

SPECCHIO 33 ANNI INSIEME ECONOMICO

Mensile di politica
economia e attualità



SOSTITUISCI LA TUA CALDAIA
CON UNA AD ALTA EFFICIENZA
DI ENEL ENERGIA.

SCOPRI DI PIÙ
ENELENERGIA.IT

ENEL ENERGIA PER IL MERCATO CASALDI COPRENDE VALORE FINANZIARIO
PIÙ ENEL E CONSEGNERÀ ALLA CLIENTELA IL SOSTITUIRE BOILER IN
UN CONTRATTO LUCROSAI CON ENEL ENERGIA.

Incredibile ma vero!

1969 L'UOMO SULLA LUNA

2014 LA POLIZZA AUTO A RATE
MENSILI A TASSO ZERO

CALCOLA LA TUA RATA



UnipolSai | Unipol | MIAS



DIREZIONE

Direttore responsabile
VICTOR CIUFFA



Direttore editoriale
ANNA MARIA CIUFFA

REDAZIONE

Vicedirettore
ROMINA CIUFFA

Direttore Marketing
GIOSETTA CIUFFA

Direttore R.E. e Comunicazione
PAOLA NARDELLA

aldo minucci: RC AUTO, BASTA UNA MINIRIFORMA PER RIDURRE LE TARIFFE

Scritto da Redazione

dimensione font

Stampa



Aldo Minucci, presidente dell'ANIA, Associazione nazionale delle imprese assicuratrici

Laureato in Giurisprudenza ed entrato nelle Assicurazioni Generali nel 1972, Aldo Minucci per un decennio ha rappresentato la compagnia nell'ANIA, l'associazione nazionale delle imprese assicuratrici di cui ha poi presieduto la Commissione tributaria. Divenuto responsabile del Servizio Consulenza fiscale, nel 1993 fu nominato direttore centrale e dal 1995 al 2011 vicedirettore generale responsabile del Coordinamento tecnico e commerciale delle Compagnie assicurative in Italia, quindi consigliere d'amministrazione di Banca Generali e successivamente di Alleanza Assicurazioni, poi presidente di Genertel. Dal 2000 al 2005 consigliere d'amministrazione della Banca Nazionale del Lavoro e dal 2001 al 2013 di Acegas Aps, dal 2003 è stato presidente di Assiba poi trasformata in Intesa Vita. È stato consigliere di amministrazione anche di Intesa Previdenze Sim e di Gemina. Ha ricoperto varie altre cariche in Toro Assicurazioni, Telecom Italia, Telco, Fata Vita, Fata Assicurazioni Danni, Ina Assitalia, Adr-Aeroporti di Roma. Nel 2009 ha assunto la vicepresidenza e nel 2011 la presidenza dell'ANIA, nel 2012 la presidenza della Fondazione ANIA per la Sicurezza Stradale. Da febbraio ad aprile 2014 è stato presidente di Telecom Italia.

Domanda. Dopo anni critici sembra in atto un lieve miglioramento nel settore assicurativo. Qual'è la situazione nei rami vita e danni? Quali le novità intervenute?

Risposta. Nel mercato assicurativo italiano già nel 2013 si erano manifestati segnali positivi, un trend che continua nel 2014. Ed è significativo che ciò si verifichi nonostante la pesante crisi economica dalla quale non si intravedono fattori di uscita. La prima nota positiva è il forte incremento registrato nella raccolta vita anche nel primo semestre 2014. Si assiste ad una particolare attenzione dei risparmiatori verso i prodotti tradizionali con rendimento garantito che, specie in questi mesi, sono diventati un punto di riferimento sicuro per le scelte di risparmio degli italiani, anche grazie ai risultati finanziari positivi degli ultimi anni. Evidentemente la credibilità complessiva del settore assicurativo si è rafforzata nel corso della crisi, alla quale le imprese assicurative hanno risposto con la propria solidità e capacità di restituire valore ai risparmiatori. Una situazione quindi favorevole, anche se occorre una profonda riflessione sui bassissimi livelli raggiunti proprio dalla redditività nel mercato finanziario e, in particolare, dal rendimento dei titoli pubblici. Le gestioni assicurative investono quote significative in tali strumenti, quindi la sfida attuale delle compagnie è quella di individuare le scelte d'investimento più adeguate a sostenere i rendimenti anche in prospettiva.

