

A.C. n. 780 di iniziativa dell'on. Caso e altri

"Modifiche agli articoli 132-ter e 134 del codice di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, in materia di definizione dei premi relativi all'assicurazione obbligatoria per i veicoli a motore"

Audizione dell'ANIA

VI Commissione (Finanze)
CAMERA DEI DEPUTATI

Roma, 15 ottobre 2019

Signora Presidente, Onorevoli Deputati, desideriamo innanzitutto ringraziarVi per aver voluto ascoltare l'Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici sulla proposta di legge recante "*Modifiche agli articoli 132-ter e 134 del codice di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, in materia di definizione dei premi relativi all'assicurazione obbligatoria per i veicoli a motore*" (A.C. n. 780).

Si tratta, a nostro avviso, di un momento di confronto quanto mai necessario dati i contenuti del provvedimento e gli obiettivi che esso si pone per incrementare l'efficienza e la competitività del mercato.

▪ LA SITUAZIONE ATTUALE

Da sempre l'Associazione, conscia della propria responsabilità e del proprio ruolo di rappresentanza, lavora con l'obiettivo di contemperare gli interessi generali del Paese e quelli del settore per contribuire alla costruzione di un modello di sviluppo sostenibile riconosciuto dalle Istituzioni e dall'opinione pubblica.

Grazie a studi di istituti indipendenti, già nel 2014 abbiamo evidenziato una sensibile differenza nella struttura dei costi dei risarcimenti tra l'Italia e i principali Paesi europei. Le analisi tecniche svolte hanno dimostrato che tale differenza in Italia era legata sostanzialmente alla più alta incidentalità, all'incidenza delle frodi e alla più elevata valutazione dei danni, in particolare per le lesioni gravi.

La condivisione di questa analisi tra le industrie del settore, le forze politiche, le Autorità di controllo e le associazioni dei consumatori ha prodotto riforme in grado di contenere in modo significativo i costi della copertura assicurativa. Tali interventi normativi hanno riguardato in particolare la risarcibilità delle lesioni lievi (tra cui il cosiddetto "colpo di frusta"), possibile soltanto a seguito di un accertamento clinico strumentale, come previsto dal decreto Liberalizzazioni 1/2012 e dalle successive norme contenute nella Legge per il mercato e la concorrenza 2017, volte a valorizzare lo sviluppo della tecnologia

e a potenziare gli strumenti antifrode. Si è prodotto così un effetto rilevante di riduzione dei costi e, conseguentemente, nei prezzi dell'offerta assicurativa, che hanno raggiunto risultati incoraggianti:

- il gap tra il premio medio italiano e quello europeo si è notevolmente ridotto, dai 213 euro della media 2008-2012 ai 72 euro del 2018 (v. infra confronto europeo sulla r.c. auto);
- il premio medio italiano è diminuito del 28,6% da marzo 2012 a giugno 2019, raggiungendo il valore medio di 405 euro;
- il gap tra le province italiane si è ridotto di oltre il 40% per effetto della concorrenza e della tecnologia, malgrado la frequenza sinistri in alcune zone si mantenga su livelli quasi doppi rispetto alla media nazionale.

Andamento premio medio in Italia

Secondo i dati IVASS desunti dall'IPER (*Indagine sui prezzi effettivi della garanzia r.c. auto*) risulta che il premio medio per la garanzia r.c. auto, come rilevato dai contratti stipulati o rinnovati nel secondo trimestre del 2019, è pari a **405 euro**: il 50% degli assicurati paga meno di 362 euro. In particolare, rispetto a marzo 2019 il premio medio si è ulteriormente ridotto dello 0,2%.

Da marzo 2012 a giugno 2019 il premio medio si è ridotto del 28,6%.

Nell'ultimo anno la dinamica dei prezzi della copertura r.c. auto risulta ancora in diminuzione (al secondo trimestre 2019 la variazione su base annua è pari a -1,5%).

Sulla base della stessa statistica si stima che la variazione del prezzo medio annuo (ottenuto come media dei valori rilevati nei quattro trimestri dell'anno) della copertura r.c. auto per le sole autovetture nel periodo 2012-2018 è stata del 26% (da 558 euro del 2012 a 414 euro del 2018).

Inoltre, si riducono le differenze di prezzo fra le diverse aree del territorio nazionale caratterizzate da diversa sinistrosità.

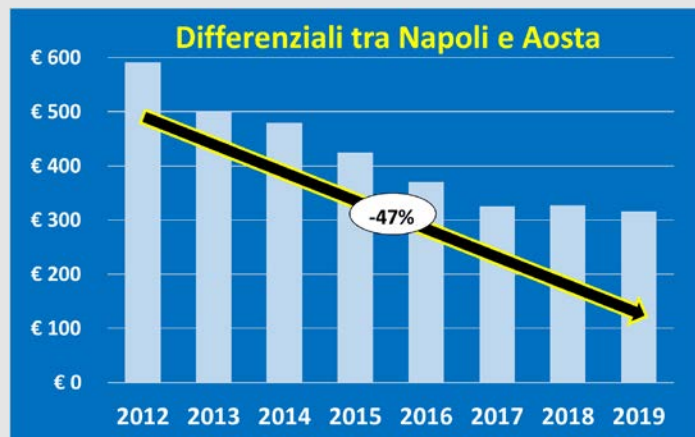
Nonostante i premi medi restino molto eterogenei nel territorio e più elevati nelle province meridionali, la differenza dei premi medi tra la provincia con i prezzi più elevati (Napoli con 614 euro) e quella con i prezzi più contenuti (Aosta con 298 euro) continua a diminuire nel tempo.

Infatti, tra Napoli e Aosta, la differenza dei prezzi, sebbene ampia, dal 2012 si è ridotta del 47%.

In generale, il divario territoriale tra le aree con prezzi più alti e quelle con prezzi più bassi è diminuito di quasi il 40%.

