

Forum ANIA – Consumatori

Assicurazione r.c. auto

Proposte di intervento finalizzate al contenimento dei costi e dei prezzi

Forum ANIA – Consumatori

Assicurazione r.c. auto

Proposte di intervento finalizzate al contenimento dei costi e dei prezzi

"

Il Forum ANIA - Consumatori ha sviluppato una approfondita analisi sui fattori che determinano l'elevato livello dei costi complessivi del sistema risarcitorio e, correlativamente, dei prezzi dell'assicurazione r.c. auto per i consumatori italiani.

Obiettivo di tale attività è la condivisione di proposte di intervento concrete da rappresentare alle Istituzioni come espressione del confronto tra imprese assicuratrici e associazioni dei consumatori all'interno del Forum ANIA - Consumatori.

Nel corso dei lavori, i rappresentanti delle associazioni dei consumatori hanno espresso preoccupazione per la situazione, specie con riferimento ai livelli dei prezzi praticati agli assicurati residenti in alcune aree del meridione. D'accordo con i rappresentanti d'impresa, hanno peraltro convenuto che alla base del problema prezzi della r.c. auto esistono fattori che perturbano il corretto svolgimento dell'attività assicurativa e che su questi è necessario intervenire con l'ausilio della politica.

E' stato inoltre approfondito il quadro economico dello specifico mercato, con particolare riferimento all'incidenza di alcuni fattori distorsivi che lo condizionano come, ad esempio, l'elevata frequenza sinistri in alcune zone geografiche (espressione anche di comportamenti fraudolenti e speculativi), l'elevato numero dei danni alla persona di modestissima entità, l'assenza di certezze nella valutazione dei danni alla persona di più grave entità, l'esigenza di strutturare la lotta alle frodi in modo organico, la necessità di intervenire su alcune prassi professionali che si inseriscono nel processo di liquidazione dei sinistri determinando un aumento dei costi (es. la cessione del credito al risarcimento del danno).

Il Forum ANIA - Consumatori, nel concordare il quadro dei principali indicatori statistici che caratterizzano l'andamento dei costi dell'assicurazione r.c. auto in Italia (v. allegato), ha individuato sette proposte concrete unanimemente condivise.

I rappresentanti delle associazioni dei consumatori hanno precisato che l'adesione alle proposte di seguito descritte costituisce una manifestazione di impegno cui dovranno corrispondere, in caso di realizzazione concreta delle iniziative concordate, effettivi vantaggi per i consumatori sul fronte dei prezzi dell'assicurazione obbligatoria.

1 Costituzione di un organismo antifrode

Il Forum ANIA - Consumatori condivide che le frodi siano una delle cause principali dell'elevato livello dei costi del sistema r.c. auto, con ricadute pesanti sulla spesa sostenuta da milioni di cittadini per assolvere all'obbligo assicurativo. Si tratta di uno spreco abnorme di risorse che vengono distolte dal sistema e devolute in favore di chi specula e, in misura rilevante in alcune aree del Paese, in favore della criminalità organizzata.

La diffusione delle frodi costituisce una delle cause delle difficoltà che incontra il mercato assicurativo a presidiare il Meridione e determina l'applicazione di condizioni più onerose per i consumatori e le imprese residenti nelle aree del paese più esposte alla criminalità.

Il Forum ANIA – Consumatori concorda sul fatto che l'attività antifrode deve essere concepita come un sistema articolato, in cui le banche dati attualmente disponibili¹ siano integrate da un organismo antifrode ad hoc, che possa utilizzare le informazioni raccolte e trattate per svolgere indagini di polizia giudiziaria mirate rispetto a situazioni che presentano elevati indicatori di frode.

La costituzione e l'operatività di tale organismo costituiscono inoltre il presupposto necessario per ulteriori proposte operative in merito alla necessità di affrontare - anche con organismi ad hoc - le pressioni ambientali che, nella fase della liquidazione del danno, possono essere esercitate verso i liquidatori in forza ai centri di liquidazione presenti sul territorio.

2 Rivisitazione della procedura di offerta

Sempre in tema di contrasto delle frodi, e con riferimento alla nuova banca dati ISVAP che permetterà l'individuazione di sinistri caratterizzati da specifici parametri di anomalia, il Forum ANIA - Consumatori ritiene che sia auspicabile prevedere due specifici interventi sull'attuale funzionamento della procedura di offerta prevista dalla legge per la liquidazione dei sinistri r.c. auto:

A) nel caso in cui, in sede di liquidazione di un sinistro, dalle consultazioni della banca dati ISVAP emergessero parametri di anomalia (predeterminati da ISVAP tramite regolamento) che denotassero un consistente rischio frode, i termini attualmente previsti

¹ Si ricorda che le banche dati utilizzabili a fini antifrode sono:

- la banca dati ISVAP sinistri r.c. auto, di cui all'articolo 135 del codice delle assicurazioni;
- la banca dati del Casellario Centrale Infortuni, di cui agli articoli 15 e ss. del decreto legislativo n. 38/2000;
- le banche dati del PRA e della Motorizzazione Civile;
- le banche dati dell'ANIA sulle targhe assicurate e sugli attestati di rischio.

per l'offerta o per il diniego della stessa dovrebbero essere ampliati per consentire i necessari accertamenti e eventualmente respingere la richiesta di risarcimento.

B) Analogamente i termini per la formulazione della proposta di risarcimento dovrebbero rimanere sospesi nel caso in cui il danneggiato non renda disponibile il veicolo per l'accertamento dei danni.

