

COPERTINA

TEMI CALDI PARLA GIAMPAOLO GALLI

# Ania: le riforme non hanno centrato gli obiettivi

**Il plurimandato aumenta i costi delle polizze, l'indennizzo diretto non risolve tutti i problemi e la previdenza integrativa ancora non decolla. Così la pensa il direttore generale dell'Ania. Che in questa intervista dice anche...**

ROBERTO BAGNOLI

L'indennizzo diretto e le aspettative di una riduzione delle tariffe Rc auto, le prospettive della previdenza complementare dopo la riforma del Tfr, il riassetto delle autorità di vigilanza, la scarsa diffusione dei prodotti assicurativi nel nostro Paese: il *Giornale delle Assicurazioni* ha sentito il parere di **Giampaolo Galli**, direttore generale dell'Ania, sui temi caldi per il settore all'inizio del 2008.

**Domanda.** A otto mesi dall'avvio, qual è il primo bilancio dell'indennizzo diretto?

**Risposta.** È positivo sia sul piano tecnico, sia in termini di velocità di liquidazione dei danni. Rimangono rilevanti problemi da risolvere, ma nonostante la partenza in tempi stretti il sistema ha funzionato con la partecipazione di tutti i numerosi soggetti coinvolti. Dal primo febbraio, data in cui è scattata la nuova procedura, al 30 ottobre 2007 sono stati risarciti 1,275 milioni di sinistri, circa il 72% rispetto a un totale di 1,780 milioni di denunce.

**D.** L'indennizzo diretto apre la strada a una riduzione delle tariffe?

**R.** Per il momento non siamo in grado di valutare il suo impatto sui costi, perché non è ancora stata chiusa la quota maggiore dei sinistri più gravi, con lesioni fisiche permanenti, e quindi in questo campo manca un'adeguata base statistica. Certo, di per sé questa procedura potrebbe consentire una riduzione dei costi impropri e quindi dei prezzi. Ma vi sono altri fattori che spingono verso l'alto i costi, per cui è difficile fare

## TASSAZIONE

«Oggi, gli sgravi fiscali più significativi sono concentrati nella fase finale, quella in cui si eroga la prestazione», dice Giampaolo Galli, direttore generale dell'Ania. «Bisognerebbe invece scegliere un sistema analogo a quello adottato nella maggior parte degli altri Paesi e caldeggiato dalla Commissione europea: esenzione nella fase di contribuzione e di accumulo, tassazione ad aliquota ordinaria quella di erogazione della rendita».

previsioni sui prezzi stessi.

**D. Quali sono questi fattori?**

**R.** Il primo è il divieto di esclusiva nei mandati agenziali, previsto dal decreto Bersani per la vendita delle polizze danni. Questo provvedimento, andato a regime dal gennaio 2008, tende a obbligare ogni compagnia ad aumentare le provvigioni agli intermediari in modo da fidelizzarli ed evitare che vendano le polizze dei concorrenti. Il secondo è rappresentato dal provvedimento sul bonus malus, che prevede la possibilità di trasferire su un nuovo veicolo la classe di merito acquisita da un familiare convivente: questa misura determina una riduzione del valore della raccolta e uno squilibrio per i conti delle compagnie. Inoltre, vi sono i problemi aperti relativi all'indennizzo diretto.

**D. Quali?**

**R.** A differenza di quanto avviene per esempio in Francia, nel nostro sistema vige il divieto dello scambio di informazioni sul valore dei singoli sinistri. In pratica, la compagnia che assicura il responsabile civile, quella che in ultima analisi paga il sinistro attraverso il sistema dei forfait gestiti dalla Consap, non può sapere qual è il valore del sinistro per il quale sta pagando il forfait a quella che ha risarcito il proprio cliente. C'è poi la questione delle carrozzerie convenzionate, che è quella cruciale dal punto di vista del controllo dei costi.

**D. Su questo fronte le imprese potrebbero fare molto di più...**

**R.** Certo, ma vi è ancora molta incertezza. Non è chiaro se il governo saprà resistere alle pressioni delle organizzazioni dei carrozzieri che stanno cercando di far passare norme volte a rendere più difficile alle compagnie di fare le convenzioni o di orientare gli assicurati verso le carrozzerie convenzionate.