Ad avvalorare la tesi che non c'è discriminazione territoriale ma unicamente una probabilità di accadimento diversa del sinistro c'è il dato che riguarda il premio di

Napoli pari a 614 euro e quello di Benevento pari a 377 euro. Si tratta di due città della stessa regione distanti tra loro meno di cento chilometri eppure la differenza di premio medio è pari a 237 euro.



Andamento premio medio in un confronto Europeo

In un confronto tra Paesi europei risulta che, dal 2013 al 2018, gli unici tre paesi in cui si registra una riduzione dell'indice dei prezzi dell'assicurazione r.c. auto sono stati la Grecia (-29,8%), la Danimarca (-6,6%) e l'Italia (-2,4%).

In tutti gli altri paesi i prezzi r.c. auto sono invece aumentati: se in Belgio, Germania, Svezia e Norvegia l'incremento nei cinque anni è stato più contenuto e nell'ordine del 2%-4%, nel Regno Unito, in Irlanda e in Olanda gli aumenti sono stati molto significativi (rispettivamente +23,4%, +25,8% e +31,0%).

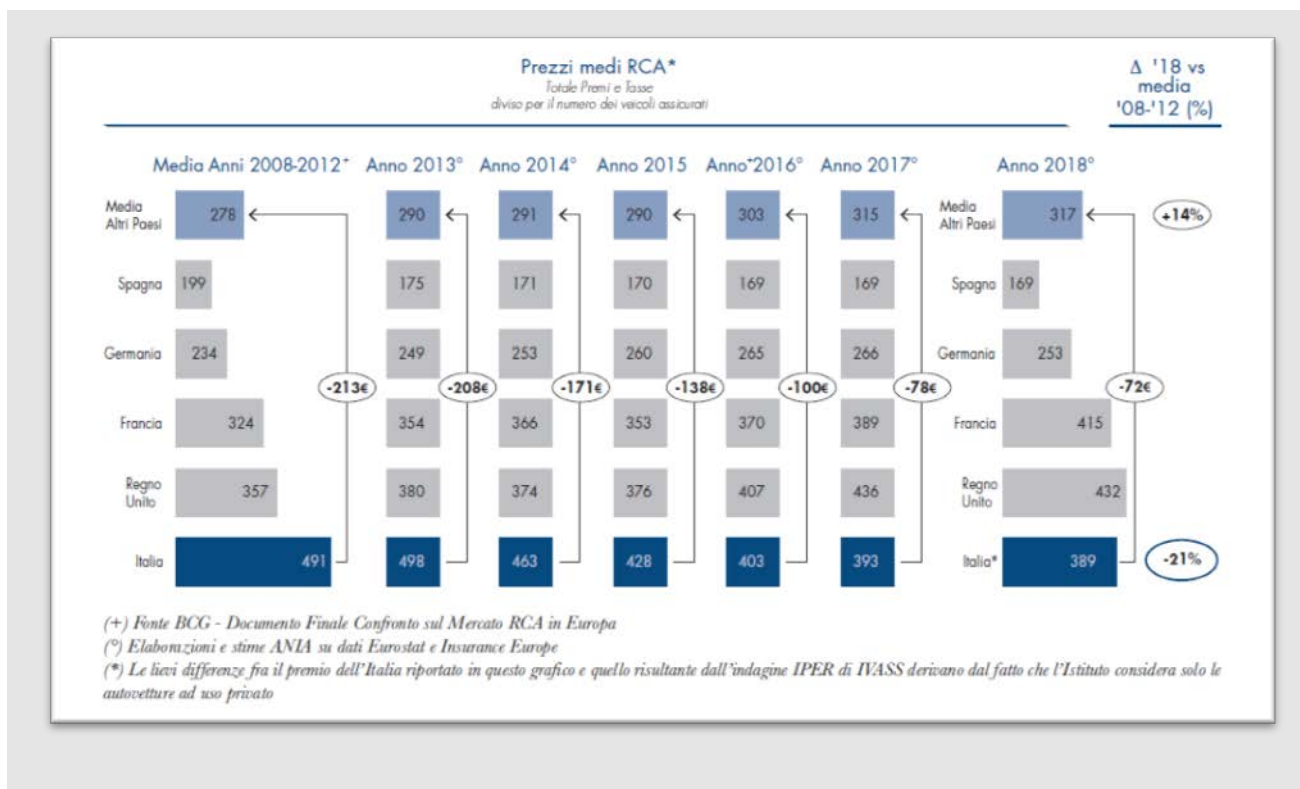
	MEDIA ANNUA		TOTALE
	2013	2018	2013-2018
Italia	-0,2%	1,0%	-2,4%
Austria	2,5%	1,5%	11,8%
Belgio	1,3%	-1,3%	1,6%
Danimarca	-17,4%	1,1%	-6,6%
Finlandia	4,0%	1,2%	20,2%
Francia	-1,5%	3,2%	6,0%
Germania	4,1%	-4,7%	1,7%
Grecia	-7,7%	-1,1%	-29,8%
Irlanda	-7,5%	-8,7%	25,8%
Lussemburgo	0,8%	1,0%	5,5%
Norvegia	2,3%	1,6%	4,2%
Olanda	12,1%	3,9%	31,0%
Regno Unito	-1,6%	-3,9%	23,4%
Spagna	-0,3%	1,7%	9,5%
Svezia	0,4%	0,2%	3,9%
UE 28	0,5%	-0,3%	6,3%

Fonte: Eurostat

Molto significativa è stata anche la progressiva

riduzione del divario fra il premio medio italiano e la media di quello dei principali Paesi europei; si è, infatti, partiti da un gap di 213 euro nella media del 2008-2012 e si è passati a 208 euro nel 2013. Il trend di riduzione del divario è continuato poi negli anni, fino a raggiungere i 72€ nel 2018:

- -213 euro nella media del 2008-2012
- -208 euro nel 2013
- -171 euro nel 2014
- -138 euro nel 2015
- -100 euro nel 2016
- -78 euro nel 2017
- -72 euro nel 2018



Si tratta ora di proseguire su questa strada per ridurre ulteriormente il già contenuto divario con la media degli altri paesi europei, continuando nel percorso virtuoso di progressiva riduzione delle differenze territoriali.