La legge, infatti, pur prevedendo il diritto di accertamento dei danni da parte delle imprese, non fissa tale prerogativa in modo da garantire il suo pieno esercizio. Ed infatti, nel caso di richiesta di risarcimento relativa a danni alle cose, l'articolo 148 del codice delle assicurazioni non contempla alcuna previsione da cui possa evincersi un obbligo in capo al danneggiato di sottoporre le cose danneggiate all'ispezione dell'impresa. Tale circostanza favorisce i comportamenti illeciti, in quanto soprattutto in caso di danni ai veicoli, la possibilità di sottrarsi alla verifica consente di mettere in atto numerose frodi in sede di riparazione: dall'inesistenza in assoluto del danno, alla sua esagerazione. E' necessario pertanto modificare la norma, prevedendo che il danneggiato non possa rifiutare l'accertamento del danno alle cose (attualmente la norma esiste solo per i danni alla persona) e, soprattutto, che non possa procedere alla sua riparazione prima che sia decorso un congruo periodo temporale per consentire all'impresa le operazioni di valutazione e stima dei danni effettivamente subiti.

3 Divieto di cessione del credito al risarcimento del danno r.c auto

La cessione del diritto al risarcimento dei danni derivanti dalla circolazione dei veicoli a motore costituisce una pratica diffusa che determina un'alterazione dei rapporti tra creditore della prestazione risarcitoria e debitore responsabile dell'evento dannoso nonché del suo assicuratore. La prassi consiste nell'acquisto da parte di intermediari di tali diritti di credito, senza che vi sia stata alcuna valutazione dei danni in contraddittorio con il responsabile, e la successiva ripresentazione della pretesa risarcitoria nei confronti dell'impresa di assicurazione con tentativo di lucrare, aumentandole, sulle somme destinate al ristoro del danno. Ciò determina sia il rischio che il danneggiato si veda anticipare somme non congrue rispetto al danno subito, sia una speculazione che conduce ad un incremento del danno oltre la misura che sarebbe necessaria, a esclusivo vantaggio dell'intermediario dei sinistri.

Il Forum ANIA - Consumatori è consapevole dei risvolti di tale eventuale divieto sul piano dei principi generali dell'ordinamento, secondo cui i diritti indisponibili e quindi non cedibili a terzi rappresentano una categoria ben individuata coincidente sostanzialmente con i diritti della personalità. Tuttavia, eseguiti tutti gli approfondimenti del caso, ritiene che tale misura di carattere eccezionale possa essere percorsa in considerazione dell'eccezionalità della situazione inerente ad un'assicurazione di massa obbligatoria per legge.

4 Il completamento della disciplina sul risarcimento dei danni alla persona

Il Forum ANIA - Consumatori concorda sulla necessità di sollecitare l'attuazione dell'articolo 138 del Codice delle assicurazioni, che prevede la fissazione dei valori economici e medico-legali per la valutazione del danno alla persona derivante dalle lesioni di maggiore entità.

I lavori della Commissione preposta alla definizione delle tabelle si sono conclusi da ben quattro anni. È assolutamente necessaria una rapida emanazione del D.P.R. per interrompere la deriva giurisprudenziale che determina incertezze applicative e costanti aumenti dei costi che si scaricano poi sui prezzi delle coperture.

5 La rivisitazione della tabella delle micropermanenti

L'anomala diffusione nel nostro Paese delle lesioni di lievissima entità (1-2 punti percentuali) incide negativamente sul costo dei sinistri r.c. auto. Tale diffusione è favorita dai vigenti criteri medico - legali e di valutazione economica, che non consentono alle imprese di respingere o di contenere le richieste speculative relative a situazioni che non presentano esiti pregiudizievoli per i richiedenti o quantomeno non li presentano nella misura richiesta.

Occorre pertanto rivisitare i criteri medico-legali di valutazione delle lesioni micropermanenti di lievissima entità di cui alla tabella prevista dall'articolo 139, comma 4, del Codice delle assicurazioni e attuata con il decreto del Ministro della Salute 3 luglio 2003, eliminando l'attribuzione di un punteggio di invalidità permanente alle lesioni i cui esiti non siano obiettivamente riscontrabili dal medico legale, in quanto esclusivamente fondati su riferiti sintomi soggettivi patiti dal danneggiato.

6 Sviluppo della conciliazione nel settore assicurativo

Il Forum ANIA - Consumatori condivide che l'utilizzo di procedure stragiudiziali sia un elemento positivo per facilitare la soluzione di controversie tra imprese e clienti e che debba essere prioritariamente rilanciato l'utilizzo della procedura di conciliazione prevista dall'accordo tra ANIA e Associazioni dei consumatori.

A tal fine, risulterà utile la predisposizione di un accesso on-line, direttamente usufruibile dai consumatori, alla procedura bilaterale vigente, che verrà realizzato entro luglio 2011. I rappresentanti delle associazioni dei consumatori sottolineano inoltre la necessità che le imprese incentivino l'utilizzo della procedura presso i propri clienti, anche con il coinvolgimento delle reti distributive.

Con riferimento alle norme recate dalla recente disciplina in materia di mediazione delle controversie civili e commerciali, i rappresentanti delle imprese e delle associazioni dei consumatori condividono in particolare che l'esperimento della mediazione dovrebbe essere lasciato alla libera determinazione delle parti. Renderne "obbligatorio" l'utilizzo appare infatti in contrasto con la natura stessa della mediazione a fini conciliativi, che presuppone, per essere tale, la libera volontà delle parti di aderirvi.