D. E come va la parte danni?

R. Nel 2013 è migliorata la redditività e il settore RC auto ha presentato risultati positivi. Sotto il profilo della redditività, la parte danni ha raggiunto nel 2013 un utile di circa 2 miliardi di euro rispetto a una riduzione della raccolta. Un panorama, quindi, con luci e ombre per il settore: queste ultime dovute alla crisi economica, in particolare nelle coperture assicurative danni riguardanti le imprese perché, in momenti di crisi economica, tra le prime riduzioni dei costi figura l'area assicurativa, anche se la sicurezza e la protezione sono componenti fondamentali dell'equilibrio delle aziende.

D. E gli altri aspetti di rilievo?

R. La decrescita della raccolta premi nel settore auto, conseguente alla riduzione dell'uso dei veicoli e alla minore sostituzione del parco auto. Oltre alla crisi, anche i problemi relativi alla produzione delle auto in Italia hanno ostacolato la crescita del mercato delle auto e quindi della raccolta assicurativa. La riduzione della circolazione stradale ha avuto un effetto immediato nella frequenza dei sinistri: se circola un minore numero di veicoli, diminuiscono sia essi sia il costo dei sinistri.

D. Quindi c'è un minor esborso da parte delle imprese di assicurazione?

R. Sì certo, di fronte al minor esborso da parte delle compagnie c'è una correlata diminuzione dei prezzi delle polizze, un trend che ha avuto inizio nel secondo semestre 2012 e che è proseguito nel 2013 e nel 2014 facendo

registrare una diminuzione complessiva di quasi il 10 per cento anche in virtù dell'elevato livello competitivo delle imprese. Quindi la riduzione della raccolta premi nella RC auto ha anche un aspetto positivo, andando incontro alle aspettative degli assicurati.

D. Ma le tariffe non dovrebbero essere uguali in tutta l'Unione Europea?

R. Abbiamo commissionato ad una primaria società di consulenza, la Boston Consulting, uno studio per comparare le tariffe RC auto in Italia, Germania, Francia, Spagna e Inghilterra. Noi non abbiamo mai messo in discussione la differenza con gli altri Paesi e la maggiore incidenza dei prezzi in Italia. L'aspetto principale è però l'individuazione delle cause. Una di queste risiede nelle condizioni della viabilità del nostro Paese, che presenta caratteristiche e difficoltà di gran lunga superiori a quelle degli altri Stati; la manutenzione, gli investimenti per la sicurezza stradale e per la tenuta delle strade sono profondamente diversi a causa di responsabilità, obblighi e investimenti da parte di autorità pubbliche.

D. Avete individuato altre cause?

R. Sì, le più rilevanti riguardano i criteri di valutazione dei risarcimenti delle lesioni gravi dovute ad incidenti stradali, profondamente diversi rispetto a quelli degli altri Paesi. Da 8 anni attendiamo l'approvazione delle tabelle di valutazione del danno biologico, obbligo sancito dal Testo unico sulle assicurazioni nel 2005, ma a cui i politici non provvedono nonostante le nostre sollecitazioni. La definizione delle tabelle, che ha esaurito l'iter procedurale dei 4 Ministeri competenti ed è passata 2 volte al vaglio positivo del Consiglio di Stato, è rimasta bloccata alla firma del Consiglio dei ministri e del presidente della Repubblica perché si sono schierate contro le associazioni delle vittime della strada e tutte le organizzazioni di avvocati. Mancando i criteri normativi, in Italia la valutazione è affidata alla discrezionalità dei giudici, in particolare del Tribunale di Milano che in questo campo svolge un ruolo preminente. Questa discrezionalità ha determinato un aumento significativo del costo dei risarcimenti, l'indeterminatezza dei danni e l'impossibilità delle imprese di prevedere riserve tecniche adeguate alle decisioni dei giudici. L'approvazione delle tabelle determinerebbe una riduzione delle tariffe dal 3 al 5 per cento.