Questo andamento può essere migliorato anche con adeguati interventi normativi; tuttavia rileviamo che il disegno di legge in esame rischia di produrre effetti contrari a tale importante obiettivo, determinando invece un aumento generalizzato dei prezzi, in particolare a carico delle aree territoriali con più bassa incidentalità, dei neo-patentati e di coloro che abbiano provocato anche un solo sinistro negli ultimi due anni.

▪ COMMENTI ALLA PROPOSTA DI LEGGE

Il disegno di legge si propone di modificare due norme del Codice delle Assicurazioni (art. 132-ter in materia di scontistica obbligatoria e agevolazione su base territoriale; art. 134 in materia di attestato di rischio) che sono state già oggetto di complessa e laboriosa riforma nell'ambito della Legge per il mercato e la concorrenza del 2017 (l. 124/2017). Il contenuto attuale delle

due previsioni, in particolare dell'art. 132-ter "Sconti obbligatori", è stato il frutto di una lunga e approfondita riflessione da parte del legislatore, volta a contemperare la sostenibilità dei prezzi dell'assicurazione r.c. auto con la progressiva riduzione delle differenze territoriali nelle zone a più alta rischiosità (e quindi con prezzo r.c. auto più alto), tramite utilizzo delle scatole nere nei contratti r.c. auto.

Il disegno di legge in esame rischia di compromettere l'equilibrio raggiunto dalle norme emanate alla fine dell'iter legislativo sopra ricordato, e che sono in linea con la normativa nazionale e comunitaria, provocando addirittura effetti antitetici agli obiettivi che l'estensore del provvedimento si è prefissato. Illustreremo di seguito le motivazioni di tali preoccupazioni.

Commenti all'articolo 1: proposta di modifiche dell'art. 132 -ter del Codice delle assicurazioni-CAP volte a introdurre tariffe uniformi per assicurati r.c. auto "virtuosi" a prescindere dalla residenza.

Sotto il profilo giuridico, la proposta di legge in esame intende scardinare i principi che sono alla base dell'attuale art. 132-ter del CAP nella parte relativa agli sconti obbligatori aggiuntivi r.c. auto (commi 3 e 4). Tali sconti sono stati stabiliti dalla Legge Concorrenza 2017 per mitigare progressivamente le differenze territoriali nei premi r.c. auto a livello nazionale, a favore degli assicurati "virtuosi" (esenti da sinistri negli ultimi 4 anni) e residenti nelle predette aree a maggiore incidentalità, che abbiano installato una "scatola nera". Ciò a parità di classe di merito e di condizioni soggettive degli assicurati residenti nelle diverse aree territoriali.

Le scatole nere, infatti, grazie al monitoraggio della circolazione dei veicoli, sono risultate efficaci come deterrenti dell'incidentalità stradale e idonee ad incentivare più prudenti condotte di guida, trovando successo proprio presso gli assicurati più "virtuosi" come strumento di "autotutela" da speculazioni e frodi e di riduzione del prezzo della r.c. auto. I dati lo confermano: con riferimento alle autovetture, a livello nazionale, in media oltre il 20% dei contratti r. c. auto è abbinato ad una scatola nera, con punte del 50% e del 60% dei

contratti proprio in quelle province identificate dalla normativa come a maggiore rischio circolazione (*dati Iper IVASS*).

Al contrario, senza tenere conto di questo contesto, dei buoni risultati raggiunti, e della complessità degli equilibri raggiunti dal legislatore della Legge Concorrenza 2017, le previsioni recate dall'articolo 1 del DDL in esame puntano unicamente ad una redistribuzione territoriale degli oneri derivanti dalla copertura assicurativa auto.

Tuttavia, è bene evidenziare che il problema della territorialità non si risolve facendo pagare di meno qualcuno e di più qualcun altro, e cioè intervenendo solo sugli effetti, vale a dire sul livello del prezzo r.c. auto in alcune zone d'Italia, attraverso la fissazione in via cogente di:

- un premio base¹ uniforme per gli assicurati nella stessa classe di merito senza sinistri con responsabilità negli ultimi 2 anni, a prescindere dalla provincia di residenza dell'assicurato, dalle sue caratteristiche soggettive e dal fatto che abbia accettato di installare una scatola nera a fini antifrode e tariffarie;
- un tetto massimo del 20% di incremento del premio base come unico correttivo della maggiore incidentalità registrata in alcune province, a prescindere dal reale livello della incidentalità stessa.

Tale impostazione fissa per circa il 90% della popolazione assicurata un premio minimo ed è dunque lesiva della libertà delle imprese in materia contrattuale e tariffaria r.c. auto sancita dalle direttive comunitarie².

Tale "premio base", oltre a limitare per legge la libertà tariffaria delle imprese, determinerebbe poi, di fatto, un blocco tariffario, anch'esso contrario alla normativa europea, non essendo previsto dalla proposta di

¹ Media aritmetica tra i premi applicati negli ultimi tre anni nelle tre province, ovvero città metropolitane, con premio più basso.