Secondo il Forum ANIA - Consumatori "l'obbligatorietà" del sistema di prossima introduzione, pur perseguendo finalità in linea di principio condivisibili, rischia, soprattutto nell'ambito del contenzioso derivante da sinistri auto, di inserire una fase "preliminare" al giudizio che ingenera solo ulteriori costi per il consumatore e per le stesse imprese. Sono anche condivise le perplessità sul grado di preparazione dei mediatori, che si troveranno a dirimere controversie in una materia complessa e connaturata da un alto livello di tecnicismo come quella assicurativa in generale e della responsabilità civile auto in particolare.

Pertanto, il Forum ANIA - Consumatori sostiene l'opportunità di eliminare dalla attuale normativa la previsione che l'esperimento del procedimento di mediazione sia condizione di procedibilità della domanda giudiziale per quanto concerne le controversie sul risarcimento del danno derivante dalla circolazione di veicoli e natanti.

7 Uso della tecnologia nella liquidazione dei sinistri.

Il Forum ANIA - Consumatori, alla luce dei risultati delle numerose sperimentazioni avviate in materia, concorda sull'utilità, per diminuire i costi impropri dei sinistri, delle cd. "scatole nere", che permettono di rilevare oggettivamente degli standard minimi predefiniti di informazioni, quali, a titolo di esempio, luogo, data e ora del sinistro, decelerazione, forza e punto d'impatto.

Concorda inoltre sul fatto che, a differenza di una installazione di tali apparati su veicoli già circolanti, l'installazione in serie al momento della costruzione dei veicoli comporterebbe costi trascurabili.

Per tali ragioni, si condivide di rappresentare alle istituzioni competenti l'opportunità di rendere obbligatoria in tutti i veicoli di nuova immatricolazione l'adozione di "scatole nere" quanto meno nella configurazione di base sopra descritta.

DATI STATISTICI

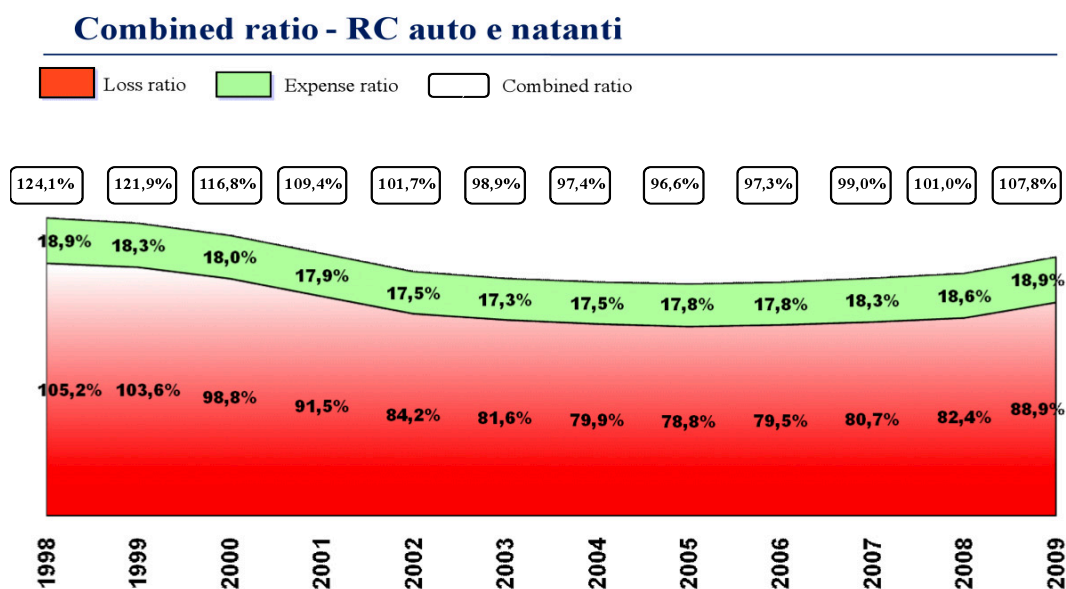
Il mercato r.c. auto in pillole

- quasi 43,5 milioni di veicoli circolanti in Italia
- 750 veicoli ogni 1.000 abitanti: la più alta densità in Europa
- oltre 3.700.000 (ISVAP) incidenti stradali risarciti ogni anno dalle imprese, con:
- oltre un milione di infortunati (ANIA)
- circa 4.700 (ISTAT) morti ogni anno sulle strade
- 63 compagnie operanti nello specifico settore
- circa 15 miliardi di Euro: gli oneri per risarcimenti nell'esercizio 2009
- quasi 400 milioni di Euro: le perdite registrate nel ramo r.c. auto nel 2009
- 30,4 miliardi di Euro: costo sociale degli incidenti stradali stimato dall'Istituto italiano di statistica per il 2007

Il quadro economico

Nel 2008, su 100 euro di premi incassati dalle imprese ne sono stati spesi 101 per sinistri e costi gestionali. Nel 2009, risulta che su 100 euro incassati le imprese ne hanno spesi quasi 108. Quindi il conto economico della r.c. auto per il secondo anno consecutivo ha registrato una perdita tecnica.

Le indicazioni del I° semestre del 2010 mostrano che il risultato del conto tecnico del lavoro diretto italiano è stato negativo per 72 milioni di euro; era positivo per 264 milioni nella prima metà del 2009. Va comunque evidenziato che tale calo è essenzialmente dovuto alla minore redditività della gestione finanziaria.