**D. Sono previsti forti aumenti delle tariffe per le moto: che soluzioni tecniche si stanno profilando per questo problema?**

**R.** Questo è un altro dei problemi irrisolti del sistema d'indennizzo diretto, ed è particolarmente grave. I sinistri subiti dalle moto costano in media molto di più perché l'incidenza dei danni fisici è molto più elevata, quasi il 50% rispetto al 16% delle auto o al 7% degli autobus. La soluzione è molto semplice: fissare forfait differenziati per tipologie di veicoli. Il ministero dello Sviluppo economico si è orientato verso una soluzione che comporta notevoli problemi tecnici: la fissazione, per tutte le categorie di veicolo, di forfait differenziati fra danni materiali e fisici. Questo sistema non risolverebbe il problema specifico delle moto ma si limiterebbe ad attenuarlo, e determinerebbe una pressione al rialzo sui costi per tutte le tipologie di veicoli. Abbiamo cercato di far capire al governo che è una soluzione assolutamente irragionevole. Purtroppo, la politica non sembra affatto attenta alle ragioni tecniche, anche quando è evidente che in ultima analisi chi subisce le conseguenze di

scelte errate sono gli stessi consumatori, attraverso tariffe più alte.

**D. Parliamo del divieto di esclusiva per i mandati agenziali nei rami danni: Ania aveva criticato duramente questa misura...**

**R.** E la criticiamo ancora: è un'assurdità e non ha nulla a che fare con le liberalizzazioni. Come già detto, questo divieto comporterà un aumento di costi per le compagnie. Lo insegna in maniera molto chiara l'esperienza degli Stati Uniti, dove nel dopoguerra tutta la distribuzione assicurativa era basata su agenzie indipendenti e broker: poiché questi canali erano e rimangono piuttosto costosi, adatti più a clienti aziende o comunque con esigenze complesse che alla gran massa del pubblico retail, nel corso del tempo le compagnie hanno sviluppato reti di agenzie in esclusiva,

**RISARCIMENTI**

Dallo scorso primo febbraio, data in cui è scattata la nuova procedura di indennizzo diretto prevista dal decreto Bersani, al 30 ottobre 2007, sono stati risarciti 1,275 milioni di sinistri, circa il 72% rispetto al totale di 1,780 milioni di denunce.



tanto che oggi a queste fa capo il 70% della distribuzione nella linea persone. Uno sviluppo di questo tipo, che ha consentito notevoli riduzioni di costi, non sarebbe stato possibile se negli Stati Uniti fosse stato in vigore un divieto come quello che oggi viene imposto in Italia.

**D. Quali conseguenze avrà per i consumatori?**

**R.** Il rischio è che siano indotti ad acquistare i prodotti che più convengono agli agenti. Quale che sia la loro professionalità, questi ultimi si troveranno in una situazione di conflitto d'interessi: oggettivamente: saranno incentivati a vendere i prodotti della compagnia che offre loro le provvigioni più alte. Proprio per evitare questo rischio, in un settore contiguo, quello dei promotori finanziari, si è operato in senso opposto al decreto Bersani: la legge Draghi ha imposto non il divieto, ma addirittura l'obbligo del monomandato.

**D. Alcune imprese, però, hanno concluso con i propri agenti accordi che di fatto aggirano la norma: insomma, un'occasione sprecata...**

**R.** La legge non consente di stipulare patti di fedeltà, ma solo di pagare di più l'intermediario. Oppure di sviluppare canali alternativi, come in parte sta ac-

#### **DIVIETO DI ESCLUSIVA**

**Il divieto di esclusiva nei mandati agenziali, previsto dal decreto Bersani per la vendita delle polizze danni, è andato a regime dal gennaio 2008. Secondo l'Ania, questo provvedimento tende a obbligare ogni compagnia assicurativa ad aumentare le provvigioni agli intermediari in modo da fidelizzarli ed evitare che vendano le polizze dei concorrenti.**



cadendo.

