di Vigilanza potrebbero produrre sul mercato effetti distortivi contrari alla *ratio* delle norme (la tutela del consumatore) e un potenziale aumento delle tariffe.

L'interpretazione fornita dall'ISVAP, oltre a essere censurabile perché introduce obblighi giuridici in capo alle imprese non previsti dalla norma primaria, suscita anche forti perplessità in rapporto ai principi comunitari di libertà tariffaria poiché introduce un blocco annuale delle tariffe a tempo indeterminato per una sola categoria di assicurati. Proprio la contrarietà ai principi comunitari di libertà tariffaria determinò nel 2003 la condanna della Repubblica Italiana da parte della Corte di Giustizia dell'Unione Europea a seguito del blocco delle tariffe r.c. auto attuato con decreto legge n. 70/2000 (sentenza della Corte del 25 febbraio 2003, causa C59/01).

Articolo 34-ter – Certificato di chiusura inchiesta

L'articolo 34-ter, inserito dalla legge di conversione del decreto, introduce nel Codice delle Assicurazioni l'articolo 150-bis, che al comma 1 obbliga le imprese di assicurazione a indennizzare il danno derivante da furto o da incendio del veicolo assicurato indipendentemente dalla richiesta del rilascio del certificato di chiusura inchiesta.

La norma interviene dunque su una fattispecie che già in passato aveva formato oggetto di sensibilizzazione sia da parte dell'ISVAP sia dell'ANIA in merito a un equilibrato impiego della clausola contrattuale che esige l'esibizione del certificato di chiusura dell'istruttoria. In tal senso, si raccomandava che la richiesta di produzione del certificato di chiusura dell'istruttoria fosse circoscritta solo alla presenza di circostanze da cui emergesse un consistente *fumus* di tentata frode ai danni dell'impresa. Ora, la disposizione in commento, in modo draconiano, esige che tale richiesta non sia più praticabile, a meno che non ricorra la condizione prevista nel comma 2 del nuovo articolo 150-bis del Codice delle Assicurazioni, la cui formulazione peraltro non risulta del tutto chiara.

Sembrerebbe potersi dedurre che le imprese possano sospendere il pagamento dell'indennizzo in presenza di un giudizio penale vertente sulla fattispecie di truffa in assicurazione (art. 642 c.p.) perpetrata mediante una richiesta di indennizzo per furto o incendio di un veicolo assicurato, fino all'eventuale rilascio di un certificato di chiusa inchiesta. La norma è entrata in vigore il 26 marzo 2012.

ANALISI TERRITORIALE DELLE FRODI ASSICURATIVE NELLA R.C. AUTO

L'ISVAP elabora e pubblica con cadenza annuale l'incidenza del numero dei sinistri (e del relativo importo) con frode accertata sul totale di quelli accaduti e denunciati, per valutare la portata e gli effetti del fenomeno criminoso nel comparto assicurativo. Nel 2010 sono stati rilevati 69.763 sinistri fraudolenti, pari al 2,30% di tutti quelli accaduti e denunciati nell'anno stesso (nel 2009 ne erano stati accertati 81.040, pari al 2,55% del totale): se nel 2009 si era registrato un incremento, il fenomeno ha invece mostrato nel 2010 un'inversione di tendenza in tutte le aree geografiche. Da segnalare che i dati rilevati dall'ISVAP riportano però solo le truffe scoperte dalle imprese attraverso i limitati mezzi che possono impiegare per contrastare tale fenomeno.

L'Italia settentrionale, anche nel 2010, è la zona del Paese dove si registrano meno sinistri connessi con episodi fraudolenti: l'incidenza dei sinistri con frode è stata pari a 0,84% (era 0,93% nel 2009). Tuttavia se si esclude la Valle d'Aosta, unica regione del Nord in cui si assiste a un incremento del fenomeno (anche se il numero dei sinistri rilevati è molto basso e quindi altamente variabile da un anno all'altro), in tutte le altre l'incidenza dei sinistri fraudolenti risulta in diminuzione. In particolare il Veneto e il Friuli Venezia Giulia registrano il decremento più elevato (rispettivamente da 0,81% a 0,65% e da 0,40% a 0,32%), seguite da Trentino-Alto Adige (da 0,40% a 0,33%) e Liguria (da 1,68% a 1,47%). La Liguria si conferma tuttavia la regione del Nord con l'incidenza di sinistri con frode più elevata, mentre la Valle d'Aosta quella con l'incidenza più bassa d'Italia (pari a 0,29%).

Analisi delle frodi R.C. Auto in Italia (*)

Area territoriale	ANNO 2010		ANNO 2009	
	% sinistri con frodi (numero)	% sinistri con frodi (importi)	% sinistri con frodi (numero)	% sinistri con frodi (importi)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
PIEMONTE	0,96%	0,85%	1,01%	0,95%
VALLE D AOSTA	0,29%	0,40%	0,25%	0,48%
LOMBARDIA	0,89%	0,86%	0,98%	1,17%
TRENTINO-ALTO ADIGE	0,33%	0,28%	0,40%	0,41%
VENETO	0,65%	0,59%	0,81%	0,81%
FRIULI VENEZIA GIULIA	0,32%	0,27%	0,40%	0,40%
LIGURIA	1,47%	1,52%	1,68%	1,79%
EMILIA ROMAGNA	0,71%	0,78%	0,74%	0,83%
ITALIA SETTENTRIONALE	0,84%	0,80%	0,93%	0,99%
TOSCANA	0,95%	1,00%	1,08%	1,35%
UMBRIA	0,36%	0,45%	0,51%	1,16%
MARCHE	0,70%	0,68%	1,01%	0,98%
LAZIO	1,68%	1,44%	2,03%	1,94%
ITALIA CENTRALE	1,26%	1,14%	1,53%	1,58%
ABRUZZO	0,98%	1,00%	1,02%	1,13%
MOLISE	2,66%	2,26%	1,14%	1,98%
CAMPANIA	9,58%	10,22%	9,96%	9,08%
PUGLIA	5,93%	6,24%	6,27%	5,46%
BASILICATA	2,52%	3,57%	2,13%	2,06%
CALABRIA	4,15%	4,52%	4,11%	4,07%
ITALIA MERIDIONALE	6,55%	6,92%	6,79%	6,12%
SICILIA	2,84%	2,84%	3,13%	3,02%
SARDEGNA	0,95%	0,96%	0,88%	0,76%
ITALIA INSULARE	2,37%	2,36%	2,58%	2,44%
TOTALE ITALIA	2,30%	2,42%	2,55%	2,47%

(*) I dati del 2010 non comprendono i dati concernenti due imprese sottoposte nel 2011 rispettivamente a liquidazione coatta amministrativa e ad amministrazione straordinaria, nonché i dati relativi a due imprese i cui portafogli sono stati totalmente assegnati a Rappresentanze operanti in Italia di imprese SEE. Allo scopo di effettuare confronti omogenei con il 2010, i dati relativi al 2009 sono stati ricostruiti escludendo le informazioni statistiche delle suddette quattro imprese

Fonte: ISVAP – Indagine sul fenomeno della criminalità nel settore assicurativo. Elaborazioni dei dati per il 2010. (Lettera del 29 luglio 2011)

In lieve diminuzione anche la percentuale di frodi registrata nell'Italia meridionale (da 6,79% a 6,55%) che continua però a detenere il primato dei sinistri connessi con comportamenti fraudolenti. La Campania è la regione che presenta l'incidenza di tali sinistri più elevata d'Italia (pari a 9,58%), pur in miglioramento rispetto all'anno precedente (era 9,96% nel 2009). In particolare Caserta e

L'ASSICURAZIONE AUTO

Napoli rimangono le città in cui il fenomeno è più grave (l'incidenza è pari rispettivamente al 12,38% e al 10,91%). Anche in Puglia il fenomeno si è ridotto lievemente (da 6,27% a 5,93%) con Foggia, Taranto e Brindisi le città dove il numero dei sinistri con frode accertata è più elevato. Se si esclude l'Abruzzo dove si nota un miglioramento rispetto al 2009, il resto delle regioni del Sud presenta invece valori in aumento rispetto all'anno precedente. In particolare il Molise, dove il numero dei sinistri con frode accertata si è più che raddoppiato (da 172 a 378).

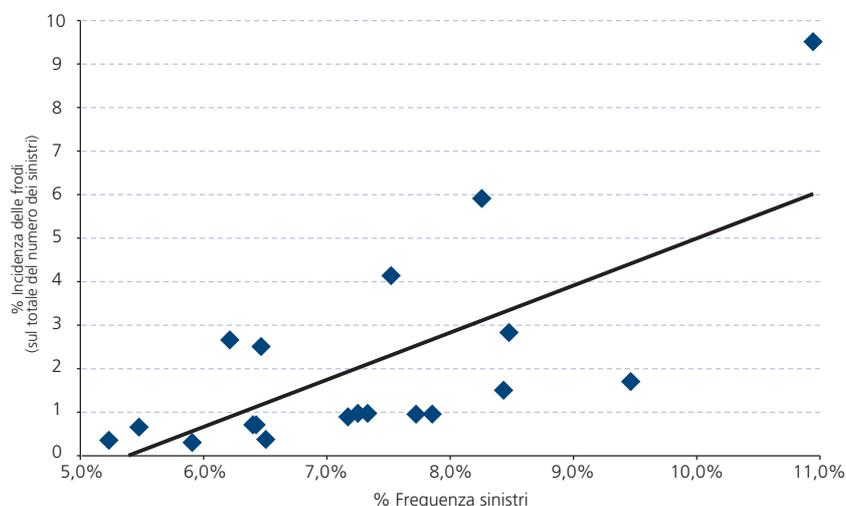
Nelle regioni del Centro è il Lazio ad avere l'incidenza dei sinistri con frode più elevata e pari a 1,68%, in diminuzione rispetto al 2009 quando era pari a 2,03%. Tale andamento è stato determinato essenzialmente dalla città di Roma che nel 2010 registra un decremento di sinistri fraudolenti di oltre il 20%.

In linea con la media nazionale è la percentuale dei sinistri con frode nelle Isole: tale valore è pari nel 2010 al 2,37%. In particolare è la Sicilia a mostrare il valore più elevato (2,84%), mentre la Sardegna presenta un'incidenza molto al di sotto della media nazionale (0,95%).

Anche per quanto concerne il fenomeno degli importi risarciti riconducibili a frodi assicurative si nota una significativa differenza a livello territoriale: nel Sud tale percentuale si avvicina al 7%, mentre nel Centro e nel Nord è intorno all'1%.

Il coefficiente di correlazione calcolato sulla base dei dati regionali tra la frequenza sinistri nel 2010 e l'incidenza del numero dei sinistri con frode accertata sul totale di quelli denunciati rilevato dall'ISVAP nello stesso anno è pari a 0,70, un valore statisticamente significativo (lo stesso indicatore a livello provinciale assume un valore altrettanto significativo e pari a 0,55). Tali valori indicano che la frequenza sinistri è influenzata dal fenomeno delle frodi: le aree dove si concentrano maggiormente sono anche quelle dove è più elevata la sinistrosità.

Correlazione fra frequenza sinistri e incidenza dei sinistri con frode nel ramo r.c. auto Anno 2010



ANALISI DI LUNGO PERIODO DEI PREZZI R.C. AUTO

In un regime di assicurazione obbligatoria, l'incremento annuale dei premi incassati dalle compagnie misura l'aumento della spesa complessiva degli assicurati per acquistare la copertura.

Per calcolare il prezzo medio pagato per la singola copertura occorre, ovviamente, tener conto del fatto che il numero di veicoli assicurati varia nel tempo. Dividendo il volume dei premi per il numero dei veicoli si ha il prezzo medio della copertura per veicolo ⁽¹⁾. Nella tavola 1 sono riportati i dati rilevanti per il calcolo di tale indicatore medio e i risultati possono essere così sintetizzati:

- dopo cinque anni (2005-2009) in cui il premio medio della copertura r.c. auto è risultato in costante diminuzione per un valore complessivo nel quinquennio di -11,8%, dal 2010 si è registrata un'inversione di tendenza (+4,7%) poi proseguita anche nel 2011 (+5,8%);
- complessivamente, comunque, nel periodo 2005-2011 il premio medio della copertura r.c. auto risulta lievemente in diminuzione (-2,4%), il che equivale a dire che in media nello scorso anno si è pagato lo stesso premio del 2005;
- nei primi tre mesi del 2012 si registra un forte rallentamento nell'incremento del premio medio della copertura r.c. auto (+2,1%).