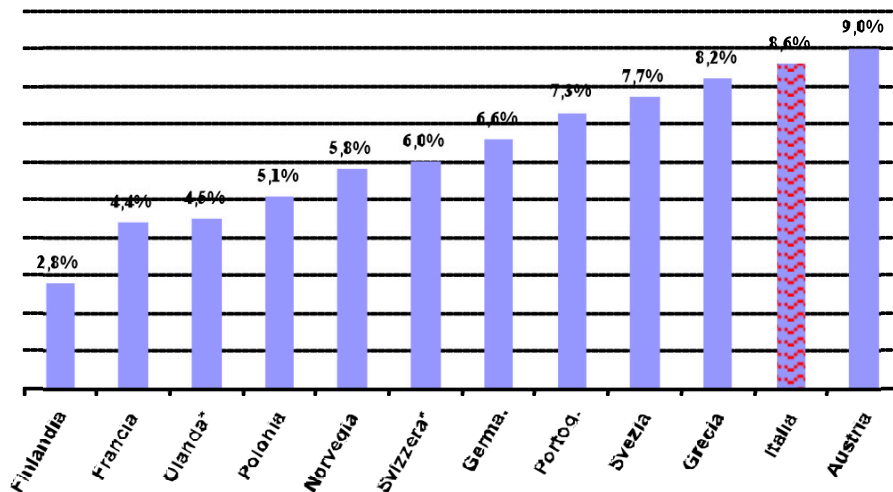
Il numero dei sinistri

Uno dei problemi principali in Italia nel settore r.c. auto resta la frequenza dei sinistri. Dopo anni di progressiva, ancorché lenta, riduzione (in media nel periodo di dieci anni dal 1997 al 2006 la diminuzione è stata del 26,2%), la frequenza sinistri è risultata in aumento a partire dal 2007, passando dall'8,47% del 2006 all'8,52% del 2007, all'8,57% del 2008 e attestandosi all'8,6% nel 2009; in particolare, il valore stimato per il 2009 è prossimo a quello osservato negli anni 2003-2004 e si sono praticamente annullati i benefici che si erano registrati negli ultimi 6-7 anni di attività.

Peraltro, l'Italia detiene il primato europeo del numero degli incidenti in rapporto ai veicoli circolanti. Questo fattore, di natura comportamentale, è dovuto principalmente all'assenza di una cultura diffusa della sicurezza stradale, fronte sul quale l'industria è fortemente impegnata attraverso l'attività concreta e fattiva della Fondazione ad essa dedicata.

La tabella che segue aiuta a confrontare oggettivamente la ricorrenza degli incidenti registrati in Italia con quella di altri paesi europei. In Italia il valore medio di questo indicatore tecnico è doppio rispetto alla Francia e superiore del 30% rispetto alla Germania. Sono note le perduranti carenze nella sicurezza stradale.

Frequenza sinistri r.c. auto: comparazione europea



Fonte: CEA – The European Motor Insurance Market – Febbraio 2009

(*) I valori sono riferiti all'anno 2007

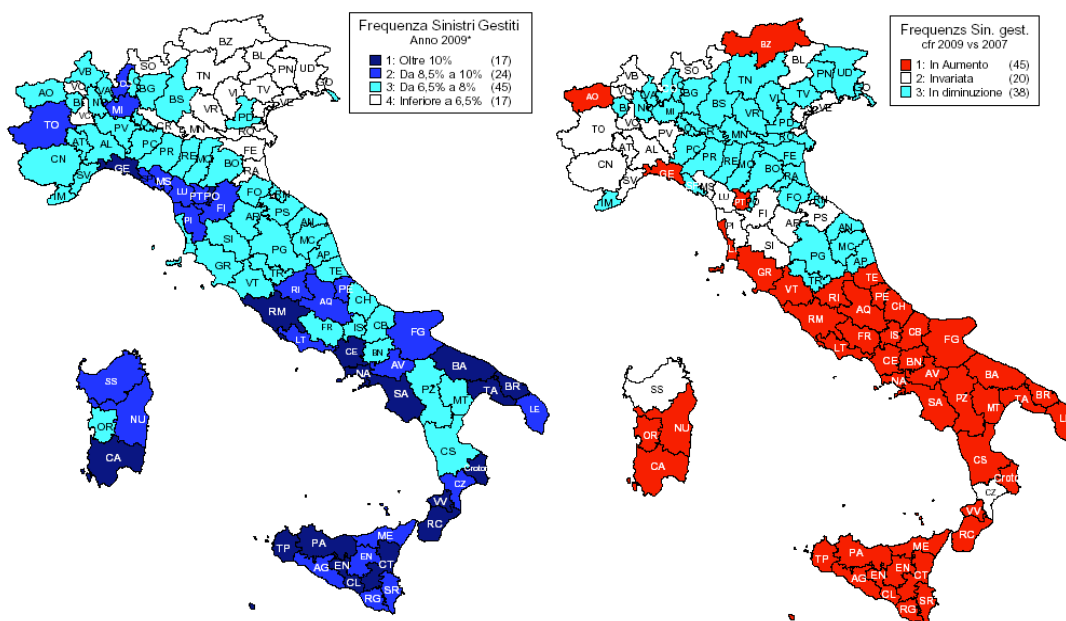
Va evidenziato inoltre che l'aumento della frequenza sinistri è stato particolarmente accentuato in alcune aree del paese, dove il valore dell'indicatore ha superato, nel 2009, il 15%. In particolare sono 17 le province che presentano i valori della frequenza sinistri più elevati nel 2009 (oltre il

10%): di queste 14 sono dislocate al Sud. Dal 2007, fatta eccezione per poche province del Nord, aumenti della frequenza sinistri sono stati registrati in tutto il Centro-Sud dell'Italia.

