



Automobile Club d'Italia

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'ACI Automobile Club d'Italia
Ing. Angelo Sticchi Damiani

VI Commissione (Finanze)
CAMERA DEI DEPUTATI

Roma, 16 ottobre 2019



SOMMARIO

FINALITÀ DELLA PROPOSTA DI LEGGE A.C. 780	2
SULLA RIDUZIONE DELLA DISPARITÀ DI TRATTAMENTO TERRITORIALE	3
SULL' AMPLIAMENTO DELLA FRUIBILITÀ DELLA PORTABILITÀ DELLA CLASSE DI MERITO	4
LA NUOVA LOGICA DI DETERMINAZIONE DEL PREMIO RCA E LA REAZIONE DELLE COMPAGNIE DI ASSICURAZIONE	5
EFFETTI POTENZIALI SUGLI ASSICURATI RCA	6
ALTRI EFFETTI DISTORSIVI DELLA PROPOSTA DI LEGGE	8
CONCLUSIONI	13

Signora Presidente, Onorevoli Deputati, desidero innanzitutto ringraziarVi per aver voluto ascoltare l'Automobile Club d'Italia 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.

FINALITÀ DELLA PROPOSTA DI LEGGE A.C. 780

La proposta di Legge A.C. 780 intende modificare in modo strutturale il modello di determinazione dei premi RCA con la dichiarata finalità di:

- 1) ridurre le disparità di trattamento tra residenti nelle diverse aree territoriali mediante l'applicazione di un massimale per i premi assicurativi, valido su tutto il territorio nazionale per gli assicurati "virtuosi" (che non abbiano provocato sinistri con responsabilità negli ultimi 2 anni sulla base delle risultanze dell'attestato di rischio), determinato dalla media aritmetica dei premi applicati negli ultimi tre anni nelle tre



province o città metropolitane con premio più basso. Il premio così determinato può essere aumentato sino alla misura massima del 20 per cento in considerazione del profilo soggettivo dell'assicurato e del tasso di sinistrosità della provincia di residenza;

- 2) Ampliare la fruibilità della portabilità della classe di merito più favorevole in possesso di un membro del nucleo familiare, consentendo agli assicurati senza sinistri con responsabilità negli ultimi 5 anni di assicurare più veicoli, anche di tipologia diversa, sulla base della classe di merito più favorevole risultante dall'attestato di rischio in loro possesso.

La proposta di legge intende quindi ampliare la portata e l'impatto del provvedimento già introdotto dalla Legge Concorrenza n. 124/2017 (e recepito dal Codice delle Assicurazioni Private (CAP) negli art. 132-ter e 134).

SULLA RIDUZIONE DELLA DISPARITÀ DI TRATTAMENTO TERRITORIALE

La disposizione di cui al punto 1), infatti, sostituirebbe l'attuale regime, con riferimento in particolare ai seguenti 2 profili:

- Viene ampliato il perimetro degli assicurati "virtuosi" che beneficiano del provvedimento riducendo da 4 a 2 gli anni di osservazione senza sinistri, eliminando il requisito della installazione della scatola nera sul veicolo ed estendendo il riferimento della residenza a tutto il territorio nazionale¹.
- Viene intensificata l'entità del beneficio, in termini di riduzione di premio, destinato agli assicurati "virtuosi" passando dal concetto di "sconto significativo"² ad un

¹ Attualmente si fa riferimento ai soli residenti nelle province a maggior tasso di sinistrosità e con premio medio più elevato in base alla lista aggiornata da IVASS con cadenza almeno biennale.

² Determinato a discrezione dell'impresa in una misura che sia "giustificata da specifiche evidenze sui differenziali di rischio" in funzione delle "caratteristiche soggettive del rischio" medesimo.



concetto di massimale indifferenziato di premio, determinato, per ciascuna classe di merito, nelle modalità più sopra descritte.

SULL' AMPLIAMENTO DELLA FRUIBILITÀ DELLA PORTABILITÀ DELLA CLASSE DI MERITO

La disposizione di cui al punto 2) estenderebbe i benefici della cosiddetta "Legge Bersani" con riferimento all'assegnazione della classe di merito nell'assicurazione di ulteriore veicolo acquistato dal titolare di polizza o dai suoi familiari anche a tutti i casi di "rinnovo di contratti già stipulati" relativi a veicoli anche di "diversa tipologia", purché in assenza di sinistri negli ultimi 5 anni³.

LA NUOVA LOGICA DI DETERMINAZIONE DEL PREMIO RCA E LA REAZIONE DELLE COMPAGNIE DI ASSICURAZIONE

E' evidente che entrambi i provvedimenti introducono una nuova logica nella determinazione del premio RCA che si allontana dal principio dell'apprezzamento del grado di rischio individuale e dalla valorizzazione dei comportamenti virtuosi alla guida.

Con riferimento al punto 1) infatti la proposta non valorizzerebbe adeguatamente, nella determinazione del premio RCA, le caratterizzazioni individuali del rischio, con riferimento alle differenze comportamentali ed alle altre differenze soggettive e oggettive del rischio.

Analogamente, con riferimento al punto 2), la classe di merito individuale sarebbe trasformata in una classe di merito "familiare" senza alcuna coerente connotazione di predizione del rischio individuale, ancor più se riferita, oltre che a soggetti diversi del nucleo familiare, anche a tipologie di veicoli diverse, con gradi di rischiosità molto differenti (si pensi

³ Le disposizioni vigenti prevedono che i benefici in parola siano applicabili solo in caso di stipulazione di "nuovo contratto" relativo a veicolo della "medesima tipologia".



alla rischiosità di un ciclomotore o di una moto, rispetto ad una autovettura o ad un autocarro).