² cfr. "Terza Direttiva assicurazione non vita" (n. 92/49/CEE), ribadita dall'art. 21 della direttiva 2009/138/CE in materia di accesso ed esercizio delle attività di assicurazione e di riassicurazione (c.d. "Direttiva Solvibilità II - rifusione"), nonché degli articoli 49 TFUE e 56 TFUE.

legge che la sua applicazione sia subordinata al requisito di possedere, oltre che la stessa classe di merito, anche "stesse caratteristiche soggettive", come invece previsto dall'attuale testo dell'art. 132-ter del CAP. Il "premio base" uniforme non tiene nel minimo conto che le tariffe sono calcolate sulla base di ulteriori e molteplici dati, che definiscono il rischio da assicurare (probabilità di avere incidenti) e che sono legati sia alle caratteristiche soggettive del proprietario del veicolo (es: età, professione, uso del veicolo, tempi di utilizzo o percorrenze, comportamenti di guida, etc.) sia a caratteristiche oggettive del veicolo assicurato (tipo del veicolo, potenza e tipo di alimentazione del motore, sistemi di sicurezza ecc.).






Il disegno di legge considera il territorio e le sue caratteristiche rispetto alla circolazione solo con una valutazione completamente a-tecnica del premio base (+20%). **È bene sottolineare ancora una volta, invece, che il rischio assicurativo è molto difforme nelle varie zone del Paese e che il parametro territoriale racchiude una serie di informazioni che l'assicuratore non può valorizzare singolarmente.** Ci riferiamo a fattori quali una peggiore manutenzione delle strade, carenze nelle infrastrutture e nella segnaletica (rotatorie, guardrail...), livelli di traffico più intenso, abitudini di guida più pericolose per la minore "cultura" del rispetto delle regole del Codice della Strada (uso alla guida del cellulare e di altri dispositivi che distraggono l'attenzione, mancato utilizzo del casco, delle cinture di sicurezza, violazione dei limiti di velocità, del numero massimo di persone trasportate...), elevata percentuale di contenzioso (in alcune zone d'Italia per un sinistro su tre si fa ricorso all'avvocato), elevato tasso di incidenti a rischio di frodi assicurative (in alcune province la percentuale di sinistri a rischio frode, secondo rilevazioni di IVASS, è superiore al 40%, contro una media nazionale del 22%).

Del resto, l'importanza della **residenza come fattore di rischio oggettivo che influenza la probabilità di incidente è stata riconosciuta dalla stessa Commissione europea in più di un'occasione.** Il parametro territoriale, infatti, è utilizzato in varia misura in tutti i principali Paesi europei come si può agevolmente verificare dalla tabella sotto riportata, da cui si

evinces, tra l'altro, che nei diversi Paesi europei si riscontrano differenze di prezzo tra aree interne persino più elevate di quelle italiane.

Profilo su cui è stato effettuato preventivo:

Copertura assicurazione RC Auto per un assicurato donna di 35 anni, con veicolo Opel Astra 1.600 CC Benzina immatricolata nel 2017.

	Premio medio (€)	Diff. % rispetto al premio minore		Premio medio (€)	Diff. % rispetto al premio minore		Premio medio (€)	Diff. % rispetto al premio minore		Premio medio (€)	Diff. % rispetto al premio minore		Premio medio (€)	Diff. % rispetto al premio minore
<i>Southampton</i>	1.061	0%	<i>Madrid</i>	210	0%	<i>Neubrandenburg</i>	239	0%	<i>Nantes</i>	270	0%	<i>Milano</i>	385	0%
<i>NewCastle</i>	2.153	103%	<i>Siviglia</i>	256	22%	<i>Monaco</i>	357	49%	<i>Roven</i>	324	20%	<i>Roma</i>	461	20%
<i>Liverpool</i>	3.615	241%	<i>Bilbao</i>	276	31%	<i>Amburgo</i>	361	51%	<i>Marsiglia</i>	431	60%	<i>Napoli</i>	614	59%
<i>Media*</i>	2.276			247			319			341			487	
<i>Scarto Quadr. medio</i>	1.046			28			57			67			95	
<i>Coeff. di variazione</i>	0,46			0,11			0,18			0,20			0,20	

*E' la media semplice dei tre premi medi delle singole realtà territoriali

Fonte: Elaborazioni ANIA su preventivi di premi RC Auto ottenuti tramite aggregatori/preventivatori online dei vari paesi. Nello specifico per il profilo studiato si sono effettuati 4 preventivi per l'Inghilterra, 14 per la Spagna, 34 per la Germania e 16 per la Francia. Per l'Italia si sono considerati invece i premi pubblicati da IVASS nel Bollettino Statistico IPER al 2° trimestre 2019

A nostro avviso, sotto il profilo della normativa assicurativa, **la proposta legislativa in esame** viola fondamentali norme comunitarie e nazionali (per contrasto, sotto vari profili, con gli artt. 3 e 41 della Costituzione) e, **ove divenisse legge, potrebbe essere oggetto di immediata impugnazione nelle competenti sedi giudiziarie**, senza peraltro raggiungere l'obiettivo che gli Onorevoli Deputati si prefissano.

Infatti, le modifiche dell'art. 132-ter, non incidendo sul fabbisogno tariffario, se da un lato consentirebbero una riduzione del prezzo per alcuni assicurati, dall'altro produrrebbero un insostenibile innalzamento del premio per poche altre categorie. Questo perché il DDL, intervenendo in modo a-tecnico, non propone i necessari interventi strutturali in grado di impattare sull'elevato costo dei risarcimenti (e quindi sul livello dei prezzi della copertura assicurativa); **senza questo tipo di interventi sulle cause socio-economiche del livello del prezzo r.c. auto (come quelli attuati in precedenza dal legislatore per contrastare i falsi "colpi di frusta", con conseguente significativa diminuzione del premio medio) sarà impossibile la diminuzione del costo totale dei sinistri, che è la componente principale del "fabbisogno tariffario", che rimarrebbe in tal modo invariato.**

Di conseguenza, ove tale disegno di legge fosse confermato, alle imprese di assicurazione si imporrebbero tre opzioni:

- A. *recuperare la parte dei premi che verrebbe a mancare, il c.d. "fabbisogno tariffario", dai neoassicurati privi di "storia assicurativa" e dai c.d. "assicurati non virtuosi" nella definizione innanzi precisata: poiché, tuttavia, il loro numero sarebbe veramente esiguo (nella media nazionale, solo il 5% degli assicurati ha un incidente) i livelli dei premi r.c. auto che i predetti cittadini "non virtuosi" dovrebbero pagare sarebbero elevatissimi. Premesso che l'eventualità di causare un sinistro durante un'attività pericolosa come la circolazione stradale è un evento fisiologico (escludendo frodi e speculazioni) ed è il rischio stesso alla base dell'obbligo assicurativo, di fatto il DDL in esame renderebbe quasi inaccessibile, in questa opzione, la copertura assicurativa a chi abbia causato anche un solo incidente.*
- B. *non recuperare il "fabbisogno tariffario" mancante, che significherebbe non acquisire le risorse per garantire ai danneggiati il risarcimento del danno;*
- C. *recuperare i minori introiti dovuti al "blocco" del DDL Caso, per divieto di personalizzazione soggettiva e territoriale, tramite un aumento generalizzato sull'intera comunità degli assicurati per poter essere in grado di rimborsare i sinistri e continuare a operare in condizioni di equilibrio tecnico. Questa opzione tuttavia penalizzerebbe le province che più hanno investito in sicurezza stradale e i cittadini "virtuosi" che vi risiedono, a favore delle altre province meno virtuose. Detto aumento lineare è stimato dall'IVASS nell'ordine del +18% del prezzo della r.c. auto (v. audizione IVASS del 1° ottobre 2019).*

Commenti all'articolo 2: proposta di modifiche dell'art. 134 CAP sull'attestato di rischio per estendere le agevolazioni attuali in materia di mantenimento della classe di merito in caso di c.d. "bonus famiglia" e per tipologie diverse di veicoli.

L'articolo 2 della proposta in esame reca due ipotesi di modifica in materia di attestato di rischio e di classi di merito bonus-malus, che estenderebbero

l'applicabilità della c.d. legge Bersani a tutti i veicoli del nucleo familiare, non soltanto ai nuovi, purché l'assicurato non abbia avuto sinistri negli ultimi cinque anni. Inoltre, la classe universale (CU) si potrebbe trasmettere non solo a veicoli della stessa tipologia, ma anche a veicoli di tipologia diversa (art. 2, comma 1, lett. b).

La c.d. legge Bersani, tuttavia, in assenza di interventi strutturali in grado di abbassare i costi dei sinistri r.c. auto (es: interventi sulle infrastrutture e la viabilità, sulle frodi, sul contenzioso ecc.) e, quindi, a parità di fabbisogno tariffario per pagare i sinistri, **ha già determinato semplicemente una onerosa redistribuzione del fabbisogno stesso su base reddituale a vantaggio dei proprietari o dei nuclei familiari in possesso di un maggior numero di veicoli e ha svantaggiato, invece, i proprietari o nuclei familiari possessori di un minor numero di veicoli.** I proprietari/nuclei familiari "pluriveicolo", infatti, grazie al c.d. bonus famiglia hanno visto diminuire la spesa complessiva per le polizze r.c. auto, ma le minori entrate dei premi r.c. auto derivanti da tali agevolazioni si sono tradotte necessariamente in aggravii di spese delle polizze r.c. auto per i proprietari/nuclei familiari "monoveicolo" o con pochi veicoli.

Lo stesso effetto paradossale si accentuerebbe ulteriormente se divenissero legge le due modifiche ipotizzate all'art. 2 del DDL, poiché entrambe le ipotesi di modifica determinerebbero una ulteriore redistribuzione del fabbisogno su base reddituale e non terrebbero conto della diversa tipologia di rischio insita nel mezzo circolante, specialmente tra automobile e ciclomotori/motocicli.

▪ INTERVENTI ATTESI

L'imposizione dei prezzi per legge non è il metodo giusto per garantire che i prezzi dell'r.c. auto continuino a diminuire, né questa proposta di legge consentirebbe di procurare reali benefici ai cittadini delle aree a più alta incidentalità, perché non mira a diminuire né il numero né il costo dei sinistri in queste aree e nel resto del territorio.

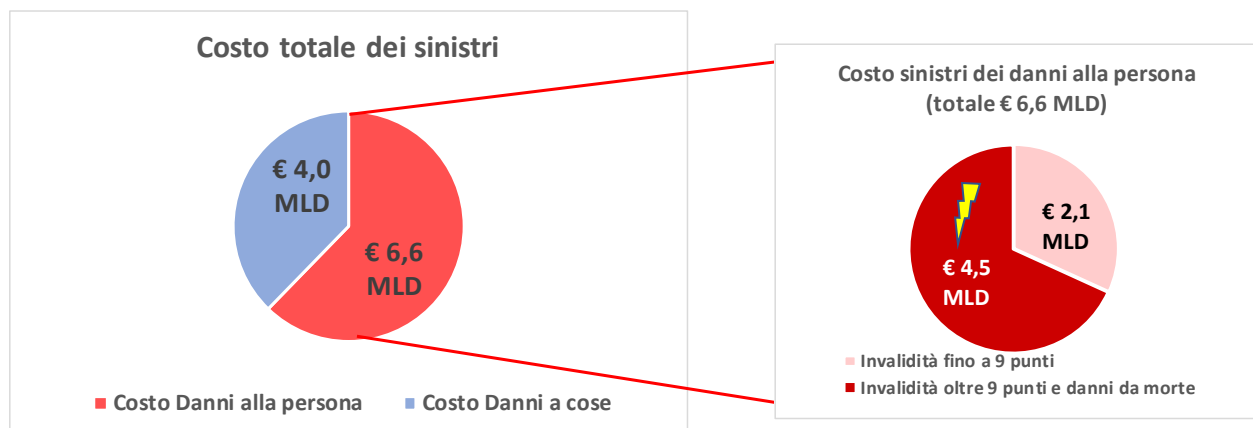
L'Associazione auspica l'affermazione di principi che sul libero mercato stanno

già modificando radicalmente il rapporto tra impresa e assicurato dando valore, in termini di servizio, al comportamento del singolo, in un **quadro di legalità e contrasto delle frodi**, e consentano di realizzare una **base legale di equità e certezza** nei rapporti fra impresa, assicurato e danneggiato.