Napoli si conferma nel 2009 la città con la più alta frequenza sinistri (16,41%) con un aumento rispetto al 2007 di oltre il 40%. Con un valore di frequenza pari al 12,33% la seconda città più rischiosa è risultata essere Prato che ha registrato tuttavia un lieve miglioramento dell'indicatore rispetto al 2007 (-2,3%). Le città che hanno registrato dal 2007 gli incrementi maggiori di frequenza sinistri, oltre Napoli, sono state Caserta (+23,5%), Reggio Calabria (+17,9%) e Salerno (+17,1%).

Nel Nord-Est d'Italia essenzialmente si concentrano le province più virtuose dal punto di vista sinistrosità. Rovigo si conferma la città con la più bassa frequenza sinistri (5,02%): dal 2007 ha anche registrato una diminuzione dell'indicatore del 6,4%. Anche Pordenone è una delle città meno rischiose (nel 2009 la frequenza sinistri è stata pari a 5,05%) dove si è registrato anche uno dei miglioramenti più significativi (-16,8% rispetto al 2007). Se queste due città sono sempre state le più virtuose negli ultimi anni, Gorizia invece, grazie al notevole decremento di frequenza sinistri sperimentato nell'ultimo biennio (-17,3%), diventa una tra le città meno pericolose d'Italia (nel 2009 la frequenza è stata pari a 5,30%).

Frequenza sinistri r.c. auto: dati provinciali ed evoluzione 2009 vs 2007



Il costo dei risarcimenti

Le tariffe r.c. auto vengono costruite in relazione all'evoluzione del numero dei sinistri e dei costi dei risarcimenti, vale a dire su variabili assolutamente indipendenti dall'andamento inflattivo.

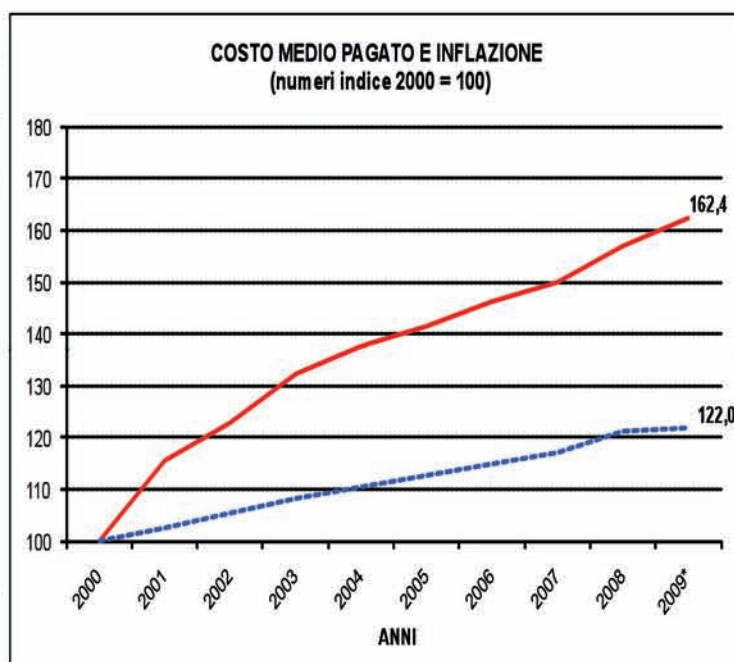
Il costo totale dei risarcimenti (comprensivo sia dei danni a cose sia dei danni alle persone) nel 2009 è stato pari a 15 miliardi; di questi circa i due terzi (ossia ben 9,5 miliardi) sono relativi a danni fisici. In particolare, 3,5 miliardi sono risarciti per invalidità permanenti comprese tra uno e nove punti, mentre circa 6 miliardi per morti o per invalidità superiori.

La tabella ed il grafico riportati di seguito mettono a confronto l'evoluzione del costo medio dei risarcimenti definitivi (relativamente sia a sinistri accaduti nell'anno che per quelli accaduti negli anni precedenti) e l'andamento dell'inflazione generale negli ultimi dieci anni.

ANNI	Costo Medio pagato ⁽¹⁾			Inflazione	
	Importo in Euro	Numero Indice	Variazione annua (%)	Numero Indice	Variazione annua (%)
2000	2.656	100,0	-	100,0	-
2001	3.068	115,5	15,5	102,7	2,7
2002	3.261	122,8	6,3	105,3	2,5
2003	3.512	132,2	7,7	108,2	2,7
2004	3.658	137,7	4,2	110,5	2,2
2005	3.754	141,3	2,6	112,7	1,9
2006	3.883	146,2	3,4	115,1	2,1
2007	3.981	149,9	2,5	117,2	1,8
2008	4.167	156,9	4,7	121,1	3,3
2009*	4.315	162,4	3,5	122,0	0,8