**D. La riforma della previdenza integrativa ha prodotto risultati inferiori alle aspettative, anche se non si è rivelata un fallimento: quali sono le cause di questo parziale insuccesso?**

**R.** Per avere un bilancio definitivo bisogna attendere i dati relativi ai silenti che non si sono pronunciati durante il semestre di scelta sul Tfr, ma la quota dovrebbe essere molto modesta. Sembra che i lavoratori abbiano fatto una scelta consapevole e non si siano lasciati convincere dalle campagne informative

realizzate da governo e parti sociali. Mol-tissimi hanno scelto di mantenere il Tfr in azienda, ed è scarsa la percentuale di adesioni fra i giovani, che maggiormente avrebbero bisogno della previdenza integrativa perché saranno i più penalizzati con il calcolo delle pensioni fondato sul sistema contributivo, che si basa sui contributi versati durante l'intera vita lavorativa. I dati della riforma si possono valutare in modo diverso, ma certo si è molto lontani dalla realizzazione di un secondo pilastro integrativo che renda socialmente sostenibili le riforme della previdenza obbligatoria attuate nel cor-



**COSTO MAGGIORE**  
sinistri subiti dalle moto  
costano in media molto  
di più perché l'incidenza  
dei danni fisici è più  
elevata, quasi il 50%  
rispetto al 16% delle auto  
o al 7% degli autobus.

so degli anni Novanta.

**D. Probabilmente ha pesato anche la diffidenza nei confronti del mondo finanziario....**

**R.** La fiducia nei confronti degli operatori finanziari può e deve migliorare, ma non credo che il problema sia questo. Il risparmio finanziario accumulato dalle famiglie italiane, del resto, è pari a oltre due volte il Pil: in base ai dati della Banca d'Italia, per circa il 75% questa enorme massa di attività finanziarie fa capo a lavoratori dipendenti e pensionati e, in gran parte, viene affidato a banche e assicurazioni. Non è vero che gli italiani non pensano al futuro: molti affrontano il problema dell'integrazione pensionistica affidandosi a tipologie tradizionali di risparmio, comunque diverse da quelle previste dal legislatore previdenziale.

**D. Quali correttivi si dovrebbero prevedere?**

**R.** Occorre riflettere su come rendere il sistema meno rigido e ridurre le differenze fra il risparmio previdenziale e quello finanziario, per esempio eliminando l'irreversibilità nella decisione di conferire il Tfr alla previdenza complementare. Si potrebbe consentire ai lavoratori di cambiare idea entro un certo termine, sei o 12 mesi, dalla scelta iniziale. Dev'essere inoltre previsto il diritto di conservare il contributo del datore di lavoro per chi si trasferisce da un fondo chiuso a uno aperto o a un Pip.

**D. E il regime fiscale?**

**R.** Oggi, gli sgravi più significativi sono concentrati nella fase finale, quella dell'erogazione della prestazione. Bisognerebbe andare invece verso un sistema analogo a quello adottato nella maggior parte degli altri

Paesi e caldeggiato dalla Commissione europea: esenzione nella fase di contribuzione e di accumulo, tassazione ad aliquote ordinaria in quella di erogazione della rendita. Ci rendiamo conto, però, che questo comporterebbe per l'erario una diminuzione del gettito, quantomeno nel breve periodo.

**D. L'Ania ha criticato l'introduzione della class action, esistente in molti altri Paesi...**

**R.** Il problema di fondo è che la nostra Costituzione non consente di precludere a qualunque cittadino l'accesso alla giustizia. A differenza di quanto avviene negli Stati Uniti, da noi non si può impedire ad altri soggetti di ricorrere contro un'impresa dopo che questa sia uscita indenne da un giudizio di class action. Stiamo quindi creando un sistema in cui un'impresa può essere condannata in via definitiva, ma non è mai definitivamente assolta. È difficile immaginare un singolo provvedimento che possa fare più danni alla nostra economia: il rischio

evidente è quello di scoraggiare nuove iniziative imprenditoriali e di scendere ancora più in basso nelle graduatorie degli investimenti esteri in entrata. Il principale correttivo che si può immaginare consiste nell'introduzione di una valutazione seria sulla fondatezza dei presupposti che sono alla base dell'azione, una sorta di filtro preventivo.