A livello di mercato, le "tariffe", vale a dire i prezzi di listino che non corrispondono ai prezzi effettivi pagati per l'acquisto o il rinnovo della polizza r.c. auto, ad aprile 2012 mostravano un aumento tendenziale del 4,3% rispetto allo stesso mese del 2011 (Fonte ISTAT). L'andamento tariffario rilevato dall'ISTAT prende in considerazione solo alcuni profili di rischio, considerati più rappresentativi dell'intero territorio nazionale e valorizza anche l'applicazione delle disposizioni di legge sul c.d. "bonus malus familiare".

È necessario precisare, tuttavia, che le misurazioni basate sui prezzi di listino non rispecchiano i prezzi effettivamente pagati dagli assicurati e rappresentano i prezzi massimi di riferimento per tipologia di rischio. Pertanto, la loro variazione non fornisce un'indicazione attendibile sulla variazione della spesa reale dei consumatori.

⁽¹⁾ Dal punto di vista metodologico usare la variazione del prezzo medio della copertura per veicolo per calcolare la crescita dei prezzi significa utilizzare la metodologia del calcolo dei deflatori della spesa nella contabilità nazionale (indice di Paasche). Va notato che il deflatore è a pesi variabili, vale a dire tiene conto della esatta composizione della spesa e del prezzo effettivamente pagato dall'assicurato. In particolare, il deflatore tiene conto:

- della effettiva classe di merito dell'assicurato: perciò se un assicurato nell'anno di rilevazione è in una classe di bonus malus inferiore a quella dell'anno precedente (eventualità che si realizza in oltre il 95% dei casi) il deflatore misura una riduzione (o minor aumento) della spesa;
- degli sconti praticati rispetto al prezzo pubblicato (tariffa): perciò se durante l'anno di rilevazione un assicurato ottiene uno sconto che non aveva avuto l'anno precedente, il deflatore misura una riduzione (o minor aumento) della spesa.

L'ASSICURAZIONE AUTO

In particolare, le rilevazioni basate sui prezzi di listino:

- 1) non considerano gli effetti dei bonus per gli assicurati che non causano sinistri (oltre il 94%, dal momento che si considerano solo i sinistri causati con responsabilità principale e/o quelli con responsabilità paritaria);
- 2) non tengono conto di eventuali sconti praticati alla clientela e per i quali non può essere fissata una misura massima (legge n. 248/2006, c.d. decreto Bersani I);
- 3) non considerano che un crescente numero di assicurati cambia ogni anno compagnia alla ricerca del prezzo più conveniente. La percentuale degli assicurati che cambia compagnia è ovviamente direttamente proporzionale alla dinamica dei prezzi: diminuisce se i prezzi scendono, come è accaduto negli ultimi cinque anni, aumenta se i prezzi tendono a salire.

Tavola 1 – Assicurazione r.c. auto: evoluzione della raccolta premi

ANNI	1. Premi Contabilizzati R.C. Auto			2. Numero di veicoli circolanti (*)		3. Numero indice del prezzo medio della copertura per veicolo		PER MEMORIA 4. Indice ISTAT dell'assicurazione dei mezzi di trasporto		PER MEMORIA 5. Indice ISTAT dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC)	
	Valore assoluto in euro (mln)	Numero indice	Variazione annua (%) (**)	Numero indice	Variazione annua (%)	Numero indice	Variazione annua (%)	Numero indice	Variazione media annua (%)	Numero indice	Variazione media annua (%)
1994	8.663	100,0	6,1	100,0	3,0	100,0	2,9	100,0	8,5	100,0	4,1
1995	9.316	107,5	7,5	102,1	2,1	105,3	5,3	110,2	10,2	105,3	5,3
1996	9.770	112,8	4,9	101,8	-0,3	110,9	5,3	120,2	9,1	109,5	4,0
1997	10.655	123,0	9,1	102,8	1,0	119,6	7,8	131,2	9,2	111,7	2,0
1998	11.745	135,6	10,2	107,3	4,4	126,4	5,7	149,1	13,6	113,9	2,0
1999	13.226	152,7	12,6	109,6	2,1	139,4	10,3	174,0	16,7	115,8	1,7
2000	14.196	163,9	7,3	112,4	2,6	145,8	4,6	190,8	9,6	118,7	2,5
2001	15.315	176,8	7,9	116,9	4,0	151,2	3,7	211,3	10,7	122,0	2,7
2002	16.628	191,9	8,6	120,1	2,8	159,7	5,6	235,8	11,6	125,0	2,5
2003	17.622	203,4	6,0	123,5	2,8	164,7	3,1	247,7	5,0	128,4	2,7
2004	18.062	208,5	2,5	126,0	2,0	165,4	0,4	250,0	0,9	131,3	2,2
2005	18.171	209,8	0,6	128,7	2,1	163,1	-1,5	254,3	1,7	133,8	1,9
2006	18.387	212,3	1,2	131,2	2,0	161,8	-0,8	260,1	2,3	136,6	2,1
2007	18.208	210,2	-1,0	133,5	1,7	157,5	-2,7	264,0	1,5	139,1	1,8
2008	17.606	203,2	-3,3	133,9	0,3	151,8	-3,6	270,2	2,4	143,8	3,3
2009	16.963	195,8	-3,6	134,2	0,2	145,9	-3,9	278,1	2,9	144,9	0,8
2010	16.881	204,4	4,4	133,9	-0,3	152,7	4,7	298,2	7,2	147,1	1,5
2011	17.760	215,0	5,2	133,1	-0,5	161,5	5,8	314,3	5,4	151,2	2,8
Marzo 2012			1,4		-0,7		2,1		4,9		3,0

(*) Il numero è calcolato dal 2009 utilizzando la variazione del numero dei veicoli assicurati calcolata da un'indagine avviata dall'ANIA, con una metodologia coerente con quanto specificatamente richiesto alle imprese dall'ISVAP. Secondo dati ancora preliminari il numero dei veicoli-anno assicurati nel 2011, pari a circa 41,3 milioni, risulta lievemente diminuito rispetto al 2010 (-0,5%). La variazione è stata calcolata a termini omogenei ossia considerando per il 2010 lo stesso insieme di imprese rilevate a fine anno 2011. Per gli anni precedenti al 2008 è stato utilizzato il numero dei veicoli dell'ACI

(**) Le variazioni percentuali dei premi dal 2010 sono state calcolate a termini omogenei ossia considerando per il 2009 lo stesso insieme di imprese rilevate a fine anno 2010 e per il 2010 lo stesso insieme di imprese rilevate a fine anno 2011

- 4) non tengono conto degli effetti delle disposizioni in materia di clausole bonus malus introdotte dal secondo decreto Bersani. Di fatto, queste misure impongono impropriamente "sconti" a determinate categorie di assicurati, in particolare ai componenti della stessa famiglia che acquistano un ulteriore veicolo e a coloro che hanno causato un sinistro in concorso di colpa ma non ne sono i responsabili "principali".

Il prezzo reale dell'assicurazione r.c. auto è il premio che si paga in occasione dell'acquisto o del rinnovo della polizza. La somma di tutti i premi pagati dagli assicurati costituisce la spesa effettiva sostenuta dalla collettività per l'acquisto della r.c. auto ed è rappresentata dagli incassi realizzati a livello di intero mercato come registrati nei bilanci.

La tavola 2 evidenzia il confronto negli ultimi sei anni tra l'andamento dei prezzi di listino osservato dall'ISTAT e l'andamento dei prezzi reali dell'assicurazione r.c. auto risultanti dai dati di bilancio e il relativo divario, nonché l'andamento tariffario osservato a maggio 2012.

Nel periodo 2006-2009 il divario tra la variazione dell'indice ISTAT e quella del prezzo medio era salito a quasi 6-7 punti percentuali, dal momento che per costruzione, il primo non può stimare l'effetto sui prezzi delle nuove regole di bonus malus (di cui si riferisce in un altro paragrafo e che hanno accentuato la naturale tendenza allo spostamento degli assicurati verso le classi di merito migliori) e della tendenza all'aumento degli sconti. Nel 2010 e, soprattutto nel 2011, si assiste invece a una riduzione del divario dovuta essenzialmente al fatto che, a causa del peggioramento dei conti tecnici di ramo, gli sconti che gli agenti hanno potuto praticare si sono progressivamente ridotti.

	MEDIA ANNUA					TOTALE	TENDENZIALE
	2007	2008	2009	2010	2011	2007-2011	maggio 2011-2012
Italia	1,5%	2,4%	2,9%	7,2%	5,4%	20,8%	4,6%
Austria	0,3%	0,3%	2,3%	2,8%	2,7%	8,6%	1,7%
Belgio	6,3%	1,4%	-1,2%	0,3%	0,4%	7,2%	1,6%
Danimarca	0,7%	1,8%	0,6%	4,0%	1,4%	8,7%	2,2%
Finlandia	2,9%	4,6%	5,5%	4,0%	3,0%	21,7%	3,2%
Francia	-1,6%	0,5%	1,6%	6,6%	1,0%	8,1%	2,1%
Germania	1,8%	2,8%	2,0%	4,2%	1,5%	12,9%	-5,2%
Grecia	2,1%	2,6%	7,0%	13,2%	8,1%	37,2%	1,9%
Irlanda	-10,9%	-3,6%	11,5%	1,4%	5,0%	2,0%	2,3%
Lussemburgo	0,0%	0,0%	0,9%	-2,6%	2,6%	0,8%	8,3%
Norvegia	-0,5%	3,5%	4,2%	4,2%	4,3%	16,6%	3,6%
Olanda	-2,7%	0,6%	1,8%	0,1%	3,5%	3,1%	0,8%
Regno Unito	3,2%	1,7%	10,3%	30,8%	23,3%	86,8%	6,2%
Spagna	1,7%	2,0%	1,3%	1,8%	2,8%	10,0%	0,4%
Svezia	11,4%	3,7%	2,0%	2,0%	-1,2%	18,7%	0,2%
UE 27	1,4%	1,7%	2,1%	6,0%	5,2%	17,4%	0,9%

Tavola 2

Assicurazione RCA: prezzi

Anno	Variazione % tariffe dati ISTAT (colonna a)	Variazione % prezzi dati ANIA (colonna b) (*)	Divario (b-a)
2006	2,3	-0,8	-3,1
2007	1,5	-2,7	-4,2
2008	2,4	-3,6	-6,0
2009	2,9	-3,9	-6,8
2010	7,2	4,7	-2,5
2011	5,4	5,8	0,4
maggio 2012 (**)			4,6

(*) Dato stimato per il 2011

(**) Variazione tendenziale rispetto allo stesso mese dell'anno precedente

Tavola 3

Variazione % dell'indice dei prezzi dell'assicurazione per i mezzi di trasporto

Fonte: Eurostat

EUROSTAT segnala a maggio 2012, ultimo dato disponibile, una variazione tendenziale della tariffa media del 4,6% (tavola 3) superiore alla media europea (0,9%). Va evidenziato che a maggio si è registrato un tasso tendenziale più elevato in Lussemburgo (+8,3%) e Regno Unito (+6,2%). Se si escludono Svezia, Spagna e Olanda dove si sono registrate variazioni dell'indice al di sotto della media europea, nei restanti paesi il tasso tendenziale risulta invece superiore, anche se in modo contenuto. La Germania è l'unico paese in cui le tariffe r.c. auto, rispetto al 2011, sono diminuite (-5,2%). Più in generale, nel quinquennio 2007-2011 la crescita delle tariffe r.c. auto registrata nel Regno Unito è stata pari all'87%, mentre in Grecia si è arrivati al 37%. In Italia la variazione registrata nel quinquennio è stata pari al 20,8%, anche se hanno contribuito a questo valore soprattutto gli aumenti rilevati negli ultimi due anni: nel periodo 2010-2011 la variazione è stata pari al 13%.