(1) Fonte ISVAP

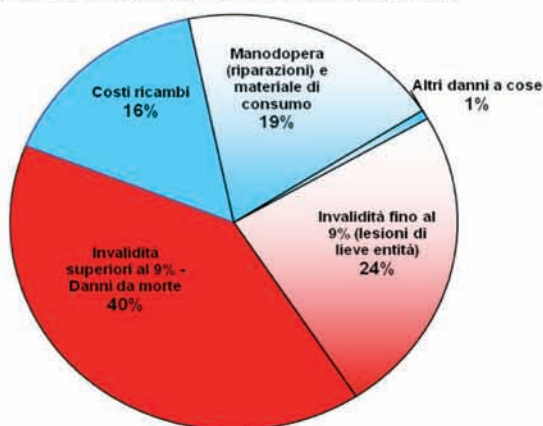
(*) Dato Costo Medio stimato



Il numero dei sinistri e il loro costo sono variabili indipendenti dall'andamento inflattivo: la dinamica inflattiva registratasi negli ultimi dieci anni è del 22%; il costo dei risarcimenti per la definitiva chiusura dei sinistri si è incrementato - nello stesso periodo - di oltre il 62%.

Il grafico seguente - che indica la scomposizione degli importi dei sinistri per tipologia di danno - **dimostra come il danno alle persone ammonti a quasi il 65% del totale costo sinistri: un esborso per risarcimenti che nel 2009 ha sfiorato i 10 miliardi di euro.** Le lesioni di lieve entità (ossia quelle con un grado di invalidità permanente inferiore a 9 punti) hanno rappresentato circa un quarto di tutto il costo sinistri, per un ammontare di risarcimenti di quasi 4 miliardi di euro.

AMMONTARE DEI RISARCIMENTI A COSE
(circa €5,5 miliardi, ossia il 36% del totale costo sinistri)

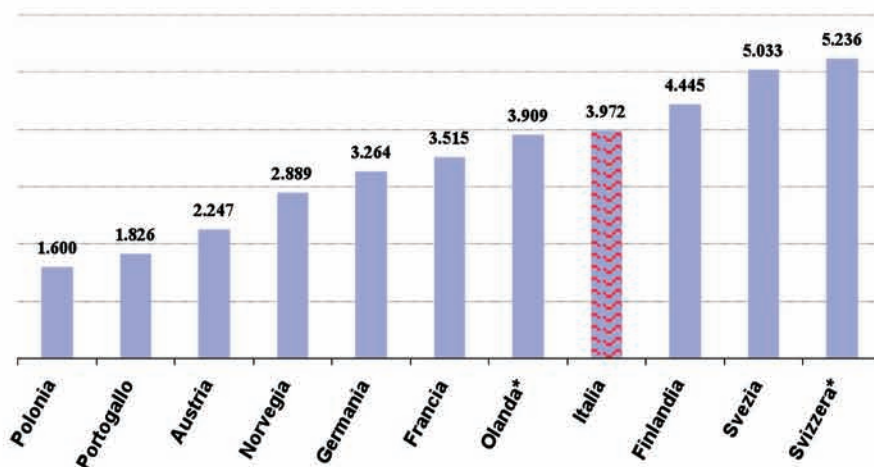


AMMONTARE DEI RISARCIMENTI PER DANNI ALLA PERSONA
(circa €9,5 miliardi, ossia il 64% del totale costo sinistri)

La tabella che segue aiuta a confrontare oggettivamente il costo medio dei sinistri in Italia con quello di altri paesi europei.

Costo medio r.c. auto: comparazione europea

COSTO MEDIO DEI SINISTRI R.C.AUTO NEL 2008



Fonte: CEA - The European Motor Insurance Market - Febbraio 2009

(*) I valori sono riferiti all'anno 2007

Il danno alla persona

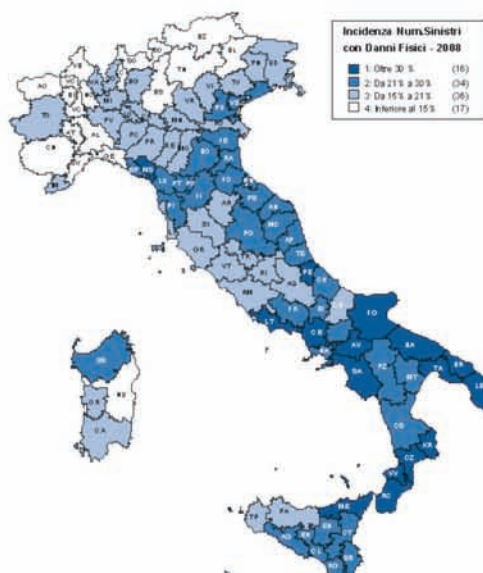
La fortissima incidenza dei risarcimenti derivanti dai danni alla persona deriva, essenzialmente, dal fatto che per ogni cinque sinistri denunciati vi è un risarcimento per danni alla persona.

In valore assoluto, abbiamo ogni anno un milione di feriti, in quasi quattro milioni di sinistri.

In termini più tecnici, la percentuale di sinistri con almeno un danno alla persona è in Italia pari a circa il 21%. Nel confronto internazionale è un valore doppio di quello osservato negli altri paesi europei.

Ma peggio. In alcune province, come Crotone, Brindisi, Taranto e Foggia raggiunge il 40%.