**D. Nel settore assicurativo la trasparenza è sufficiente?**

**R.** Se per trasparenza si intende il fatto che tutte le caratteristiche della polizza vengono indicate nell'informazione precontrattuale direi senz'altro di sì. Se invece ci si chiede se il cliente è consapevole del prodotto che acquista, allora la risposta è più complessa: in Italia la mancanza di cultura assicurativa e finanziaria è particolarmente acuta, le informazioni sono disponibili ma non sempre il consumatore le comprende. Da parte nostra abbiamo già espresso la piena disponibilità a lavorare con Isvap, Antitrust e associazioni dei consumatori per vedere se si riesce a rendere l'informazione più sintetica e più efficace.

**D. Esiste una vera concorrenza?**

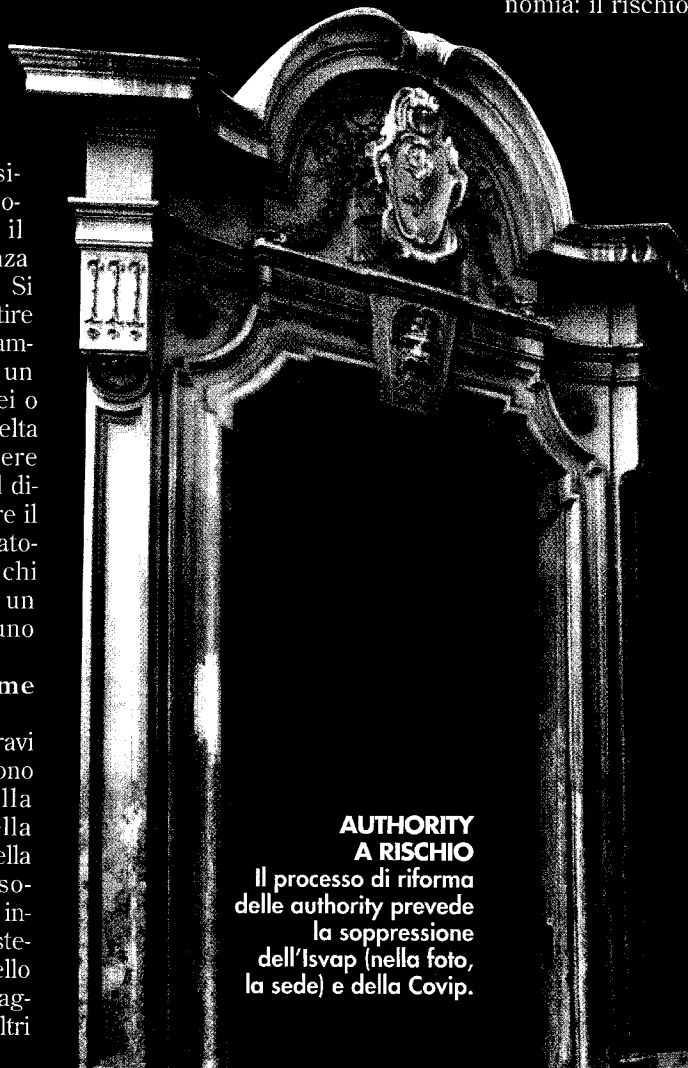
**R.** Mi sembra che sia piuttosto accesa. Vedo prezzi molto diversi fra le varie compagnie, anche nella Rc auto, e una pressione molto forte sugli intermediari per vendere e acquisire quote di mercato a scapito dei concorrenti. Tant'è che oggi il regolatore si preoccupa della cosiddetta adeguatezza del prodotto, si teme cioè che non vi sia sufficiente attenzione a proporre al cliente il prodotto più adeguato rispetto alle sue esigenze.

**D. Il progetto di riforma delle authority prevede la soppressione di Isvap e Covip...**

**R.** Da quasi quattro anni questi due organismi vivono nell'incertezza sul loro destino. Non spetta ai soggetti vigilati scegliere chi deve vigilarli, ma mi sembra si possa affermare che l'Isvap abbia fatto un buon lavoro. In ogni caso, quale che sia la decisione bisogna dare in tempi rapidi un assetto stabile al sistema.

**D. La crisi delle Borse innescata dai mutui subprime ha avuto un impatto sul settore assicurativo?**

**R.** L'effetto diretto sui titoli in portafoglio è stato praticamente nullo: certo, rimane quello indiretto dovuto all'andamento dei mercati. ■



**AUTHORITY  
A RISCHIO**  
Il processo di riforma  
delle authority prevede  
la soppressione  
dell'Isvap (nella foto,  
la sede) e della Covip.