D. Perché tardano ad approvarle?

R. Perché quando si toccano interessi precostituiti gli iter rallentano: le tabelle infatti prevedono che, in caso di invalidità superiore al 9 per cento, il punto di invalidità venga fissato per legge. Questo determinerebbe una significativa riduzione del contenzioso e di tutta l'attività degli avvocati che operano in questo campo. Il pretesto è che le tabelle definite dal Ministero della Sanità sarebbero significativamente inferiori ai valori stabiliti dai giudici. Noi abbiamo calcolato che la riduzione inciderebbe di non oltre il 10 per cento rispetto alla valutazione attuale, ma consentirebbe di aumentare i casi in cui il richiedente non deve ricorrere necessariamente al contenzioso per il riconoscimento dei

propri diritti. La considerazione che stride fortemente è che lo stesso grado di invalidità causato da un incidente sul lavoro viene risarcito dall'Inail in misura da un terzo a una metà inferiore rispetto al risarcimento deciso per un incidente stradale. Trovo incivile che il valore della vita umana cambi a seconda di chi paga.

D. Qual'è la posizione del Governo?

R. Speravamo che il nuovo Esecutivo intervenisse privilegiando gli interessi di 41 milioni di assicurati che desiderano una riduzione del prezzo delle polizze RC auto rispetto agli interessi di 200 mila avvocati che vedrebbero ridursi un consistente campo di attività. Non è accettabile questa situazione.

D. Che cosa avviene negli altri Paesi?

R. Un'altra causa della differenza dei prezzi delle polizze RC auto tra Italia ed Europa è determinata dalla discrasia del risarcimento nei casi di morte o invalidità sotto il profilo sia dell'entità sia degli aventi diritto. Negli altri Paesi i criteri sono predeterminati, più restrittivi ma soprattutto non lasciati alla discrezionalità dei giudici, come invece avviene in Italia dove questi ultimi decidono sia l'ammontare del risarcimento sia i soggetti che hanno diritto. Se il legislatore italiano intende tutelare di più queste situazioni, è una scelta legittima ma le conseguenze non possono che ricadere sui prezzi delle polizze auto, che devono tener conto di un costo dei sinistri più alto per effetto di questa scelta. Si tratta di cifre significative che andrebbero limitate da un intervento normativo che riduca il numero degli aventi diritto al risarcimento del danno morale. Un'altra delle componenti fondamentali della diversità di prezzo delle polizze è legata all'incidenza delle frodi che in Italia è molto più accentuata che in altri Paesi europei.

D. Come rimediare a questa anomalia?

R. Abbiamo proposto alcune misure che avrebbero comportato una significativa e immediata contrazione delle frodi, che si sarebbe tradotta in ulteriore riduzione dei prezzi. È incomprensibile che il Governo non intervenga. Il sistema delle frodi interessa la criminalità organizzata attraverso falsi incidenti, false lesioni, testimoni compiacenti, cessioni del diritto al risarcimento ad avvocati e a studi di infortunistica. Un meccanismo per contrastare le frodi è l'entrata in funzione dell'Archivio Integrato Antifrode dell'Ivass, Istituto per la Vigilanza sulle Assicurazioni che, in collaborazione anche con l'ANIA incrocia i dati provenienti da varie banche dati e segnala alle imprese possibili indizi di frode.

D. È in funzione questo progetto?

R. L'Archivio Integrato ancora no, Ivass ed ANIA stanno collegando le banche dati. Risulta però attiva la Banca dati sinistri che già fornisce informazioni utili per le imprese. Un altro fattore anti-frodi è il ricorso alle carrozzerie

convenzionate per la riparazione dei danni, che andrebbe accentuato per evitare l'intervento di carrozzieri compiacenti che riparano sia i danni subiti sia quelli causati dagli stessi proprietari dell'auto. Non è un obbligo, ma una facoltà offerta all'assicurato di rivolgersi a una carrozzeria o al sistema delle carrozzerie convenzionate, che presenta caratteristiche di fiducia e di qualità. Il rischio di essere espulsi da questo elenco garantisce riparazioni più sicure e oneste. Oltre alla micro, esiste anche una macro illegalità, ossia il legame tra criminalità organizzata e carrozzerie per simulare sinistri e danni inesistenti; il ricorso alle carrozzerie convenzionate riduce notevolmente questo fenomeno. Alla nostra proposta di sviluppare questa soluzione si sono opposte numerose organizzazioni di carrozzieri sostenendo che avremmo messo sul lastrico 17 mila carrozzieri; non è vero, il lavoro di riparazione continuerebbe, ma con un diverso modello organizzativo derivante dalla concentrazione di più carrozzerie, fenomeno questo che darebbe peraltro garanzia di miglioramento delle capacità tecniche, della qualità delle riparazioni e della credibilità del sistema.