IL RISARCIMENTO DIRETTO: UNA VALUTAZIONE A CINQUE ANNI DALL'AVVIO

Il sistema di risarcimento diretto ha raggiunto il suo quinto anno di attività ed è possibile effettuare un'analisi sufficientemente estesa degli effetti del sistema sulle liquidazioni dei sinistri e sugli andamenti dei principali indicatori tecnici (frequenza sinistri, costo medio dei sinistri e velocità di liquidazione) per le principali tipologie di veicoli (autovetture, autocarri e motoveicoli).

Va evidenziato che l'analisi dei trend di tali indicatori va fatta tenendo presente alcuni aspetti importanti che possono alterare la coerenza del confronto:

- nel 2007 la procedura di risarcimento diretto ha riguardato 11 mesi e non l'intera annualità e non potevano inoltre rientrare in procedura i sinistri avvenuti tra assicurati della stessa compagnia (cosiddetti "naturali");
- dal 2008 anche i sinistri "naturali" si sono potuti gestire in CARD, ma tale inclusione era facoltativa per le compagnie;
- dal 2009 si è reso obbligatorio per tutte le imprese comprendere nella tipologia CARD anche i sinistri avvenuti tra propri assicurati, per i quali vi fossero le caratteristiche di applicabilità della procedura di risarcimento diretto;
- anche le diverse modalità con cui sono stati determinati i forfait hanno influito sugli indicatori tecnici: se nel 2007 vi era un unico forfait per la gestione CID, nel 2008 e nel 2009 ne sono stati fissati due per risarcire distintamente i danni alle cose e i danni alla persona non gravi; dal 2010 si è tornati ad un forfait complessivo sia per i danni a cose che per i danni fisici, ma sono stati determinati due separati forfait, uno per i motoveicoli e un altro per i restanti veicoli. Non è variata invece nel tempo la metodologia di calcolo per la fissazione del forfait per risarcire i terzi trasportati;
- occorre considerare, infine, che anche il progressivo rinnovo e aumento del parco circolante dei ciclomotori ha avuto effetto sul numero complessivo di sinistri e sui loro importi medi per le diverse tipologie di gestione; si ricorda

infatti che solo per quelli con targa nuova è possibile far rientrare i sinistri nel sistema di indennizzo diretto.

Inoltre va ricordato che la procedura di risarcimento diretto riguarda sinistri il cui costo complessivo rappresenta solo la metà di quello totale r.c. auto e, pertanto, quando si valutano gli effetti in termini di possibile riduzione dei costi dei sinistri, occorre tenere presente tale dimensione.

In generale, il risarcimento diretto ha prodotto un effetto positivo sulla velocità con cui vengono liquidati i danni da parte delle imprese; la frequenza dei sinistri, in costante aumento dal 2007 al 2009, nel 2010 mostra un'inversione di tendenza che si è ulteriormente accentuata nel 2011. Opposto invece l'andamento del costo medio dei sinistri: dopo tre anni di riduzione (dal 2007 al 2009), nel 2010 e ancora più evidente nel 2011, si registra un incremento che riporta il valore di tale indicatore al livello più elevato dall'entrata in vigore del sistema di risarcimento diretto (tavola 1).

Anno	Frequenza Sinistri	Costo medio totale sinistri (€)	Velocità di liquidazione (**)
2006 (*)	7,47%	4.100	65,2%
2007	7,61%	3.967	67,6%
2008	7,73%	3.913	69,7%
2009	7,77%	3.903	69,0%
2010	7,36%	4.057	70,5%
2011	6,49%	4.337	71,3%

Tavola 1
Indicatori tecnici r.c. auto

(*) Nel 2006 i sinistri considerati sono quelli causati. Dal 2007, con l'introduzione del sistema di risarcimento diretto, i sinistri che si considerano sono quelli "gestiti", ovvero la somma dei sinistri CARD e dei NOCARD

(**) Percentuale del numero di sinistri liquidati nell'anno di accadimento

Più in dettaglio:

- la velocità di liquidazione del ramo r.c. auto è aumentata. Il numero dei sinistri liquidati nello stesso anno di accadimento è salito dal 65,2% nel 2006 al 71,3% nel 2011;
- la frequenza sinistri (senza considerare i sinistri che vengono denunciati tardivamente) nel 2011 è stata pari a 6,49% (nel 2006 era pari a 7,47%) con una diminuzione rispetto al 2010 di circa il 12%;
- nello stesso anno il costo medio dei sinistri (pagato e riservato dell'anno) è stato pari a 4.337 euro (nel 2006 era 4.100 euro) con un aumento di quasi il 7% rispetto al 2010.

Risarcimento diretto: i dati della gestione

Incidenza dei sinistri CARD. Nel quinto anno di funzionamento del sistema di risarcimento diretto, la percentuale dei sinistri rientrati in CARD è lievemente diminuita:

L'ASSICURAZIONE AUTO

il 79,7% del totale dei sinistri gestiti dalle imprese è infatti stato trattato nell'ambito della convenzione (nel 2010 era 80,7%). Vi potrebbe aver contribuito, da un lato, l'effetto della sentenza n. 180/2010 della Corte Costituzionale che ha riconosciuto al danneggiato la possibilità di esercitare l'azione diretta tanto nei confronti della propria impresa di assicurazione quanto nei confronti dell'impresa del responsabile del danno; inoltre vi potrebbe aver contribuito la crescita dei portafogli r.c. auto che si sono registrati di recente da parte di alcune rappresentanze di imprese UE (specialmente in determinate aree del Paese) e che non aderiscono al sistema di risarcimento diretto. Nel 2009 l'incidenza dei sinistri CARD per il totale dei veicoli era pari a 79,5%, 73,1% nel 2008 e risultava inferiore e pari a 71,2% nel 2007.

Sempre nel 2011 la percentuale dei sinistri per cui non è stato possibile applicare il sistema di indennizzo diretto (per almeno una tipologia di danno) è stata pari al 21,1%. La somma delle due incidenze (sinistri CARD e cosiddetti sinistri NO-CARD) non è pari al 100%, in quanto uno stesso sinistro può causare più tipologie di danno che possono sia rientrare in convenzione CARD sia essere risarcite fuori convenzione.

Analizzando tali incidenze si può osservare come esistano delle differenze fra le diverse tipologie di veicoli (tavola 2).

Tavola 2 – Incidenza dei sinistri rientranti in CARD (*)

Tipologia di veicolo	ANNO 2011			ANNO 2010		ANNO 2009		ANNO 2008		ANNO 2007	
	% Veicoli Assicurati	% Sinistri CARD	% Sinistri NO CARD	% Sinistri CARD	% Sinistri NO CARD	% Sinistri CARD	% Sinistri NO CARD	% Sinistri CARD	% Sinistri NO CARD	% Sinistri CARD	% Sinistri NO CARD
Autovetture ad uso privato	71,3	84,5	16,2	85,0	15,7	84,9	15,6	80,7	19,9	78,8	21,4
Motoveicoli	11,9	76,5	24,7	74,9	26,2	73,1	27,8	66,4	34,4	59,5	40,7
– di cui motocicli	8,1	81,7	19,6	82,3	18,9	82,9	18,1	79,4	21,4	77,7	22,8
– di cui ciclomotori	3,8	58,6	42,4	51,0	49,7	43,0	57,8	31,3	69,5	16,3	83,4
Autocarri	7,8	64,9	35,7	65,9	34,5	64,5	36,0	55,6	44,9	52,4	47,8
– con peso < a 35 q.li	6,4	71,4	29,2	72,5	28,0	71,3	29,2	62,4	38,0	59,4	40,7
– con peso > a 35 q.li	1,4	45,3	55,3	46,4	54,1	44,7	55,6	37,8	62,8	34,4	65,7
Altri settori	9,0	60,0	40,9	62,5	38,4	58,4	42,9	57,6	44,0	34,7	65,1
Totale settori	100,0	79,7	21,1	80,7	20,0	79,5	21,2	73,1	27,5	71,2	29,0

(*) Elaborazione su dati della statistica trimestrale r.c. auto. Un sinistro può avere partite di danno che rientrano sia in CARD che in NO-CARD e quindi essere conteggiato in entrambe le tipologie. Per tale motivo la somma delle due percentuali per ogni settore può anche essere superiore al 100%.

In particolare per le autovetture e i motocicli, che insieme costituiscono quasi l'80% dei veicoli assicurati la percentuale dei sinistri che sono rientrati nella procedura di indennizzo diretto è compresa tra l'82% e l'85%.

Per gli autocarri, quasi i due terzi dei sinistri sono rientrati in CARD (64,9%), con una prevalenza assai più elevata per quelli con peso inferiore a 35 quintali per i quali la percentuale è pari al 71,4%; gli autocarri con peso superiore ai 35 quintali registrano un'incidenza più bassa, pari a circa il 45,3%. Il settore complessivamente registra, tuttavia, la maggiore diminuzione della percentuale dei sinistri che sono rientrati in CARD; in particolare modo sono gli autocarri con peso inferiore ai 35 quintali che mostrano un calo di oltre un punto percentuale nel 2011 (da 72,5% a 71,4%).

Negli altri settori confluiscono tutti quei mezzi che non rientrano nelle tipologie già elencate e, in particolare, autotassametri, autobus, macchine agricole, macchine operatrici e tutte le autovetture e i motoveicoli che esulano dall'uso privato e/o che non sono assicurati in bonus malus (ad esclusione comunque di tutti i mezzi assicurati con polizze a libro matricola); anche per questi settori, che costituiscono il 9,0% dei veicoli assicurati, l'incidenza dei sinistri CARD è lievemente diminuita, passando da 62,5% nel 2010 a 60,0% nel 2011.

Frequenza sinistri. La frequenza dei sinistri accaduti (escludendo i sinistri denunciati tardivamente) è in diminuzione (-11,9%) passando dal 7,36% nel 2010 al 6,49% nel 2011 (nel 2009 era 7,77%, nel 2008 era 7,73% e nel 2007 era pari a 7,61%). Per il secondo anno consecutivo, dopo tre anni (dal 2007 al 2009) in cui l'indicatore aveva registrato incrementi costanti, si assiste a un considerevole miglioramento della sinistrosità, con la frequenza sinistri che si attesta a un valore più contenuto rispetto al passato (tavola 3). Diverse sono le motivazioni di questa inversione di tendenza. In primo luogo può avere contribuito un minor utilizzo degli autoveicoli dovuto ai rincari dei prezzi del carburante (nella media del 2011 ha superato il 15%). In secondo luogo occorre segnalare che nel 2011 si è continuato ad assistere, a livello nazionale, a una lieve contrazione dei veicoli assicurati, che risulta più concentrata in aree geografiche che presentano valori di frequenza sinistri più elevati e questo può ulteriormente aver fatto migliorare l'indicatore tecnico a livello nazionale. In aggiunta si segnala che nel 2011 si è fatto un maggior ricorso da parte degli assicurati all'autoliquidazione dei sinistri di importo contenuto, come risulta anche dalle richieste giunte alla Stanza di Compensazione gestita presso la CONSAP.

L'analisi dei trend dei valori della frequenza dei sinistri richiede di tener conto che quella dei sinistri CARD tende ad aumentare perché si amplia il numero dei sinistri che rientra nella procedura di risarcimento diretto.

