

# Ania

Associazione Nazionale  
fra le Imprese Assicuratrici

## **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**

**VI Commissione (Finanze) della Camera**

*Audizione ANIA*

Roma, 15 ottobre 2019

# Articolazione dell'audizione

La presente audizione si articolerà in tre sezioni:

1. *Una breve descrizione della situazione attuale;*
2. *Commenti al disegno di legge in esame;*
3. *Interventi attesi.*



---

**La situazione attuale**

# La situazione attuale

Già nel 2014 abbiamo evidenziato una sensibile differenza nella struttura dei costi tra l'Italia e i principali Paesi europei.

Le analisi tecniche hanno dimostrato che tale differenza era legata sostanzialmente a:

- ➔ più alta incidentalità;
- ➔ incidenza delle frodi;
- ➔ maggiori costi dei risarcimenti, in particolare per le lesioni gravi.

## La situazione attuale


L'individuazione di questi fattori ha condotto a **interventi normativi** in grado di contenere in modo significativo i costi della copertura assicurativa, valorizzando il ruolo della tecnologia e potenziando gli strumenti antifrode.



**Particolarmente efficaci sono stati gli interventi riguardanti la risarcibilità delle lesioni lievi,** (tra cui il cosiddetto “colpo di frusta”), possibile soltanto a seguito di un accertamento clinico strumentale.


# La situazione attuale

## PRINCIPALI RISULTATI DELLE RIFORME ANTIFRODE E DI VALORIZZAZIONE TECNOLOGICA




Riduzione della differenza  
tra premio medio  
nazionale ed europeo

Il gap è sceso dai 213 euro della media 2008-2012  
ai 72 euro del 2018



Riduzione del premio  
medio italiano

Il premio medio è diminuito del 28,6% da marzo  
2012 a giugno 2019, raggiungendo il valore  
medio di 405 euro



Riduzione delle  
differenze territoriali

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 aree si  
mantenga su livelli quasi doppi rispetto alla media  
nazionale

## La situazione attuale

Il disegno di legge in esame rischia di produrre **effetti contrari** agli obiettivi fin qui conseguiti in termini di riduzione del divario di prezzo tra province italiane e rispetto alla media europea.



---

## Commenti alla proposta di legge



# Commenti alla proposta di legge

Il disegno di legge interviene su due articoli del CAP:

- art. **132-ter** in materia di scontistica obbligatoria e agevolazione su base territoriale;
- art. **134** in materia di attestato di rischio.



I due articoli sono stati già oggetto di complessa e laboriosa riforma nell'ambito della Legge per il mercato e la concorrenza del 2017 (legge 124/2017), a seguito di una **lunga e approfondita riflessione** da parte del legislatore, volta a **contemperare la sostenibilità dei prezzi 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.

# Commenti alla proposta di legge – art. 1

## *Gli sconti nella Legge Concorrenza*

Gli sconti stabiliti dalla Legge Concorrenza 2017 sono stati stabiliti per mitigare progressivamente le differenze territoriali nei premi r.c. auto a livello nazionale.

Per la corresponsione degli sconti, il legislatore ha indicato alcuni requisiti:

- Mancanza di sinistri con responsabilità negli ultimi 4 anni;
- Residenza nelle aree a maggiore incidentalità;
- Installazione della scatola nera.

**Gli sconti presumono inoltre una medesima classe di merito e stesse condizioni soggettive degli assicurati.**

# Commenti alla proposta di legge – art. 1

*Gli sconti nel DDL A.C. 780*

La proposta di legge intende fissare in via cogente:

- Un premio base uniforme per ogni classe di merito per 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.

# Commenti alla proposta di legge – art. 1

*Gli sconti nel DDL A.C. 780*

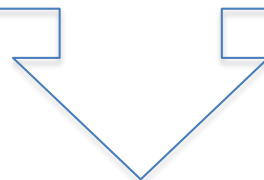
- **Tale impostazione fissa per circa il 90% della popolazione assicurata un premio minimo ed è dunque lesiva della libertà delle imprese in materia contrattuale e tariffaria r.c. auto sancita dalla normativa europea.** *(cfr. Terza Direttiva assicurazione non vita, poi confermata da Solvency II - rifusione, TFUE)*
- **Tale “premio base” determinerebbe poi, di fatto, un blocco tariffario anch’esso contrario alla normativa europea,** non essendo previsto dalla proposta di 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.

# Commenti alla proposta di legge – art. 1

*Gli sconti nel DDL A.C. 780*

E' bene ricordare che:

- Il rischio assicurativo è molto difforme nelle varie zone del Paese.
- Il parametro territoriale racchiude una serie di informazioni che l'assicuratore non può valorizzare singolarmente.
- La residenza come fattore di rischio oggettivo in grado di influenzare la probabilità di incidente è stata riconosciuta dalla Commissione europea in più di un'occasione.