Si indicano di seguito due fra le principali proposte del mercato assicurativo finalizzate ai suddetti obiettivi.

1) EQUITÀ E CERTEZZA NELLA LIQUIDAZIONE DEL DANNO NON PATRIMONIALE ALLA PERSONA

È noto che la Legge Concorrenza 2017 è intervenuta anche sulla tematica del danno non patrimoniale alla persona, modificando la disciplina recata dagli artt. 138 e 139 del Codice delle Assicurazioni Private (CAP) in modo tale da uniformare i vari profili della normativa in materia di danno biologico e per rendere il risarcimento del danno biologico stesso omnicomprensivo dell'intero danno non patrimoniale subito dai danneggiati. In particolare, si è ancora in attesa dell'emanazione, da parte del legislatore, delle tabelle per la determinazione del danno biologico da lesione con postumi permanenti gravi (10-100 punti di IP) ai sensi del novellato art. 138 del CAP.



In attesa delle tabelle di legge delle c.d. "macropermanenti", il contesto applicativo attuale continua a essere caratterizzato da grande incertezza, aumentata dalle recenti ondivaghe sentenze della Corte di Cassazione e dal fatto che i Tribunali di Milano e di Roma procedono da sempre su binari paralleli e non convergenti.

Riteniamo, pertanto, urgente ed indifferibile l'adozione delle Tabelle sulle macrolesioni previste da ultimo dalla Legge Concorrenza nell'interesse di tutta la collettività ed in primo luogo ai fini di un equo, certo ed omogeneo criterio di risarcimento del cittadino danneggiato a causa di un sinistro stradale.

Tale intervento, infine, offrendo certezza alle imprese di assicurazione nella propria attività di quotazione del rischio, liquidazione dei risarcimenti e appostamento delle riserve sinistri, garantirebbe la stabilizzazione dei prezzi della r.c. auto, incidendo anche, nel medio e lungo termine, sul contenimento del contenzioso che, come noto, impatta negativamente sul nostro Paese quanto ad economicità e celerità delle tempistiche processuali (*cfr. focus seguente*).

Il contenzioso

Su 2.813.191 di sinistri denunciati, il numero complessivo delle cause civili e penali pendenti a fine 2018 è stato di 232.885 (-4,5% rispetto al 2017). Il numero e l'importo delle cause pendenti è pari rispettivamente al 23% e al 31% della riserva sinistri complessiva.

Nella fase di liquidazione dei sinistri nel 2017 sono stati intrapresi dalle società assicurative 3.090 procedimenti penali, con un lieve incremento rispetto al precedente esercizio, pari all'1,8% circa. Complessivamente i procedimenti penali avviati dalle imprese tra il 2012 e il 2017 sono 20.639, di cui pervenuti a esiti conclusivi il 27% (5.554).

Il numero di denunce e/o querele intentato dalle Compagnie durante la fase assuntiva o preassuntiva risulta nel 2017 in ulteriore riduzione e pari a 518 casi, a fronte dei 3.255 nel 2015, con un calo percentuale di quasi l'85%.

Questo andamento è anche da ricondursi alla dematerializzazione del contrassegno assicurativo e dell'attestazione sullo stato di rischio nel 2015, destinata a produrre ulteriori effetti negli anni a venire.



2) LEGALITÀ E CONTRASTO DELLE FRODI

I sinistri a rischio frode nel 2018 sono stati oltre 628.000, pari a circa il 22% del totale dei sinistri r.c. auto (dati IVASS).

La forte incidenza di frodi e speculazioni nel nostro Paese è uno dei principali fattori che influenzano il prezzo della copertura r.c. auto, come evidenziato dai dati riportati di seguito.

Le Frodi

Nell'assicurazione Auto, il fenomeno delle frodi e delle speculazioni è molto diffuso, tanto da rappresentare un vero e proprio «ammortizzatore sociale».

Nel corso del 2018 sono stati denunciati **2.813.191 sinistri**, in diminuzione dell'1,6% rispetto al 2017, quando erano 2.857.883, e del 2,7% rispetto al 2016, quando erano quasi 2,9 milioni.

Secondo i dati IVASS, nel 2018 il 22,3% degli incidenti denunciati era a rischio frode, con picchi del 48% in alcune zone del Meridione.