Velocità di liquidazione. I sinistri che sono stati definitivamente liquidati nel primo anno di osservazione rappresentano il 71,3% del totale dei sinistri gestiti. Tale percentuale è in aumento rispetto a quella del 2010 quando era pari al 70,4% (nel 2009 era pari al 69,0%, nel 2008 era 69,7% e 67,6% nel 2007). Ha contribuito a questo andamento l'incremento registrato nell'indicatore dal settore delle autovetture ad uso privato (da 71,8% a 72,8%), essendo quello più numeroso; anche il settore degli autocarri mostra un incremento nella velocità di liquidazione (da 69,4% a 70,0%). Unico settore in controtendenza è quello dei motoveicoli, la cui velocità di liquidazione è lievemente diminuita (da 55,1% nel 2010 a 54,6%

Tavola 3
Frequenza dei Sinistri Gestiti per tipologia di veicolo (*)

Tipologia di gestione	Totale settori	Autovetture	Autocarri		Motocicli	Ciclomotori
			con peso <35 quintali	con peso >35 quintali		
CARD 2007	4,98%	5,90%	4,39%	4,09%	3,65%	0,49%
CARD 2008	5,66%	6,60%	4,71%	4,61%	4,05%	0,96%
CARD 2009	6,17%	7,19%	5,21%	4,97%	4,37%	1,32%
CARD 2010	5,95%	6,92%	5,12%	4,95%	3,87%	1,46%
CARD 2011	5,17%	5,97%	4,50%	4,35%	3,50%	1,56%
NO CARD 2007	2,64%	2,38%	4,54%	10,59%	1,39%	2,88%
NO CARD 2008	2,13%	1,85%	3,26%	8,74%	1,24%	2,42%
NO CARD 2009	1,64%	1,42%	2,29%	6,64%	1,03%	1,91%
NO CARD 2010	1,47%	1,32%	2,05%	6,02%	0,92%	1,48%
NO CARD 2011	1,37%	1,23%	1,98%	5,71%	0,90%	1,21%
GESTITI 2007	7,61%	8,30%	8,85%	14,37%	5,03%	3,28%
GESTITI 2008	7,73%	8,47%	7,81%	12,64%	5,28%	3,17%
GESTITI 2009	7,77%	8,59%	7,42%	11,28%	5,36%	3,12%
GESTITI 2011	7,36%	8,18%	7,10%	10,74%	4,73%	2,87%
GESTITI 2011	6,49%	7,17%	6,39%	9,73%	4,35%	2,69%

(*) Con l'esclusione dei sinistri tardivi, vale a dire dei sinistri accaduti nell'anno ma denunciati successivamente. Tali sinistri rappresentano un ulteriore 10%-15% rispetto al numero percentuale indicato

nel 2011). In particolare sono i ciclomotori a determinare tale andamento, riducendo la percentuale dei sinistri liquidati nel primo anno da 62,5% a 60,4%, mentre per i motocicli l'indicatore rimane sostanzialmente invariato.

Il settore dei motoveicoli, e in particolare quello dei motocicli, rimane caratterizzato da una velocità di liquidazione notevolmente inferiore rispetto alle altre tipologie di veicoli. Tale differenza è dovuta al fatto che per tali mezzi è molto elevata l'incidenza, rispetto al totale, dei sinistri che presentano lesioni alla persona. Quindi nel caso di sinistri rientranti in CARD, ovvero danni subiti dagli assicurati che utilizzano le due ruote, occorrerà più tempo nella definizione e nella liquidazione del risarcimento rispetto agli altri settori. Inoltre, essendo il conducente e il trasportato più esposti, il danno subito molte volte è di grave entità e quindi viene risarcito secondo il sistema tradizionale di responsabilità civile (NO-CARD), limitando anche per questa tipologia di sinistri la velocità di liquidazione.

È possibile effettuare un'analisi più dettagliata della velocità di liquidazione considerando le due diverse tipologie di sinistri gestiti dalle imprese, ovvero i sinistri CARD e quelli NO-CARD. Si stima che il 77,3% (era 76,1% nel 2010) dei sinistri CARD è stato pagato a titolo definitivo nell'anno di denuncia, mentre per quanto riguarda i sinistri NO-CARD la velocità di liquidazione è inferiore e pari al 47,5% (era 46,5% nel 2010) (tavola 4). Tale differenza è spiegata dal fatto che, oltre ai sinistri tra più veicoli, nella tipologia NO-CARD rientrano le partite con rilevanti danni alla persona (invalidità permanente del conducente non responsabile superiore a 9 punti, i danni ai passanti e i danni ai terzi trasportati sul veicolo responsabile assicurato dall'impresa) che richiedono generalmente tempi più lunghi per la completa definizione.

Tavola 4 – Velocità di liquidazione (%) per numero dei sinistri nell'anno di accadimento

Tipologia di veicolo	ANNO 2011			ANNO 2010			ANNO 2009			ANNO 2008			ANNO 2007		
	% Sinistri GESTITI	% Sinistri CARD	% Sinistri NO CARD	% Sinistri GESTITI	% Sinistri CARD	% Sinistri NO CARD	% Sinistri GESTITI	% Sinistri CARD	% Sinistri NO CARD	% Sinistri GESTITI	% Sinistri CARD	% Sinistri NO CARD	% Sinistri GESTITI	% Sinistri CARD	% Sinistri NO CARD
Autovetture ad uso privato	72,8	78,8	42,4	71,8	78,0	40,1	70,3	76,2	40,4	71,1	77,3	48,8	68,3	72,5	50,5
Motoveicoli	54,6	58,4	42,1	55,1	58,5	43,8	54,5	57,3	46,1	57,4	58,9	54,4	57,3	55,4	59,0
– di cui motocicli	52,9	58,2	29,9	52,8	58,2	28,9	52,2	57,4	28,6	54,4	59,3	37,2	52,3	56,1	37,1
– di cui ciclomotori	60,4	59,3	61,3	62,5	60,4	62,1	61,9	56,8	62,8	65,6	56,1	68,6	69,3	47,4	73,3
Autocarri	70,0	77,1	57,4	69,4	76,3	55,1	68,0	74,6	55,2	68,5	74,5	61,3	67,3	69,8	63,6
– con peso < a 35 q.li	71,1	78,6	53,6	70,5	77,8	51,3	68,9	76,1	51,3	70,1	76,4	60,5	68,7	71,8	63,0
– con peso > a 35 q.li	66,7	70,2	63,6	66,0	69,0	61,1	65,2	67,5	61,2	64,3	66,1	62,5	63,8	61,2	64,4
Altri settori	73,2	77,4	66,5	71,4	74,9	63,0	72,4	75,9	64,6	69,3	72,3	63,7	69,4	66,6	70,6
Totale settori	71,3	77,3	47,5	70,4	76,1	46,5	69,0	74,8	46,6	69,7	75,6	53,3	67,6	73,9	58,1

Costo medio dei sinistri. Dopo tre anni in cui l'introduzione dell'indennizzo diretto aveva prodotto effetti positivi sul costo medio dei sinistri (dal 2006 al 2009 la diminuzione complessiva è stata circa del 5%), nel 2010 questa tendenza sembra invertirsi, accentuandosi nel 2011: il costo medio dei sinistri passa da 4.057 euro nel 2010 a 4.337 euro nel 2011 con un incremento di quasi il 7%. Uno dei fattori che può aver contribuito all'aumento dell'indicatore è l'effetto indiretto legato al maggior ricorso all'autoliquidazione dei sinistri da parte degli assicurati, dal momento che ha eliminato dal sistema alcuni di quelli di importo più contenuto (tavola 5).

Quando si confrontano i costi medi dei sinistri delle diverse gestioni CARD e NO-CARD occorre tenere presente che le variazioni possono essere influenzate dalla diverse incidenze dei sinistri nelle tipologie di gestione dovute a variazioni nella procedura di risarcimento intercorse negli anni. Negli ultimi due anni, tuttavia, non sono sopraggiunte variazioni di rilievo e quindi è possibile confrontare i diversi costi. Si osserva che nel 2011 il costo medio dei sinistri CARD è aumentato del 3,1% rispetto all'anno precedente (da 2.667 euro a 2.750 euro) mentre quello dei sinistri che non sono entrati nel sistema di risarcimento diretto si incrementa in misura superiore (+7,1%) arrivando a 10.160 euro nel 2011.

IL RISARCIMENTO DIRETTO: CALCOLO DEI FORFAIT 2012 PER LA CARD

Per l'anno 2012 i criteri di determinazione dei costi medi (c.d. forfait) da utilizzare per le compensazioni economiche tra le imprese assicurative sono rimasti invariati e hanno fatto quindi riferimento a quanto previsto dal decreto del Ministero dello Sviluppo Economico dell'11 dicembre 2009.

Tavola 5

Costo medio dei sinistri per tipologia di gestione

Valori in euro

Tipologia di gestione	Totale settori	Var. %
CARD 2007	2.436	
CARD 2008	2.563	5,2%
CARD 2009	2.555	-0,3%
CARD 2010	2.667	4,4%
CARD 2011	2.750	3,1%
NO CARD 2007	6.840	
NO CARD 2008	7.407	8,3%
NO CARD 2009	8.847	19,4%
NO CARD 2010	9.488	7,2%
NO CARD 2011	10.160	7,1%
GESTITI 2007	3.967	
GESTITI 2008	3.913	-1,4%
GESTITI 2009	3.903	-0,3%
GESTITI 2010	4.057	3,9%
GESTITI 2011	4.337	6,9%

In particolare le compensazioni sono così distinte:

- un forfait unico “CARD-CID” per le lesioni al conducente di lieve entità e per i danni al veicolo assicurato ed alle cose trasportate, distinto per le grandi tipologie di veicolo “ciclomotori e motocicli” e “veicoli diversi da ciclomotori e motocicli”. Il forfait unico, relativamente alla sola componente per danni a cose è stato differenziato per tre macroaree territoriali;
- un forfait per singolo terzo trasportato “CARD-CTT” relativo ai danni alla persona del trasportato e alle cose di sua proprietà, distinto per le grandi tipologie di veicolo sopraindicate. Il forfait ha considerato l’applicazione delle franchigie previste dalla convenzione CARD.

L’analisi per la definizione del forfait ha tenuto conto delle statistiche fornite:

- dalla CONSAP e riferite ai risarcimenti corrisposti sui sinistri ammessi alla Stanza di Compensazione nel periodo 1° febbraio 2007 - 30 novembre 2011; tuttavia solo i sinistri pagati dal 1° gennaio 2009 riportavano l’indicazione della tipologia di veicolo;
- dall’ISVAP che con lettera circolare del 18 agosto 2011 ha richiesto dati riguardanti i sinistri CARD con seguito al 31 dicembre 2010 e avvenuti dal 1° febbraio 2007 al 31 dicembre 2010. Tali informazioni, differenziate per tipologia di danno, anno di accadimento e di pagamento, oltre che per tipologia di veicolo, sono state di supporto per individuare i costi di generazione soprattutto in relazione alle lesioni fisiche, per le quali occorre una serie storica di costi dei risarcimenti per anno di pagamento rappresentativa dell’esaurimento della generazione di sinistri.

Calcolo dei forfait CARD-CID

L’analisi dell’andamento dei costi medi dei sinistri con seguito delle generazioni 2007, 2008 e 2009 osservate al 31 dicembre 2010 ha evidenziato, per il settore “ciclomotori e motocicli” una contrazione del costo medio dei danni a cose; a parità di anni di sviluppo, anche il costo medio relativo alla generazione 2010 risulta in diminuzione rispetto alla generazione 2009. Fenomeno opposto si è riscontrato invece per il costo medio delle lesioni al conducente di lieve entità.

Per i restanti veicoli, invece, l’analisi dell’andamento dei costi medi dei sinistri con seguito delle generazioni 2007, 2008 e 2009 osservate al 31 dicembre 2010 ha evidenziato un lieve aumento del costo medio dei danni a cose, confermato anche dal confronto dell’indicatore, a parità di anni di sviluppo, delle generazioni 2010 e 2009. Così come avvenuto per la determinazione del forfait del 2011, dal momento che tale andamento riguarda il macrosettore dimensionalmente più rilevante, al fine di promuovere il contenimento del costo dei sinistri, è stato deciso di non ipotizzare aumenti per l’importo di riferimento per l’anno 2012. Per quanto riguarda invece il costo medio delle lesioni al conducente si è osservato, all’interno delle singole generazioni, un andamento decrescente con lo sviluppo dei sinistri che fa presupporre una sovrastima della riserva accantonata alla chiusura dell’anno

di accadimento e un suo progressivo affinamento. Per tale ragione non si è considerato, per la determinazione del valore di riferimento del 2012, il costo medio osservato per la generazione più recente (2010).

• **Costo medio dei danni a cose**

Tenuto conto delle osservazioni riportate, il valore di riferimento del costo medio dei danni a cose è stato pertanto ottenuto, per i "ciclomotori e motocicli", come media aritmetica ponderata dei sinistri con seguito delle generazioni 2007, 2008, 2009 e 2010 mentre per gli altri veicoli è stato preso a riferimento il costo medio già utilizzato per il calcolo del forfait dell'anno 2011, considerando l'adeguamento per l'inflazione.