**Ove divenisse legge, il provvedimento potrebbe essere oggetto di immediata impugnazione nelle competenti sedi giudiziarie.**



## Commenti alla proposta di legge – art. 1

Il disegno di legge non interviene sulla riduzione del costo totale dei sinistri, che è la componente principale del «**fabbisogno tariffario**».

Senza i necessari **interventi strutturali sulle cause socio-economiche** del livello dei prezzi r.c. auto (come quelli attuati dal legislatore per contrastare i falsi “colpi di frusta”, con conseguente significativa diminuzione del premio medio), sarà impossibile la diminuzione di tale costo e, quindi, dei prezzi.

# Commenti alla proposta di legge – art. 1

Qualora il disegno di legge fosse approvato, non apportando benefici alla componente del costo totale dei sinistri, alle compagnie si imporrebbero **tre opzioni**:

1

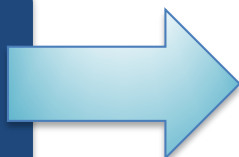
Recuperare il fabbisogno a carico di neoassicurati e assicurati con sinistri



Poiché il loro numero è veramente esiguo (gli assicurati con sinistri sono il 5% all'anno), il premio di queste categorie di assicurati salirebbe a **livelli insostenibili**.

2

Non recuperare il fabbisogno tariffario mancante



In questa opzione, i danneggiati **non avrebbero garanzia del risarcimento** del danno.

3

Aumentare in maniera generalizzata i prezzi delle polizze



Questa opzione penalizza le province con maggiore sicurezza stradale e i loro assicurati virtuosi, a favore delle province più rischiose e degli assicurati meno virtuosi.

**Stima IVASS di tale aumento: +18%**

## Commenti alla proposta di legge – art. 2

L'articolo 2 del disegno di legge estende 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, permetterebbe di trasmettere la stessa classe universale non solo a veicoli della stessa tipologia, ma anche a veicoli di tipologia diversa.



**In assenza di interventi strutturali in grado di abbassare i costi dei sinistri r.c. auto e, quindi, a parità di fabbisogno tariffario per pagare i sinistri, la Legge Bersani ha determinato semplicemente una onerosa redistribuzione del fabbisogno stesso a vantaggio dei proprietari o dei nuclei familiari con più di veicoli e ha svantaggiato, invece, i proprietari o nuclei familiari possessori di meno veicoli.**

*Il 'bonus famiglia' ha prodotto infatti una diminuzione di spesa per le famiglie con più veicoli, ma le minori entrate dei premi r.c. auto in loro favore si sono tradotte necessariamente in aggravii di spese delle polizze r.c. auto per i proprietari/nuclei familiari "monoveicolo" o con pochi veicoli.*

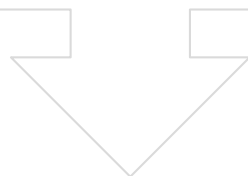


---

**Interventi attesi**

## Interventi attesi: Emanazione delle tabelle macrolesioni

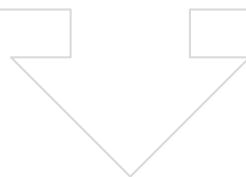
Il contesto applicativo attuale continua a essere caratterizzato da **grande incertezza**, aumentata dalle recenti ondivaghe sentenze della Corte di Cassazione e dal fatto che i Tribunali di Milano e di Roma procedono da sempre su binari paralleli e non comunicanti.



**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.

## Interventi attesi: Verifiche antifrode in fase assuntiva

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 prescindere da modifiche regolamentari che consentano alle imprese di verificare il potenziale assicurato anche nella fase assuntiva.**

## Interventi attesi: Contrasto all'evasione assicurativa

Secondo le nostre stime, nel 2018 sono stati circa 2 milioni e 700mila i veicoli che hanno circolato senza copertura rc auto.

Per rafforzare il contrasto a tale allarmante piaga sociale, sarebbe certamente molto efficace l'emanazione del decreto ministeriale di omologazione dei sistemi di rilevazione a distanza.



Con il progetto **Plate Check**, in collaborazione con la Polizia Stradale, la Fondazione ANIA ha finanziato la fornitura di 120 kit 'Street Control'.

Tra gennaio e agosto 2019:

**4.250.256** controlli effettuati  
**79.258** veicoli non assicurati  
**110.775** privi di revisione

# Ania

Associazione Nazionale  
fra le Imprese Assicuratrici

**Grazie per l'attenzione**