Analisi delle frodi assicurative nel ramo r.c. auto - Anni 2017 e 2018

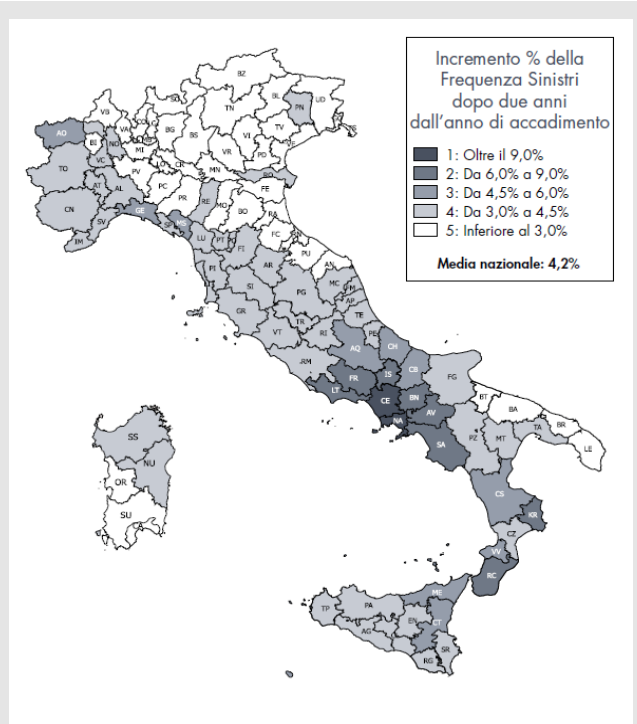
REGIONE	Sinistri denunciati (*)		Incidenza % num. sinistri esposti a rischio frode sul numero dei sinistri denunciati		Incidenza % num. sinistri oggetto di approfondimento rischio frode sul numero dei sinistri denunciati		Incidenza % num. sinistri senza seguito dopo attività antifrode sul numero sinistri ogg. approfondimento		Incidenza % num. sinistri oggetto di denuncia/querela sul numero sinistri ogg. approfondimento	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018
EMILIA ROMAGNA	209.145	208.601	19,4%	19,7%	10,1%	11,8%	12,4%	12,7%	1,0%	0,8%
FRIULI-VENEZIA GIULIA	43.774	43.932	17,2%	17,4%	7,7%	7,5%	14,1%	14,0%	0,8%	0,7%
IGULIA	91.472	89.457	22,3%	20,4%	11,6%	11,2%	11,3%	11,7%	0,9%	0,9%
LOMBARDIA	486.514	480.161	17,2%	16,6%	8,5%	9,1%	12,9%	13,4%	1,1%	1,0%
PIEMONTE	224.929	222.909	20,9%	18,9%	9,2%	10,2%	13,1%	14,9%	1,5%	1,2%
TRENTINO ALTO ADIGE	62.000	75.495	18,6%	19,2%	5,1%	4,1%	10,1%	15,7%	0,9%	0,8%
VALLE D'AOSTA	6.751	6.158	14,9%	14,7%	6,3%	6,7%	31,0%	25,3%	0,5%	2,9%
VENETO	199.886	197.535	14,7%	14,7%	7,2%	7,8%	12,6%	13,0%	0,6%	0,6%
NORD	1.324.471	1.324.248	18,2%	17,6%	8,7%	9,3%	12,7%	13,5%	1,1%	0,9%
LAZIO	383.343	369.978	22,5%	21,3%	12,4%	12,9%	15,7%	15,7%	1,2%	1,0%
MARCHE	68.652	65.015	18,4%	18,0%	9,4%	9,8%	12,5%	12,5%	0,8%	0,5%
TOSCANA	202.066	200.524	19,5%	18,6%	10,1%	10,6%	12,6%	13,4%	1,1%	1,1%
UMBRIA	42.303	40.568	18,4%	18,9%	9,9%	10,8%	12,8%	14,5%	1,9%	1,5%
CENTRO	696.364	676.085	21,0%	20,0%	11,3%	11,8%	14,4%	14,8%	1,2%	1,0%
ABRUZZO	55.330	53.319	21,6%	20,7%	11,0%	10,9%	15,4%	15,3%	1,0%	1,3%
BASILICATA	18.862	18.782	25,1%	26,0%	15,3%	17,1%	14,2%	16,5%	1,0%	1,5%
CALABRIA	58.661	56.693	28,0%	29,6%	18,0%	19,7%	15,8%	16,8%	2,6%	1,9%
CAMPANIA	275.886	266.437	44,0%	48,0%	29,5%	33,1%	15,8%	16,6%	1,8%	1,9%
MOLISE	12.454	11.699	33,2%	35,7%	22,5%	24,0%	15,1%	17,0%	2,5%	2,5%
PUGLIA	138.792	137.826	26,3%	27,2%	16,7%	17,8%	14,2%	14,5%	1,0%	0,9%
SUD	559.985	544.756	34,8%	37,1%	22,6%	24,9%	15,4%	16,2%	1,7%	1,7%
SARDEGNA	66.870	65.108	16,6%	16,3%	8,3%	8,8%	14,8%	14,3%	0,9%	0,5%
SICILIA	210.193	202.994	22,2%	23,1%	13,7%	15,0%	14,1%	15,1%	1,1%	0,9%
ISOLE	277.063	268.102	20,9%	21,5%	12,4%	13,5%	14,2%	15,0%	1,0%	0,8%
TOTALE ITALIA	2.857.883	2.813.191	22,4%	22,3%	12,4%	13,3%	14,2%	14,9%	1,3%	1,2%
PER MEMORIA:	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
TOTALE ITALIA	2.790.251	2.891.442	21,4%	23,5%	10,7%	11,9%	14,5%	14,9%	2,1%	1,3%