In particolare gli importi dei sinistri pagati negli anni dal 2007 al 2010 sono stati inflazionati al 30 giugno 2011 sulla base della variazione osservata dell'indice nazionale dei prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati (F.O.I.) nell'ipotesi che i pagamenti si distribuiscono uniformemente nel corso di ogni anno. La variazione del F.O.I. dal 30 giugno 2007 al 30 giugno 2011 è stata pari a +8,29%, quella dal 30 giugno 2008 al 30 giugno 2011 è stata pari a +4,35%, quella dal 30 giugno 2009 al 30 giugno 2011 è stata pari a +3,96% e infine quella dal 30 giugno 2010 al 30 giugno 2011 è stata pari a +2,60%. Gli importi così ottenuti sono stati poi inflazionati per un ulteriore anno (dal momento che i forfait si applicano per tutto l'anno 2012) sulla base del tasso di inflazione programmata per l'anno corrente e pari all'1,5%, desunto dalla nota di aggiornamento al Documento di Economia e Finanza (Def) 2011.

Non si è invece proceduto a nessuna rivalutazione per quanto riguarda le riserve sinistri in quanto la normativa prevede che queste siano determinate a costo ultimo tenendo conto, tra l'altro, dell'andamento evolutivo del costo dei risarcimenti connesso all'anzianità del pagamento nonché a valutazioni prospettiche dello scenario economico, con particolare riferimento al processo inflattivo.

Il valore di base così ottenuto è risultato rispettivamente pari a:

- 1.942 euro per la tipologia di veicolo "ciclomotori e motocicli";
- 1.542 euro per la più ampia tipologia di veicolo "veicoli diversi da ciclomotori e motocicli".

• **Costo medio delle lesioni lievi al conducente**

Con la medesima metodologia è stato individuato il costo medio al 30 giugno 2012 delle lesioni al conducente di lieve entità pari a:

- 4.928 euro per la tipologia di veicolo "ciclomotori e motocicli";
- 3.151 euro per la tipologia di veicolo "veicoli diversi da ciclomotori e motocicli".

Definizione dei coefficienti di aggiustamento dei forfait per aree territoriali

Per l'individuazione delle tre macroaree territoriali sono stati considerati i dati forniti dalla CONSAP relativi ai risarcimenti per danni a cose, pagati a titolo definitivo, dei sinistri con data di accadimento compresa tra il 1° gennaio 2009 e il 30 novembre 2011, distinti per i due gruppi di tipologie di veicolo. I danni a cose hanno, infatti, una velocità di liquidazione superiore a quella delle lesioni fisiche ed è pertanto possibile ricorrere agli importi dei sinistri liquidati e non considerare gli importi dei sinistri a riserva. Inoltre, per l'individuazione delle macroaree territoriali, è sufficiente una misura della distanza tra i costi della singola provincia e il valore medio nazionale. Tuttavia i dati CONSAP relativi alla categoria "ciclomotori e motocicli" presentavano una limitata numerosità; per tale tipologia di veicoli si è pertanto proceduto a una integrazione delle informazioni con quelle desunte dalla Statistica Annuale r.c. auto dell'ANIA, relativamente ai sinistri di generazione 2007, 2008, 2009 e 2010 con seguito.

Per la determinazione degli indici territoriali si è percorsa la seguente metodologia: in base al rispettivo costo medio di risarcimento le province sono state suddivise in tre gruppi (aree territoriali) a seconda dello scarto rispetto al costo medio nazionale. La prima macroarea contiene tutte le province con scarto del costo medio superiore al 10% rispetto al valore medio nazionale; la seconda quelle con scarto compreso tra +/-10%; la terza quelle con scarto inferiore a -10%. I costi medi per singoli gruppi così determinati sono stati rapportati al costo medio generale di tutte le province ottenendo i tre fattori di correzione riportati nella tavola 1.

Tavola 1 – Determinazione dei costi medi dei sinistri a cose per aree territoriali

Valori in euro

	CICLOMOTORI E MOTOCICLI			VEICOLI DIVERSI DA CICLOMOTORI E MOTOCICLI		
	Gruppo 1	Gruppo 2	Gruppo 3	Gruppo 1	Gruppo 2	Gruppo 3
Costo medio danni a veicolo e cose trasportate al 30/06/2012	1.942	1.942	1.942	1.542	1.542	1.542
Coefficienti per zone territoriali	1,17	1,00	0,80	1,19	1,00	0,84
Costo medio dei sinistri di riferimento per macroarea territoriale	2.273	1.942	1.554	1.835	1.542	1.295

PER MEMORIA:

	2007	2008	2009	2010*	2011*	2012*
Costo medio di riferimento danni a veicolo e cose trasportate (€)	1.416	1.415	1.450	1.520	1.565	1.613
Variazione %		-0,1%	2,5%	4,8%	3,0%	3,1%

(*) Si è considerato per confronto il costo medio riferito alla totalità dei settori

Per la tipologia di veicoli "ciclomotori e motocicli" non sono state considerate nell'analisi le province con un numero di sinistri inferiore a 500, tenuto conto dell'elevata volatilità del dato relativo al costo medio. Tali province sono state successivamente inserite nella classe centrale.

Il forfait unico CARD-CID, distinto per le due categorie di veicoli, è stato ottenuto come media dei costi medi per danni a cose e a persone, ponderati con le rispettive incidenze (tavola 2). Le incidenze sono state determinate rapportando il numero di sinistri che presentano la tipologia di danno sotto indicata al complesso dei sinistri CARD-CID con seguito della singola tipologia di veicolo.

Tavola 2 – Determinazione dei forfait CARD-CID per aree territoriali

Valori in euro

	CICLOMOTORI E MOTOCICLI				VEICOLI DIVERSI DA CICLOMOTORI E MOTOCICLI			
	Gruppo 1	Gruppo 2	Gruppo 3	Incidenza % dei sinistri	Gruppo 1	Gruppo 2	Gruppo 3	Incidenza % dei sinistri
Costo medio danni a veicolo e cose trasportate	2.273	1.942	1.554	95,6%	1.835	1.542	1.295	98,8%
Costo medio lesioni al conducente con I.P. inf.	4.928	4.928	4.928	39,7%	3.151	3.151	3.151	12,5%
Costi medi per macroarea territoriale	4.126	3.810	3.439		2.208	1.919	1.675	
FORFAIT UNICO CARD-CID (*)	4.115	3.800	3.430		2.187	1.900	1.659	

(*) I forfait sono stati ottenuti mediante ribasamento, considerando come costi medi di riferimento dei gruppi centrali 3.800 euro per i ciclomotori e motocicli e 1.900 euro per i restanti settori

Per le targhe speciali si farà riferimento al gruppo 2 ad eccezione delle targhe RSM (Repubblica di San Marino) e CV (Città del Vaticano) che dovranno fare riferimento, per l'individuazione del gruppo, rispettivamente alle province di Rimini e Roma.

Calcolo del forfait CARD-CTT

L'art. 38 della convenzione CARD-CTT stabilisce che i risarcimenti operati dalla gestionaia, relativi alla persona del trasportato e alle cose di sua proprietà, siano rimborsati attraverso un forfait, dovuto per ogni singolo trasportato leso, stabilito annualmente dal Comitato. L'importo riconosciuto a titolo di rimborso all'impresa gestionaia non tiene conto delle spese di resistenza, di liquidazione e di accertamento peritale sostenute dalla stessa.

In particolare, il rimborso:

- è riconosciuto se l'importo del risarcimento supera una franchigia assoluta che viene stabilita dal Comitato;
- è pari al forfait ridotto della franchigia assoluta se l'importo del risarcimento non supera il limite di 5.000 euro;
- è pari, per i risarcimenti di ammontare superiore a 5.000 euro, all'intero forfait maggiorato dell'eccedenza tra l'importo del risarcimento e il plafond di 5.000 euro e diminuito di una franchigia proporzionale al risarcimento; quest'ultima detrazione non può superare un limite massimo espresso in valore monetario. La percentuale della franchigia e il suo limite massimo sono stabiliti dal Comitato. In formula:

$$\text{rimborso} = \text{forfait} + (\text{risarcimento} - \text{plafond}) - \min(\text{limite massimo}, \text{franch.prop.} \times \text{risarcimento})$$

Anche per la CARD-CTT valgono le stesse considerazioni sulla limitatezza delle informazioni desunte dalle statistiche CONSAP distinte per tipologia di veicolo. Si è resa quindi necessaria l'integrazione di tali informazioni con quelle provenienti dall'analisi specifica effettuata dall'ISVAP già citata. Anche per questa tipologia di gestione si sono mantenuti separati i ciclomotori e motocicli da tutti i restanti veicoli. L'evoluzione dei costi medi con seguito di generazione ha evidenziato un andamento decrescente dalla generazione 2007 alla generazione 2009, a cui ha fatto seguito un incremento per la generazione più recente. Al fine di tener conto di tale fenomeno i forfait, sia per "ciclomotori e motocicli" che per gli altri veicoli, sono stati determinati come media aritmetica ponderata dei costi medi con seguito dei risarcimenti corrisposti per sinistri delle sole generazioni 2009 e 2010, rivalutati fino al 30 giugno 2012 sulla base della metodologia descritta per la determinazione dei costi di riferimento per il forfait CARD-CID.

Alla pari di quanto avvenuto per la determinazione del forfait per la CARD-CID, viene introdotto un fattore correttivo di riduzione dei costi, anche se più contenuto, arrotondando i valori ottenuti (rispettivamente 3.739 euro e 3.124 euro) per difetto alle decine di euro. I due forfait risultano, pertanto, pari a:

- **3.730 euro** per la tipologia di veicolo "ciclomotori e motocicli";
- **3.120 euro** per la tipologia di veicolo "veicoli diversi da ciclomotori e motocicli"

I valori delle franchigie non hanno subito variazioni rispetto al forfait per l'anno 2009, in particolare:

- la franchigia assoluta è stata fissata in **500 euro**;
- la franchigia proporzionale è stata fissata nella misura del **10%** dell'importo del risarcimento con un massimo di **20.000 euro**.

La formula precedente, relativa ai risarcimenti di ammontare superiore a 5.000 euro, diventa pertanto:

$$\text{rimborso} = \text{forfait} + (\text{risarcimento} - 5.000) - \min(20.000; 0,1 \times \text{risarcimento})$$

PER MEMORIA:

	2007	2008	2009	2010*	2011*	2012*
Costo medio di riferimento danni al trasportato (€)	3.250	3.300	3.300	3.222	3.232	3.264
Variazione %		1,5%	0,0%	-2,4%	0,3%	1,0%

(*) Si è considerato per confronto il costo medio riferito alla totalità dei settori

BANCA DATI SINISTRI R.C. AUTO – SENTENZA DEL TAR SU ALCUNI PROFILI DELLA DISCIPLINA SANZIONATORIA ISVAP E ANNULLAMENTO DEI RELATIVI ATTI DI CONTESTAZIONE

A febbraio 2012 il TAR ha accolto pienamente i ricorsi delle imprese di assicurazione in merito ai criteri per l'applicazione e la quantificazione della sanzione amministrativa pecuniaria (prevista dall'art. 316, comma 2, del Codice delle Assicurazioni, d.lgs. 7 settembre 2005, n. 209), applicati dall'ISVAP per la violazione dell'obbligo di comunicazione dei dati alla banca dati sinistri (sentenza n. 1596 del 16 febbraio 2012).

La questione sottoposta all'attenzione del TAR riguardava la verifica della correttezza della posizione che l'ISVAP aveva assunto, relativamente agli obblighi di comunicazione delle informazioni alla banca dati sinistri r.c. auto, con la nota interpretativa del 24 marzo 2011 e poi nei singoli atti di contestazione indirizzati alle imprese.

L'ISVAP, infatti, innovando in modo sostanziale rispetto al passato, aveva specificato che le imprese erano tenute a comunicare i dati relativi a ciascun sinistro, da intendersi quest'ultimo come l'oggetto di uno specifico obbligo di comunicazione, la cui violazione è autonomamente sanzionata ai sensi dell'art. 316 del Codice delle Assicurazioni.