D. Cosa c'è dietro questa opposizione?

R. Una buona parte dei lavori delle carrozzerie normali sono compiuti in nero, è presumibile che vengano occultati i ricavi, riteniamo per un miliardo di euro l'anno. Conseguentemente c'è un'evasione dell'Iva di oltre 200 milioni di euro. In un Paese che è sempre all'annosa ricerca di recupero di denaro dall'evasione fiscale, appare incomprensibile che non si intervenga su queste situazioni. L'adozione di leggi che contrastano questi comportamenti tocca interessi rilevanti, spesso illegittimi: ecco perché è difficile migliorare la situazione della RC auto. A questi fini un ulteriore elemento significativamente positivo è la crescente diffusione delle «black box», che non solo consentono un più puntuale accertamento delle condizioni in cui si è verificato un sinistro, eliminando richieste non corrette, ma diffondono virtuosi comportamenti di guida che si traducono poi in sconti sul premio e in maggiore prudenza.

D. Quante auto hanno la scatola nera?

R. L'Italia ha il record mondiale, oltre 2 milioni, più degli Stati Uniti. Se questo strumento, come abbiamo chiesto al Governo, diventasse di serie, almeno nelle nuove auto, e vi fossero norme europee come per le cinture di sicurezza, i 2 milioni aumenterebbero molto in 4-5 anni e i costi potrebbero ridursi. Con la black box sono diminuiti i furti, sono destinate a ridursi le frodi, aumenta la sicurezza stradale e migliorano le condizioni di guida. Ma per imporla a tutte le case costruttrici di auto occorrerebbe una norma che coinvolgesse una serie di Stati. In Europa si comincia a prevedere l'installazione non di una black box ma di una «e-call» grazie alla quale, in caso di incidente, l'automobilista possa chiedere il soccorso. Ma il sistema va standardizzato e imposto a tutti i produttori.

D. Come superare la mancata copertura di zone da parte del GPS?

R. La copertura del territorio italiano è connessa alla digitalizzazione del Paese ma l'operazione richiede decisioni politiche rilevanti. Sono necessari investimenti anche per coprire zone che non offrono una convenienza economica; ma è assurdo pretendere che li compia l'operatore telefonico. Occorrono incentivi e facilitazioni da parte dello Stato. Ma oggi le risorse pubbliche sono ridotte.

D. Qual'è la situazione del Fondo pensioni agenti?

R. Imprese di assicurazione e agenti devono trovare soluzioni concrete per il suo risanamento. Non è più supportabile economicamente l'erogazione di prestazioni non supportate dai contributi versati. Il piano di risanamento comporta tagli e sacrifici. La proposta delle imprese è di mantenere in vita comunque il Fondo ma trasformando la relativa gestione da prestazioni definite a contribuzioni definite, soluzione questa non gradita da alcuni agenti e da uno dei tre sindacati, ma indispensabile per realizzare il risanamento economico-finanziario del Fondo. Se le parti non si accorderanno, dovrà intervenire la Covip.

D. Che pensa dell'uso di telecamere cittadine e autostradali per le multe?

R. I Comuni non hanno grandi possibilità, ma hanno il dovere di migliorare lo stato di sicurezza delle strade. Molti incidenti derivano dalla loro mancata manutenzione. Bisogna sistemarle, ridurre la velocità nei tratti urbani, installare nei veicoli strumenti che registrino i comportamenti. Nel nostro Paese un notevole numero di mezzi circolanti non è assicurato. L'evasione sarà eliminata attraverso sistemi di rilevazione a distanza come tutor, telecamere, zone a traffico limitato ecc., collegati alla banca dati della Motorizzazione civile.

D. Che vorrebbe chiedere al Governo?

R. Di accogliere le nostre richieste. È inconcepibile non attuare una miniriforma che comporterebbe una riduzione significativa dei prezzi delle polizze, una diversa immagine delle imprese di assicurazione, un vantaggio per tutta la collettività degli assicurati.

Novembre 2014