I sinistri tardivi

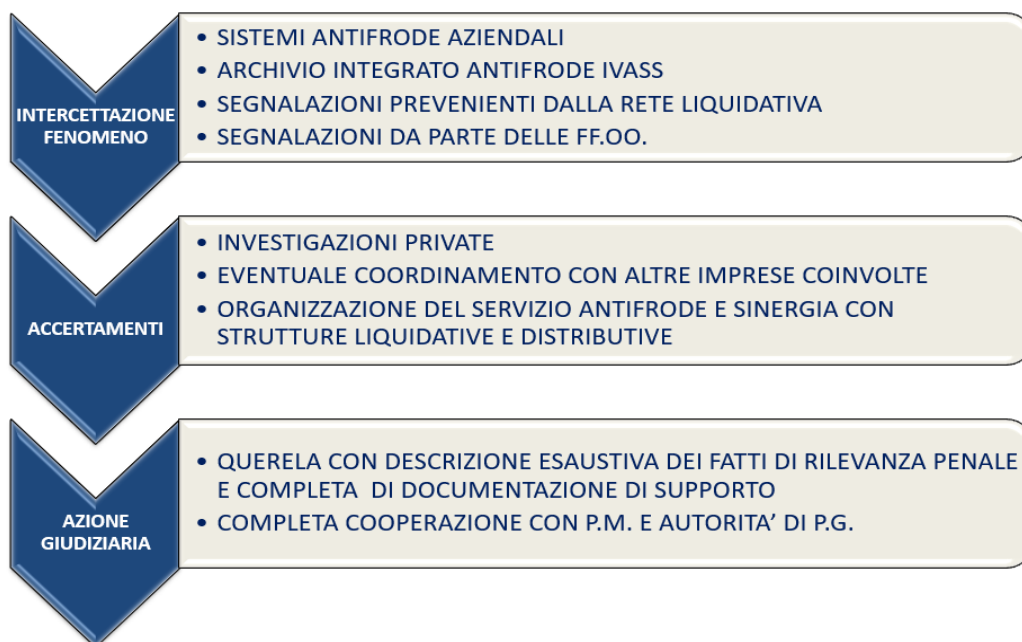
In questo contesto assumono particolare rilevanza i cd. sinistri tardivi (cioè i sinistri la cui richiesta di risarcimento viene presentata poco prima della scadenza dei due anni di prescrizione e che quindi sono maggiormente a rischio di frode, per difficoltà della compagnia e del presunto responsabile a ricostruire la dinamica dell'evento), soprattutto se si analizza il fenomeno a livello territoriale.

Infatti, si può osservare come, rispetto alla media (4,2%), in alcune aree del Paese si arrivi a percentuali fino al 9% (come ad esempio Crotone, Salerno, Isernia, Reggio Calabria, ecc.) fino ad arrivare alle punte estreme di Caserta (15,7%) e Napoli (15,8%).

Nella maggior parte delle province del Centro-Nord e della Sardegna tale indicatore resta sempre nella media o molto al di sotto come ad esempio a Lecco, Monza, Sondrio, Bergamo e Como dove l'indicatore non supera il 2%.



Alla luce di tali evidenze, le compagnie di assicurazione hanno intrapreso molteplici attività volte a contrastare il fenomeno di frodi e speculazioni. Riassumiamo di seguito le iniziative in corso:



A sua volta, l'ANIA ha avviato un **ampio progetto di azione in ambito**

antifrode. Tale progetto, fra le molteplici iniziative e possibili sinergie con la Vigilanza, prevede la creazione di una struttura organizzativa, al cui vertice si pone un **Osservatorio Antifrode**, presieduto da un Magistrato di alto livello e ancora in servizio, composto anche da un rappresentante del Ministero degli Interni, da un rappresentante delle Forze dell'Ordine, da un rappresentante dell'ANIA e da un rappresentante di altri soggetti della filiera. Tale Osservatorio avrà il compito di certificare le modalità con cui le imprese dovranno svolgere l'azione di contrasto alle truffe al fine di consentire ai giudici di poter analizzare le querele in modo più agevole.

Si segnala inoltre che oggi i presidi antifrode forniti dalle banche dati pubbliche sono utilizzabili solo nella fase successiva alla stipula del contratto r.c. auto, e cioè nella fase liquidativa del sinistro a rischio frode, e non in quella di sottoscrizione del contratto (cd. fase assuntiva). **L'azione antifrode non può invece prescindere da modifiche regolamentari che consentano alle imprese di verificare il potenziale assicurato anche nella fase assuntiva.** Su questo tema con IVASS sono stati avviati i primi confronti.

In questo ambito bisognerebbe intervenire normativamente su due fronti: il primo che dovrebbe consentire di incardinare il procedimento nel luogo dove si consuma il reato e non presso il Tribunale dove è stabilita la sede legale della compagnia; il secondo per ridurre i tempi di prescrizione per la richiesta di risarcimento rispetto ai 2 anni attuali, evitando così l'annosa speculazione che si perpetra mediante la denuncia tardiva dei sinistri.

Inoltre l'ANIA, in questo contesto, sta offrendo massima collaborazione all'Istituto di vigilanza e alle istituzioni ai fini dell'elaborazione di un importante intervento normativo che avvii una totale rivisitazione del sistema bonus-malus e prenda in considerazione anche modalità alternative del risarcimento del danno, migliorando altresì l'efficienza liquidativa delle imprese.

Preme, infine, ricordare l'incidenza del **fenomeno dell'evasione assicurativa**. Secondo le nostre stime, nel 2018 sono stati circa 2 milioni e

700mila i veicoli che hanno circolato senza copertura rc auto.

Contro tale pratica, a dicembre 2018 la Fondazione ANIA e il Servizio Polizia Stradale hanno siglato un protocollo di collaborazione che ha sancito l'avvio del progetto "Plate Check" per il monitoraggio, la prevenzione e il contrasto all'evasione assicurativa. Il progetto ha previsto la fornitura ai compartimenti della Polizia Stradale di 120 kit Street Control per 36 mesi. La Polizia Stradale ha posto questo tipo di servizio tra quelli ad alto impatto e quindi da considerarsi prioritario.

A gennaio è stata completata la formazione degli agenti coinvolti e la distribuzione dei 120 sistemi "Street control", con particolare attenzione alle 29 province individuate dall'IVASS come a maggior rischio. Tra gennaio e agosto 2019 sono stati effettuati 4.250.256 controlli, che hanno permesso di individuare 79.258 veicoli non assicurati e 110.775 sprovvisti di revisione.

Per contrastare tale allarmante piaga sociale, **sarebbe certamente molto efficace l'emanazione del decreto ministeriale di omologazione dei sistemi di rilevazione a distanza**, che rafforzerebbe il prezioso lavoro di controllo su strada svolto dalle Forze dell'Ordine.

* * * *

Signora Presidente ed Onorevoli Deputati, ringraziandovi per l'attenzione prestata, ci auguriamo che queste nostre valutazioni possano essere utili ai lavori della Commissione e restiamo a disposizione per ogni eventuale chiarimento si rendesse necessario.