In pratica, l'Autorità di Vigilanza con la nuova interpretazione ricollegava la sanzione di cui all'art. 316, non alla comunicazione periodica dei dati come previsto testualmente dalla norma e fino ad allora inteso dalla stessa ISVAP, ma a ogni singolo invio di dati relativi a ciascun sinistro. Tale criterio interpretativo, applicato negli atti di contestazione inviati alle imprese ricorrenti, aveva portato alla quantificazione di sanzioni talmente elevate da poter compromettere la stabilità stessa delle imprese.

Nel merito, il giudice amministrativo, accogliendo le censure di inammissibilità sollevate dalle imprese ricorrenti, ha annullato la nota e i relativi atti di contestazione,

ritenendoli illegittimi per violazione di legge, confermando l'interpretazione storica dell'art. 316, e cioè che tale norma si riferisce "inequivocabilmente" ad omissione, incompletezza o erroneità delle comunicazioni periodiche e non, come inteso dall'ISVAP, a ciascun sinistro.

IMPORTO DEI MASSIMALI MINIMI OBBLIGATORI R.C. AUTO – ADEGUAMENTO QUINQUENNALE ALL'INDICE IPCE – DECORRENZA PER IL MERCATO ITALIANO

Con il decreto legislativo n. 198/2007, l'Italia ha recepito la V Direttiva Auto (2005/14/CE) sui massimali minimi obbligatori per la copertura r.c. auto, avvalendosi del periodo transitorio di cinque anni previsto dalla Direttiva stessa per adeguarsi ai nuovi livelli dei massimali stabiliti dal legislatore europeo. In base a tale opzione, dall'11 dicembre 2009 all'11 giugno 2012, i massimali dei contratti r.c. auto non possono essere inferiori – per ciascun sinistro e indipendentemente dal numero delle vittime – a 2.500.000 euro per danni a persone e a 500.000 euro per danni a cose. Tutte le polizze con massimale inferiore si devono ritenere adeguate in automatico a tali valori minimi. A partire dalle ore 24,00 dell'11 giugno 2012, al termine del suddetto periodo transitorio, tali importi minimi devono essere raddoppiati per completarne l'adeguamento ai nuovi importi obbligatori previsti dalle disposizioni comunitarie. Da questa data, i massimali dei contratti r.c. auto non possono essere inferiori – per ciascun sinistro e indipendentemente dal numero delle vittime – a 5.000.000 euro per danni a persone e a 1.000.000 euro per danni a cose (art.128, commi 1 e 2, del Codice delle Assicurazioni).

A dicembre 2010, inoltre, la Commissione europea ha aggiornato gli importi minimi dei massimali stabiliti dalla V Direttiva sulla base dell'indice IPCE elevandoli rispettivamente a 5.600.000 euro per danni alle persone e a 1.120.000 euro per danni alle cose, avvalendosi della norma comunitaria che prevede la possibilità di un adeguamento dei valori minimi legali "ogni cinque anni dall'11 giugno 2005" (comunicazione della Commissione n. 2010/C 332/0 e art. 9, comma 2, della VI Direttiva Auto 2009/103/CE).

Il provvedimento di adeguamento della Commissione europea, tuttavia, non si applica al momento all'Italia. Per i paesi che, come il nostro, si siano avvalsi dell'opzione che consente di completare l'aumento dei massimali in due tappe entro il periodo transitorio quinquennale, infatti, il legislatore europeo ha stabilito che l'adeguamento a detta indicizzazione può iniziare a decorrere appunto dalla scadenza del periodo transitorio (art. 9, comma 2, della VI Direttiva).

Coerentemente con questa impostazione, la normativa italiana ha recepito tale facoltà di aggiornamento prevedendo un'indicizzazione automatica dei massimali r.c. auto all'indice IPCE ogni cinque anni a decorrere dall'11 giugno 2012 (termine del periodo transitorio) e quindi solo a partire dalle h. 24,00 dell'11 giugno 2017, da quantificarsi con provvedimento del Ministro dello Sviluppo Economico (art.128, commi 3 e 4, del Codice delle Assicurazioni).

TARIFE R.C. AUTO: IMPIEGO DEI PARAMETRI NAZIONALITÀ/CITTADINANZA – RACCOMANDAZIONE UNAR ALLE IMPRESE DI ASSICURAZIONE E LETTERA DELLA COMMISSIONE EUROPEA

A gennaio 2012 l'UNAR – Ufficio Nazionale Antidiscriminazioni Razziali presso il Dipartimento per le Pari Opportunità della Presidenza del Consiglio dei Ministri – ha pubblicato sul suo sito una raccomandazione indirizzata alle imprese di assicurazione, con funzione di orientamento del settore, con la quale sollecita le imprese stesse a non utilizzare i parametri nazionalità/cittadinanza nella predisposizione delle tariffe r.c. auto perché considerati potenzialmente discriminatori (rep. n. 16 del 31 gennaio 2012).

Con tale raccomandazione, l'UNAR ha concluso i lavori di un tavolo tecnico istituzionale costituito con l'ANIA e l'ISVAP per approfondire l'utilizzo di tale parametro tariffario.

L'ANIA, nel corso dei lavori, ha rappresentato il proprio avviso in merito alla portata del divieto di operare discriminazioni in ragione della cittadinanza del destinatario della prestazione assicurativa, ritenendo che sussista un atto discriminatorio ai sensi dell'articolo 21, comma 2, della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea solo allorché la diversità di cittadinanza sia l'elemento esclusivo preso in considerazione per differenziare i contenuti contrattuali o tariffari.

È stato precisato in proposito che tale circostanza non si verifica affatto nel processo di predisposizione delle tariffe r.c. auto e, inoltre, sono state fornite evidenze statistiche a livello di mercato italiano relative alle diverse incidentalità legate al parametro nazionalità/cittadinanza in esame. In particolare, si è rappresentato che nel nostro Paese tale parametro – lungi dall'essere utilizzato in via esclusiva e quindi illecitamente discriminatoria – è invece impiegato insieme a numerosi altri elementi oggettivi e soggettivi di personalizzazione e unicamente per commisurare le tariffe r.c. auto rispetto a diversi indici di rischio.

L'UNAR tuttavia, pur prendendo atto dei rilievi e della documentazione prodotta, ha ravvisato la potenziale idoneità dell'impiego del parametro nazionalità/cittadinanza a produrre un effetto discriminatorio, in quanto tale parametro sarebbe privo di qualsiasi carattere di obiettività e pertanto non potrebbe rientrare tra gli altri elementi posti a base della differenziazione tecnica del rischio.

In coerenza con tale conclusione, quindi, l'UNAR ha individuato le linee di indirizzo ritenute più adeguate rispetto alla fattispecie in esame (ai sensi dell'art. 7, comma 2, lett. e) del d.lgs n. 215/2003), e dopo aver raccomandato di "mantenere ferma l'attenzione alle situazioni segnalate, evitando un comportamento che potrebbe apparire discriminatorio" ha auspicato "che tutte le compagnie assicurative offrano la stipula dei contratti r.c. auto applicando ai contraenti con cittadinanza non italiana le medesime tariffe previste, a parità di ogni altra condizione, per i cittadini italiani e, comunque, tariffe indipendenti dalla cittadinanza dei richiedenti".

Ad aprile 2012, inoltre, la Commissione europea si è espressa in termini ancora più incisivi in una lettera di risposta ad un esposto dell'ASGI – l'Associazione per gli studi giuridici sull'immigrazione – circa l'utilizzo dei suddetti parametri tariffari in Italia (lettera dell'Unità Assicurazioni e Pensioni della Direzione generale del Mercato Interno e dei Servizi-Istituzioni finanziarie del 17 aprile 2012).

Nell'ambito della risposta all'ASGI, la Commissione UE sostiene che "il prevedere un criterio di cittadinanza nella definizione dei premi assicurativi può rappresentare una restrizione discriminatoria della libertà di fruire di un servizio che non appare giustificata, poiché la cittadinanza non ha (a differenza ad esempio, dell'esperienza di guida) un impatto sulla capacità di guida degli utenti e, quindi, non costituisce un fattore da prendere in considerazione nel calcolo dei premi assicurativi".

DIRITTO DI RECESSO NEI CONTRATTI R.C. AUTO STIPULATI "A DISTANZA" (TELEFONICAMENTE O VIA INTERNET) – MODIFICHE RECAE DALLA "LEGGE COMUNITARIA 2010"

La "Legge comunitaria 2010" (legge 15 dicembre 2011, n. 217, recante "Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee"), ha fra l'altro modificato il Codice del consumo (d.lgs. 6 settembre 2005, n. 206) in materia di servizi finanziari a distanza (modifica recata dall'art. 5, comma 1, lettera b)).

In materia di contratti r.c. auto, la legge comunitaria ha abrogato la norma del Codice del consumo in base alla quale "il diritto di recesso non si applica ai con-

tratti di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile per i danni derivanti dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti per i quali si sia verificato l'evento assicurato" (art. 67 duodecies, par. 5, lett. c)).

L'abrogazione fa seguito ad una procedura di infrazione aperta a suo tempo nei confronti dell'Italia dalla Commissione europea. Quest'ultima infatti ha sostenuto che la direttiva n. 2002/65/CE non era stata recepita correttamente dalla citata normativa nazionale. La normativa nazionale di recepimento, infatti, oltre a negare il diritto di recesso con riferimento ai contratti interamente eseguiti da entrambe le parti (già previsto dall'art. 6, par. 2, lett. c), della Direttiva 2002/65/CE), esentava dal diritto di recesso anche i contratti di assicurazione r.c. auto, per i quali si fosse verificato l'evento.

Il Governo italiano, di concerto con il mercato assicurativo, ha tentato di difendere la coerenza dell'impianto normativo nazionale. Si è osservato in particolare che se l'assicurato avesse ancora il diritto di recedere da un contratto di assicurazione dopo il sinistro, sarebbe in grado di ottenere un rimborso completo per l'evento che si è verificato, a fronte di un irrisorio *pro-rata temporis* del premio dovuto. Ciò comporterebbe altresì un evidente rischio di frode.

Questi argomenti, tuttavia, non sono stati ritenuti convincenti dalla Commissione che ha intimato all'Italia di adeguare la normativa.

Ne deriva che a seguito dell'abrogazione della disposizione in parola, anche nei contratti r.c. auto stipulati "a distanza", il contraente avrà la possibilità di recedere nel termine di 14 giorni dalla stipula del contratto (art. 67 duodecies, comma 1), pur in presenza di sinistro.

Naturalmente in tali casi, l'impresa di assicurazione tratterà la frazione di premio relativa al periodo in cui il contratto ha avuto effetto (art 67-terdecies, comma 1), ma gli indennizzi e le somme eventualmente corrisposte al danneggiato non potranno essere richiesti in via di rivalsa all'assicurato (art 67-terdecies, comma 5).

Tale modifica è entrata in vigore a partire dal 17 gennaio 2012, con riferimento a tutti i contratti di nuova stipulazione e per i contratti in corso per i quali, a tale data, il termine di "ripensamento" (cioè 14 giorni dalla stipula del contratto) non fosse ancora decorso.

PROGETTO "DEMATERIALIZZAZIONE" R.C. AUTO

L'ANIA, in collaborazione con i referenti informatici e i rappresentanti di imprese operanti nel ramo r.c. auto, ha avviato già a partire dal 2011 un progetto appro-

vato dal Comitato Esecutivo associativo, che ha come obiettivo la dematerializzazione dei seguenti documenti relativi al contratto r.c. auto:

- contrassegno della copertura assicurativa;
- attestato di rischio.

Lo scopo del progetto è quello di contrastare il fenomeno crescente delle frodi (per l'accertamento dell'obbligo assicurativo) e delle contraffazioni dei connessi documenti di contratto con particolare riferimento all'attestato di rischio.