Incidenza dei danni alla persona sul totale dei sinistri r.c. auto



Generazione di accadimento	Numero dei sinistri pagati e a riserva*	Incidenza % del numero dei sinistri con lesioni alla persona	Numero dei sinistri con lesioni alla persona	Variazione % tendenziale	Numero medio di persone ferite in un sinistro	Numero totale di persone morte e ferite - ANIA	Numero totale di persone morte e ferite ISTAT
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
2000	4.521.607	17,7%	801.250	n.d.	n.d.	n.d.	367.074
2001	4.066.529	18,4%	746.313	-6,9%	n.d.	n.d.	380.382
2002	3.836.135	17,9%	687.052	-7,9%	n.d.	n.d.	385.472
2003	3.708.020	18,2%	675.955	-1,6%	n.d.	n.d.	363.038
2004	3.673.744	19,8%	728.413	7,8%	n.d.	n.d.	349.301
2005	3.654.072	21,0%	765.953	5,2%	n.d.	n.d.	340.676
2006	3.661.945	21,0%	768.336	0,3%	n.d.	n.d.	338.624
2007	3.685.452	21,0%	772.305	0,5%	1,25	965.381	330.981
2008	3.716.084	21,3%	791.047	2,4%	1,30	1.028.362	315.470

* Comprensivi della stima dei sinistri I.B.N.R.

•ISTAT: il numero di feriti e morti dell'ISTAT (colonna (8)) differisce da quello del settore assicurativo (colonna (7)) perché il primo è relativo ai SOLI incidenti con danni fisici per i quali è intervenuta una forza pubblica (polizia municipale, polizia stradale o carabinieri) e la rilevazione dei dati dell'incidente è lasciata alla volontà della forza pubblica che deve riempire un apposito questionario con i dati relativi all'incidente stesso

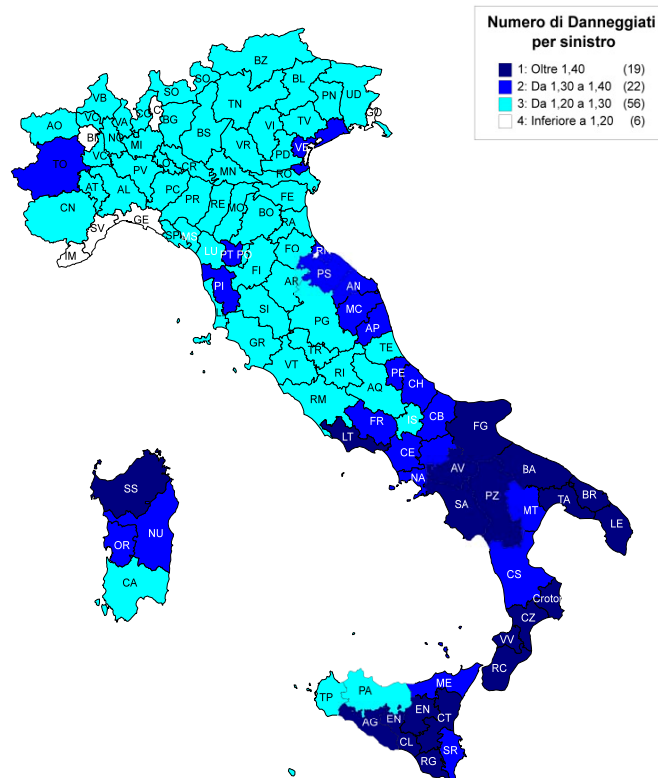
L'anomalia italiana, essenzialmente dovuta a un diffusissimo fenomeno speculativo favorito da una legislazione e da un praticato giudiziario immotivatamente benevolenti, si concentra sui danni di lievissima entità (1-2 punti percentuali di invalidità). Queste pseudo-lesioni nel loro complesso rappresentano il 13,3% dei sinistri e oltre il 70% delle lesioni non gravi. Le imprese risarciscono per questi danni circa 1,7 miliardi di euro all'anno, vale a dire oltre l'11% degli oneri totali per sinistri r.c. auto.

STIMA DELLA DISTRIBUZIONE % DEI SINISTRI PER
TIPOLOGIA DI DANNO E GRAVITÀ DELLE LESIONI

Percentuale di I.P.	Distribuzione % Numero Sinistri	Distribuzione % Importo Sinistri
1	6,1%	4,0%
2	7,2%	7,4%
3	2,7%	4,0%
4	1,2%	2,3%
5	0,6%	1,6%
6	0,4%	1,3%
7	0,2%	1,1%
8	0,2%	0,9%
9	0,1%	0,9%
<i>fino a 9</i>	<i>18,6%</i>	<i>23,6%</i>
<i>oltre 9</i>	<i>2,7%</i>	<i>39,2%</i>
Tot. sin. danni a persona	21,3%	62,8%
Tot. sin. danni a cose	78,7%	37,2%
Totale sinistri	100,0%	100,0%
PER MEMORIA:	Numero Sinistri	Importo Sinistri
	3.737.563	14,9 mld

Si fa notare che le criticità di alcune aree del Sud Italia diventano ancora più evidenti quando si considera il numero medio di danneggiati per sinistri. Sulla base dei dati del 2008, ogni sinistro con lesioni alla persona coinvolgeva mediamente 1,33 individui; nel Sud del paese il numero di persone risarcite è quasi sempre superiore alla media con punte fino a oltre 2 individui per sinistro.