Per perseguire tale scopo l'ANIA, attraverso i propri Servizi Informatici alle Imprese, sta completando, arricchendo e integrando due delle sue principali banche dati:

- SITA (banca dati delle targhe assicurate) che contiene le informazioni relative alle coperture assicurative di oltre 40 milioni di veicoli con un grado di copertura che supera attualmente il 95% del totale;
- ATRC (banca dati degli attestati di rischio) che dispone in modalità elettronica/digitale dei documenti assicurativi relativi agli attestati di rischio, attualmente rilasciati su carta e perciò facilmente falsificabili. La banca dati è alimentata regolarmente con frequenza mensile da circa il 98% del mercato r.c. auto.

Al fine di permettere alle imprese di verificare la propria situazione relativa all'alimentazione delle banche dati SITA e ATRC, è stato sviluppato da ANIA un portale web, in costante evoluzione, che permette di consultare in tempo reale l'indice di completamento delle informazioni inviate.

In questo ambito del progetto sono state effettuate diverse sessioni di incontri (anche personalizzate per impresa e/o gruppo di impresa) con lo scopo di analizzare e condividere le soluzioni da adottare in vista dell'avvio a regime della dematerializzazione.

Gli incontri sono stati effettuati in un breve arco temporale nei primi mesi del 2012 anche a seguito della recente legge (24 gennaio 2012, n. 1) sulle "liberalizzazioni" (decreto cosiddetto "cresci Italia") che prevede appunto che la dematerializzazione per la ramo r.c. auto debba essere completata in un termine non superiore a due anni a decorrere dall'emanazione del regolamento attuativo.

USO DEL CONTANTE NEL RAMO R.C. AUTO

Dopo vari interventi legislativi anche di segno contrastante nel corso degli anni, da ultimo il decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, recante disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici – "salva Italia" (e

convertito nella legge 22 dicembre 2011, n. 214), ha ridotto da 2.500 euro a 1.000 euro la soglia di rilevanza del divieto di trasferire denaro contante o titoli al portatore e del divieto di emettere assegni bancari o postali senza clausola di non trasferibilità (art. 49 del decreto legislativo 21 novembre 2007, n. 231, recante la normativa antiriciclaggio).

Di conseguenza il limite di pagamento di premi in contanti per il ramo r.c. auto è sceso anch'esso a 1.000 euro e, quindi, in detto ramo non è possibile incassare nessun premio in contanti per importi pari o superiori a tale soglia.

Al riguardo, va evidenziato che:

- nel caso di pagamento di premi assicurativi r.c. auto, la soglia di 1.000 euro per l'utilizzo del contante rileva solo con riferimento al singolo rapporto assicurativo. Pertanto, nel caso di pagamento contemporaneo di più premi, ciascuno relativo a un diverso rapporto contrattuale, può essere corrisposta una somma in contanti complessiva pari o superiore ai 1.000 euro, purché per ognuno di tali contratti il premio in pagamento non sia pari o superiore a detta cifra (ad esempio, pagamento complessivo di 1.800 euro relativo a due contratti, ciascuno con premio di 900 euro);
- nel caso di pagamenti di premi assicurativi r.c. auto contrattualizzati in forma rateizzata, la soglia di 1.000 euro per l'utilizzo del contante rileva solo con riferimento a ciascuna rata, senza considerare l'importo dell'intero premio (ovviamente, ciò deve trovare esatto riscontro nella documentazione di polizza e nei singoli quietanzamenti).

Le imprese rimangono peraltro libere di scegliere al loro interno criteri più restrittivi, dando ulteriore risalto alle finalità della normativa.

Restano naturalmente ferme le indicazioni restrittive circa l'uso del contante nei rami danni diversi dal ramo r.c. auto (divieto di incassare in contanti premi superiori a 750 euro annui per contratto) e vita (divieto assoluto di incassare premi in contanti) recate dal regolamento ISVAP 16 ottobre 2006, n. 5.

DISTRIBUZIONE TERRITORIALE DEGLI AGENTI OPERANTI NEL SETTORE DELLA R.C. AUTO

Al fine di analizzare le variazioni nel tempo della distribuzione territoriale del numero di agenti per il ramo r.c. auto e natanti, l'ANIA ha effettuato per il secondo anno consecutivo un'analisi sui dati di un campione di imprese rappresentativo di circa il 65% dei premi raccolti nel 2011. I dati riportati in questo studio sono comunque riferiti alla totalità del mercato, essendo stati stimati e riproporzionati

sulla base di quote di market share delle imprese mancanti. La rilevazione ha riguardato non solo le imprese italiane e le rappresentanze di imprese extra europee ma anche le rappresentanze di imprese UE per includere una porzione di mercato sempre più rappresentativa. Le informazioni sono state raccolte a livello provinciale, consentendo anche un'analisi per macro aree territoriali (settentrionale, centrale e meridionale).

Le conclusioni principali dell'analisi si sono basate sui seguenti elementi:

- numero di agenti con la distinzione tra monomandatari e plurimandatari;
- fatturato medio per agente ottenuto rapportando i premi lordi contabilizzati al numero di agenti;
- penetrazione territoriale del canale agenziale ottenuta rapportando al numero di agenti sia il numero di veicoli assicurati sia la superficie territoriale espressa in km².

Si stima che gli agenti operanti in Italia nel settore r.c. auto, alla fine del 2011, fossero 20.539, il 3,9% in meno rispetto ai 21.383 risultanti a fine 2010 (tavola 1). Il dato del 2011 è pari a circa il 75% degli agenti iscritti nella sezione A del Registro Unico degli Intermediari (RUI) nel quale oltre agli agenti che operano in rami diversi dalla r.c. auto (compreso anche il settore vita) vi sono anche gli agenti non operativi.

Il decremento nel numero di agenti registrato tra il 2010 e il 2011 si osserva in tutte e tre le aree geografiche analizzate; in particolare nell'Italia centrale il calo (-1,5%) è stato leggermente più basso rispetto al resto d'Italia (-4,0% al settentrione e -6,0% al meridione).

Tavola 1 – Analisi territoriale degli agenti operanti nel ramo R.C. Auto e natanti (*)

Area territoriale	NUMERO INTERMEDIARI			Var. % num. intermediari 09/10	Var. % num. intermediari 10/11	INCID. % DEL N. DI AGENTI		INCID. % DEL N. DI AGENTI	
	2009	2010	2011			Monomondato 2010	Plurimandato 2010	Monomondato 2011	Plurimandato 2011
Settentrionale	10.905	10.894	10.460	-0,1%	-4,0%	82,2%	17,8%	82,1%	17,9%
Centrale	4.920	4.868	4.793	-1,1%	-1,5%	80,6%	19,4%	78,3%	21,7%
Meridionale	5.652	5.621	5.286	-0,5%	-6,0%	83,4%	16,6%	83,1%	16,9%
Totale Nazionale	21.478	21.383	20.539	-0,4%	-3,9%	82,2%	17,8%	81,5%	18,5%

Area territoriale	FATTURATO MEDIO (€ 000)			Var. % fatturato medio 09/10	Var. % fatturato medio 10/11	INDICI DI PENETRAZIONE		INDICI DI PENETRAZIONE	
	2009	2010	2011			Veicoli assicurati per agente 2010	Territorio (Km ²) per agente 2010	Veicoli assicurati per agente 2011	Territorio (Km ²) per agente 2011
Settentrionale	642	649	688	1,0%	6,0%	2.010	11,0	2.086	11,5
Centrale	705	737	770	4,6%	4,4%	1.868	11,9	1.889	12,1
Meridionale	897	955	1.073	6,6%	12,3%	2.168	21,9	2.256	23,3
Totale Nazionale	724	750	806	3,6%	7,6%	2.019	14,1	2.084	14,7

(*) Stima ANIA

In Italia, circa l'82% degli agenti ha un unico mandato da parte di una sola compagnia di assicurazione, mentre il restante 18% svolge la propria attività per più compagnie (plurimandato). Questa percentuale è abbastanza simile nelle tre aree geografiche esaminate, anche se una minore presenza di agenti plurimandatari è riscontrabile nel Sud d'Italia.

Il fatturato medio per agente risulta pari a 806 mila euro, in aumento del 7,6% rispetto a quello del 2010 (750 mila euro). L'aumento è comparabile con lo sviluppo dei premi raccolti dal canale agenziale nei rami r.c. auto e natanti nel 2011 (5,2%) ed è influenzato dalla diminuzione registrata nel numero di agenti (-3,9%).

A livello nazionale, nel 2011, il numero medio di veicoli assicurati per agente è stato pari a 2.084 unità ed era possibile trovare un agente ogni 14,7 km².

Questi indicatori assumono valori diversi a seconda dell'area geografica: è il Sud, in particolare, ad avere entrambi i valori sopra la media. Infatti in tale area d'Italia per ogni agente vi sono 2.256 veicoli e il territorio medio è pari a 23,3 km². Gli indici di penetrazione del canale agenziale sono inferiori al Nord e al Centro d'Italia; in particolare al Nord vi sono 2.086 veicoli per agente su una superficie media di 11,5 km² mentre al Centro il numero di veicoli è leggermente inferiore e pari a 1.889 e la superficie media è pari a 12,1 km².

Nella tavola 2 si riporta un approfondimento degli stessi dati con un focus relativo alle singole regioni per le quali si analizzano anche i risultati distintamente per il relativo capoluogo e per le restanti province della regione.

Le regioni nelle quali si è registrato un maggior calo del numero di agenti sono il Trentino-Alto Adige (-11,4%), la Basilicata (-10,8%), la Campania (-10,6%) e il Friuli Venezia Giulia (-8,2%). Hanno invece registrato una contrazione inferiore alla media italiana il Veneto (-3,6%), l'Umbria (-3,1%), la Sardegna (-2,4%), la Valle D'Aosta (-2,2%), la Lombardia (-2,1%), il Lazio (-1,6%), la Toscana (-1,2%) e le Marche (-0,7%). L'unica regione che mostra un numero di agenti crescente è il Molise (+2,4%).

La presenza di agenti plurimandatari è particolarmente rilevante in Trentino-Alto Adige (44,7%), in Sardegna (29,8%) e nel Lazio (27,4%).

Il fatturato medio per agente, rilevato alla fine del 2011, è risultato più elevato rispetto al resto del Paese in Campania (1.562 mila euro, in aumento di oltre il 20% rispetto al 2010) e in Puglia (1.161 mila euro, in aumento di oltre l'11% rispetto al 2010); valori altresì elevati si registrano anche in altre regioni: Sicilia (1.046 mila euro), Basilicata (1.026 mila euro) e Calabria (1.003 mila euro).