Numero medio di danneggiati per sinistro r.c. auto

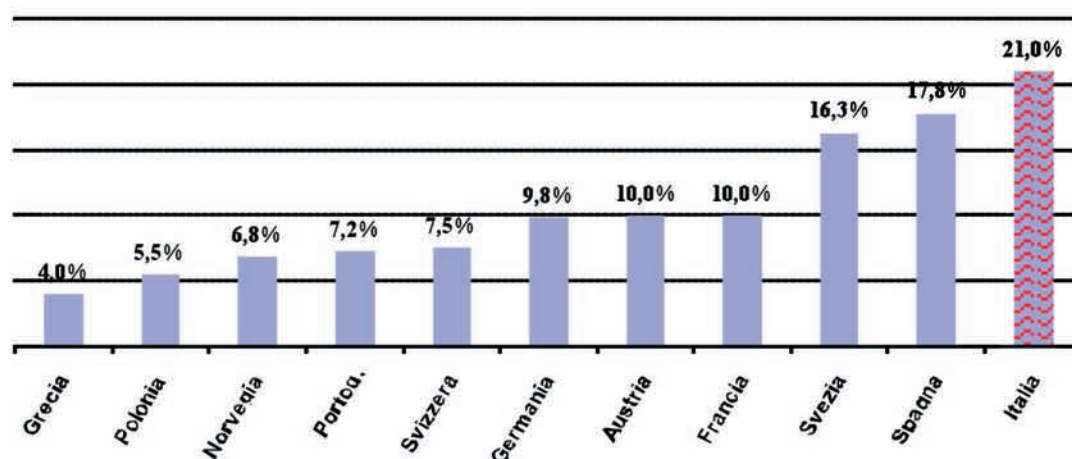


Con riferimento ai danni alla persona più gravi (quelli con almeno 10 punti di invalidità), manca a tutt'oggi la disciplina per la valutazione economica e medico-legale di tali lesioni, nonostante da tempo si sia completato l'iter per la sua approvazione.

In assenza della normativa, i tribunali aggiornano le tabelle di valutazione economica delle lesioni sulla base dei criteri più disparati. Le nuove tabelle del Tribunale di Milano, introdotte nella scorsa estate e via via applicate da un numero rilevante di altri tribunali, comportano un aumento dei costi di liquidazione del 15% e ne consegue un aggravamento del fabbisogno tariffario di circa il 5%.

L'anomala ricorrenza delle micro-lesioni contribuisce a determinare un'incidenza assoluta dei danni alla persona che non ha riscontro in altri paesi europei:

Frequenza sinistri con danni alla persona: comparazione a livello europeo



Anche questa anomala evoluzione è inspiegabile soprattutto se si considerano gli enormi passi avanti fatti dall'industria automobilistica nel campo dei sistemi di sicurezza attiva e passiva dei veicoli: sarebbe stato infatti naturale attendersi perlomeno una stabilizzazione dei danni a persona se non una loro diminuzione.

Le frodi

Un impatto rilevante sull'elevata frequenza sinistri, soprattutto in alcune aree del paese, è sicuramente connesso con la piaga delle frodi.

I dati ufficiali rilevati dall'ISVAP riportano solo le truffe scoperte dalle imprese attraverso i limitati mezzi che esse possono impiegare per contrastare il fenomeno (il 2,5% dei sinistri risulterebbe d'origine fraudolenta). Tali dati, assolutamente parziali rispetto all'entità del grave fenomeno, mostrano peraltro che le truffe sono concentrate prevalentemente in specifiche aree del Mezzogiorno.

Ad esempio, le frodi accertate sono pari al 12,2% dei sinistri a Caserta, all'11,4% a Napoli all'8,9% a Foggia. Ma non si può parlare di un problema meridionale in senso lato. In altre zone del Mezzogiorno, la quota di sinistri fraudolenti è inferiore alla media nazionale (1,6% a Caltanissetta, 1,3% a Trapani e 1,1% a Campobasso).

Il coefficiente di correlazione calcolato sulla base dei dati regionali tra la frequenza sinistri nel 2008 e l'incidenza del numero dei sinistri con frode accertata sul totale di quelli denunciati rilevato

dall'ISVAP nel 2008 è pari a 0,59, un valore statisticamente significativo. Lo stesso indicatore a livello provinciale assume un valore analogo e pari a 0,58.

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. Un esercizio econometrico mostra che le frodi accertate spiegano circa il 30 % della varianza osservata per la frequenza dei sinistri.

Un altro rilevante indicatore della diffusione delle frodi è dato, come già rilevato, dal numero dei sinistri che presentano almeno un danno fisico.

Forum ANIA - Consumatori

Il Forum ANIA - Consumatori è una fondazione costituita dall'ANIA (Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici) che ha l'obiettivo di facilitare e rendere ancor più costruttivo e sistematico il dialogo tra le imprese di assicurazione e i consumatori. Un luogo di confronto paritetico e di progettualità condivisa che si avvale della partecipazione di rappresentanti delle imprese, delle associazioni dei consumatori nonché di autorevoli personalità indipendenti dal settore assicurativo. Fanno parte del Forum e siedono nel suo organo direttivo otto associazioni di consumatori rappresentative a livello nazionale: *Adiconsum, Adoc, Cittadinanzattiva, Codacons, Federconsumatori, Lega Consumatori, Movimento Difesa del Cittadino, Unione Nazionale Consumatori*.

Il Forum ANIA - Consumatori promuove la collaborazione e il dialogo tra le imprese di assicurazione e gli assicurati mediante studi, approfondimenti e altre iniziative rivolte ai consumatori. Tra i campi di attività oggetto di iniziative condivise: il ruolo sociale dell'assicurazione nei nuovi assetti del welfare; le problematiche legate all'evoluzione del servizio assicurativo, con particolare riferimento al tema del contenimento dei costi e dei prezzi della r.c. auto; l'informazione e l'educazione sui temi assicurativi per consentire scelte più consapevoli da parte dei consumatori.