L'ASSICURAZIONE AUTO

Tavola 2 – Analisi territoriale degli agenti operanti nel ramo R.C. Auto e natanti per regione e capoluogo (*)

Area Territoriale	Numero Intermediari		Var. % num. Intermediari 10/11	Fatturato medio (€ 000)		Var. % fatturato medio	Incid. % del numero di agenti		Indici Di Penetrazione	
	2010	2011		2010	2011		Monomandato 2011	Plurimandato 2011	Veicoli assicurati per agente 2011	Territorio (Km ²) per agente 2011
PIEMONTE	2.032	1.922	-5,4%	644	688	6,9%	84,9%	15,1%	1.884	13,2
Torino	1.042	993	-4,8%	706	738	4,5%	81,4%	18,6%	1.721	6,9
Altre province	989	929	-6,0%	578	634	9,7%	88,7%	11,3%	2.058	20,0
VALLE D'AOSTA	69	67	-2,2%	520	534	2,8%	79,8%	20,2%	1.649	48,6
Aosta	69	67	-2,3%	520	534	2,8%	79,8%	20,2%	1.649	48,6
LOMBARDIA	3.588	3.512	-2,1%	672	697	3,7%	81,7%	18,3%	2.108	6,8
Milano	1.138	1.101	-3,2%	586	583	-0,4%	78,5%	21,5%	2.014	1,5
Altre province	2.450	2.412	-1,6%	712	749	5,2%	83,3%	16,7%	2.151	9,2
TRENTINO-A.A.	414	367	-11,4%	519	602	16,0%	55,3%	44,7%	2.552	38,8
Trento	276	222	-19,6%	512	661	29,0%	53,3%	46,7%	2.152	30,7
Altre province	138	141	2,5%	533	527	-1,0%	60,3%	39,7%	3.246	52,0
VENETO	1.907	1.838	-3,6%	664	704	6,0%	84,3%	15,7%	2.116	10,0
Venezia	302	290	-3,8%	618	660	6,8%	83,6%	16,4%	2.023	8,5
Altre province	1.605	1.548	-3,6%	672	712	5,9%	84,4%	15,6%	2.134	10,3
FRIULI V.GIULIA	495	454	-8,2%	482	522	8,2%	74,5%	25,5%	2.257	17,4
Trieste	111	98	-12,1%	328	370	12,9%	61,3%	38,7%	1.625	2,2
Altre province	384	357	-7,0%	527	563	6,8%	78,1%	21,9%	2.429	21,5
LIGURIA	736	704	-4,3%	601	643	7,0%	84,1%	15,9%	1.693	7,7
Genova	407	374	-8,0%	584	651	11,4%	82,2%	17,8%	1.555	4,9
Altre province	329	329	0,1%	622	635	2,2%	86,5%	13,5%	1.853	10,9
EMILIA ROMAGNA	1.654	1.586	-4,1%	698	751	7,7%	85,2%	14,8%	2.296	14,2
Bologna	355	321	-9,6%	689	777	12,8%	89,8%	10,2%	2.387	11,5
Altre province	1.299	1.265	-2,6%	700	745	6,4%	84,0%	16,0%	2.273	14,8
TOSCANA	1.905	1.882	-1,2%	686	711	3,7%	82,6%	17,4%	1.654	12,2
Firenze	528	526	-0,5%	654	662	1,2%	80,3%	19,7%	1.479	6,7
Altre province	1.377	1.356	-1,5%	698	730	4,6%	83,5%	16,5%	1.721	14,4
UMBRIA	406	393	-3,1%	699	747	6,9%	84,0%	16,0%	1.981	21,5
Perugia	310	306	-1,3%	693	724	4,5%	84,1%	15,9%	1.898	20,7
Altre province	96	88	-9,1%	719	830	15,4%	83,7%	16,3%	2.273	24,3
MARCHE	619	615	-0,7%	744	776	4,4%	79,2%	20,8%	2.118	15,2
Ancona	172	174	1,1%	779	822	5,6%	77,3%	22,7%	2.259	11,2
Altre province	448	442	-1,4%	730	758	3,8%	80,0%	20,0%	2.063	16,8
LAZIO	1.937	1.906	-1,6%	794	831	4,7%	72,6%	27,4%	2.028	9,0
Roma	1.367	1.351	-1,2%	766	796	3,9%	72,4%	27,6%	2.020	4,0
Altre province	570	556	-2,6%	860	918	6,8%	73,2%	26,8%	2.051	21,3
ABRUZZO	587	554	-5,6%	636	696	9,4%	80,3%	19,7%	1.831	19,5
L'aquila	148	134	-9,2%	572	658	15,1%	80,2%	19,8%	1.701	37,5
Altre province	440	420	-4,4%	658	708	7,6%	80,3%	19,7%	1.872	13,7
MOLISE	123	126	2,4%	684	732	7,2%	82,7%	17,3%	1.861	35,2
Campobasso	90	97	7,9%	698	708	1,4%	79,5%	20,5%	1.692	30,0
Altre province	33	29	-12,2%	644	811	26,0%	93,2%	6,8%	2.411	52,2
CAMPANIA	1.050	938	-10,6%	1.291	1.562	21,0%	86,2%	13,8%	3.041	14,5
Napoli	503	438	-12,9%	1.362	1.669	22,6%	90,6%	9,4%	3.013	2,7
Altre province	546	500	-8,5%	1.227	1.468	19,7%	82,4%	17,6%	3.067	24,8
PUGLIA	1.032	982	-4,9%	1.043	1.161	11,3%	87,4%	12,6%	2.308	19,7
Bari	385	351	-9,0%	989	1.154	16,7%	90,1%	9,9%	2.175	10,9
Altre province	647	632	-2,4%	1.075	1.165	8,3%	85,9%	14,1%	2.381	24,6
BASILICATA	186	166	-10,8%	842	1.026	21,9%	83,1%	16,9%	2.285	60,4
Potenza	129	108	-16,0%	767	967	26,0%	80,4%	19,6%	2.254	60,8
Altre province	57	57	0,6%	1.009	1.141	13,1%	88,3%	11,7%	2.350	60,0
CALABRIA	556	531	-4,4%	902	1.003	11,2%	81,7%	18,3%	1.996	28,4
Catanzaro	140	123	-12,4%	733	921	25,7%	78,9%	21,1%	1.653	19,4
Altre province	416	408	-1,7%	959	1.027	7,2%	82,5%	17,5%	2.099	31,1
SICILIA	1.427	1.349	-5,5%	953	1.046	9,8%	85,7%	14,3%	2.344	19,0
Palermo	347	321	-7,5%	887	1.005	13,3%	85,5%	14,5%	2.246	15,6
Altre province	1.080	1.028	-4,8%	975	1.059	8,7%	85,7%	14,3%	2.375	20,1
SARDEGNA	661	645	-2,4%	701	739	5,5%	70,2%	29,8%	1.500	37,4
Cagliari	261	234	-10,4%	729	879	20,5%	67,4%	32,6%	1.295	19,6
Altre province	400	411	2,9%	682	659	-3,4%	71,9%	28,1%	1.616	47,4
TOTALE	21.383	20.539	-3,9%	750	806	7,6%	81,5%	18,5%	2.084	14,7

(*) Stima ANIA

In termini di penetrazione sul territorio e rispetto alla media nazionale che è lievemente aumentata rispetto al 2010 (14,7 km² per agente), è più difficile trovare un agente in Basilicata (uno ogni 60 km²), in Valle d' Aosta (uno ogni 49 km²) in Trentino-Alto Adige (uno ogni 39 km²) e in Sardegna (uno ogni 37,4 km²); la diffusione è senz'altro più elevata in Lombardia e Liguria (un agente ogni 7-8 km²), nel Lazio (un agente ogni 9 km²) e nel Veneto (un agente ogni 10 km²).

Nella figura 1 sono riassunti i risultati relativi alla penetrazione degli agenti all'interno del territorio nazionale (con il dettaglio dei capoluoghi di regione) in termini di veicoli assicurati e superficie di competenza: il capoluogo in cui la diffusione degli agenti in rapporto ai veicoli assicurati è più ampia rispetto alla media nazionale è Cagliari (1.295 veicoli per ogni agente), Firenze (1.479 veicoli per ogni agente) e Genova dove è possibile trovare 1.555 veicoli assicurati per agente. La minore diffusione della rete agenziale in termini di veicoli assicurati si ha a Napoli, dove ciascun agente assicura mediamente oltre 3.000 veicoli.

È interessante notare, tuttavia, che a Napoli si trova un agente ogni 2,7 km², valore di molto inferiore rispetto alla media nazionale (14,7 km²). Gli altri capoluoghi di provincia che mostrano un numero di veicoli per agente maggiore della media nazionale sono Bologna (2.387), Ancona (2.259), Palermo (2.246) e Bari (2.175).

I capoluoghi con più agenti per dimensione dell'area territoriale sono Potenza (un agente ogni 61 km²), Aosta (un agente ogni 49 km²), l'Aquila (un agente ogni 38 km²) e Campobasso (uno ogni 30 km²).

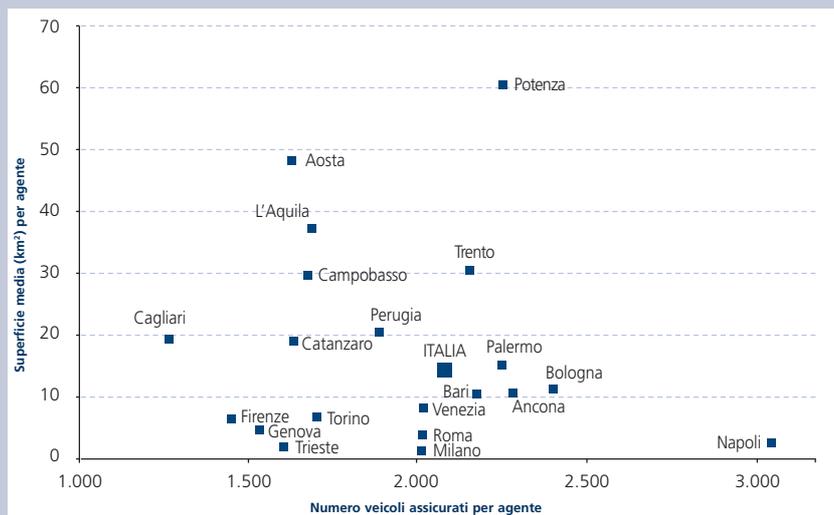
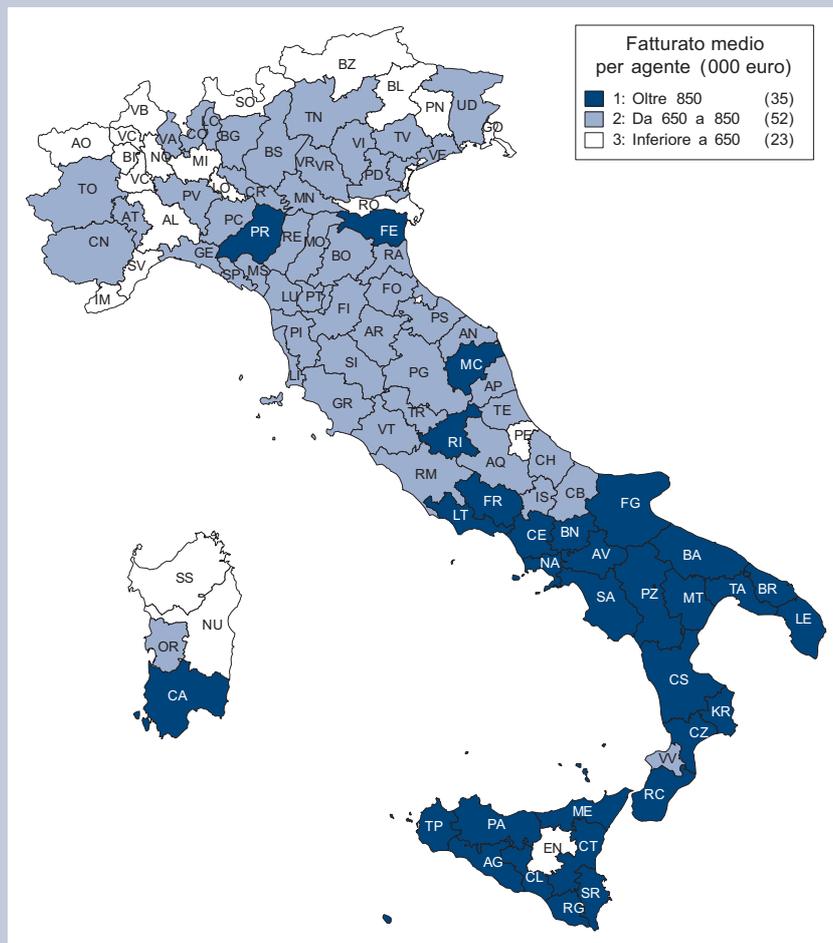


Figura 1
Livello di penetrazione della rete agenziale

Nella figura 2 sono sintetizzati i valori del fatturato medio distribuito per provincia. Sono 52 le province che presentano un fatturato medio tra i 650 e gli 850 mila euro: si tratta prevalentemente di province dell'Italia centrale e di alcune regioni

Figura 2
Distribuzione territoriale del fatturato medio per agente – Anno 2011



dell'Italia settentrionale. Tra i principali capoluoghi di regione facenti parte di questo gruppo, Roma presenta un fatturato medio pari a 796 mila euro in crescita del 3,9% rispetto al 2010, Bologna un fatturato medio di 777 mila euro in aumento del 13% e Firenze un fatturato medio di 662 mila euro in aumento dell'1,2%. Le province che presentano un fatturato medio elevato e superiore a 850 mila euro sono 35 e sono localizzate principalmente nel Sud. La maggior parte delle province del Nord-Est e del Nord Ovest sono caratterizzate da fatturati medi ben inferiori alla media nazionale.