EFFETTI POTENZIALI SUGLI ASSICURATI RCA

Da queste prime considerazioni, se ne deduce che la proposta di legge in discussione potrebbe mettere a repentaglio il già delicato equilibrio del sistema della mobilità, di cui la componente assicurativa ne rappresenta un aspetto sostanziale, nonché la nuova cultura dell'automobile di cui ACI si fa promotore e garante.

La mission dell'Automobile Club d'Italia è infatti quella di presidiare i molteplici versanti della mobilità e di diffondere una nuova cultura dell'automobile, rappresentando e tutelando gli interessi generali dell'automobilismo italiano, del quale promuove e favorisce lo sviluppo.

Nel presidio dei molteplici versanti della mobilità la mission di ACI segnala, in primo luogo, l'impegno istituzionale a rispondere con continuità e con capacità di innovazione ed adattamento alle esigenze e ai problemi del mondo automobilistico – in tutte le sue forme e sfaccettature, ambientali, sociali ed economiche – fornendo tutela, esperienza e professionalità ai cittadini nella difesa del diritto alla mobilità. Si tratta di una funzione coerente con l'assetto istituzionale di tipo federativo e con la qualificazione giuridica dell'ACI quale Ente pubblico non economico.

Altrettanto nel diffondere una nuova cultura dell'automobile, la mission dell'Automobile Club d'Italia evidenzia la volontà dell'Ente nel promuovere e nel diffondere un nuovo approccio alla mobilità, ovvero l'auto come mezzo per muoversi ma anche come fattore di costume, sociale, economico e sportivo.

Una mobilità nuova che esalti le responsabilità di ciascuno e che spinga verso atteggiamenti etici e sostenibili del muoversi, a beneficio della società presente e futura. Si tratta di un ruolo che l'Ente assume con le proprie strutture associative interne, di tutta la collettività, delle istituzioni.



Il provvedimento in esame ha, a nostro avviso, una portata così drastica e dirompente che, se pur ispirato da nobili intenti a favore dei consumatori, potrebbe generare pesanti effetti distorsivi sul mercato. Un mercato che comunque si sta muovendo verso un progressivo contenimento della divergenza territoriale dei premi assicurativi per gli assicurati virtuosi, come evidenziato anche nel corso delle audizioni di IVASS e ANIA.

Il provvedimento, considerando quale potrebbe essere la reazione delle Imprese di Assicurazione, potrebbe intaccare pesantemente l'accesso al diritto alla mobilità. Introducendo infatti elementi di non efficiente distribuzione del costo assicurativo tra gli automobilisti e favorendo con ciò l'adozione di logiche sempre meno correlate con l'effettivo comportamento di guida, genererebbe un potenziale effetto distorsivo e destabilizzante sull'intero ecosistema della mobilità.

A ben vedere infatti il provvedimento tende a suddividere la popolazione degli assicurati in due macro-cluster caratterizzati da due distinte logiche.

Da un lato avremmo gli automobilisti classificati come virtuosi per il solo fatto di non aver provocato sinistri nell'ultimo biennio⁴.

Dall'altro avremmo il cluster di tutti gli altri, cioè quegli assicurati che abbiano provocato sinistri, non necessariamente con intento speculativo o fraudolento, ma anche quei soggetti privi di storia assicurativa, quali ad esempio i giovani neopatentati, o che dispongano di un solo anno di storia assicurativa.

Per gli automobilisti qualificati come virtuosi appartenenti al primo cluster sarebbe infatti applicata una sorta di tariffa "amministrata" basata sul calcolo del premio sulla base dei criteri già sopra ricordati.

Tale sistema di determinazione ed imposizione dei premi per il cluster dei cosiddetti virtuosi, limiterebbe profondamente la libertà tariffaria delle Compagnie Assicuratrici, minando anche i presupposti di consolidate tecniche attuariali che vedono la costruzione del premio puro

⁴ Sarebbero tali coloro i quali non avessero provocato sinistri con responsabilità esclusiva o principale o paritaria nell'ultimo biennio (paradossalmente ne resterebbero fuori coloro che fossero coinvolti in un sinistro con responsabilità minoritaria).



(che è alla base del fabbisogno assicurativo) come produttoria tra la frequenza dei sinistri accaduti ed il relativo costo medio.

Con ciò esponendo il provvedimento al rischio di impugnazione innanzi alla corte europea, come evidenziato anche nel corso delle audizioni di IVASS e ANIA.

I fabbisogni tariffari evidentemente non coperti dagli assicurati appartenenti al primo cluster, verrebbero scaricati su coloro che appartengono al secondo cluster. I neopatentati, o coloro che sono privi di storia assicurativa, si troverebbero probabilmente a pagare premi nettamente più alti di quelli oggi mediamente praticati dalle Compagnie Assicuratrici per i medesimi profili di rischio e già considerati elevati.

Per non parlare poi di coloro che abbiano la disgrazia di provocare un sinistro. Gli stessi infatti, uscendo dal primo cluster, si vedrebbero applicare degli aumenti rispetto al premio pagato nell'annualità precedente nella misura di oltre il 200%, secondo quanto stimano le analisi dello stesso Istituto di Vigilanza.

ALTRI EFFETTI DISTORSIVI DELLA PROPOSTA DI LEGGE

Il provvedimento in parola, rendendo estremamente appiattita la variabilità dei premi per gli assicurati appartenenti al cluster dei virtuosi, avrebbe a nostro avviso ulteriori conseguenze negative e distorsive. Se ne elencano di seguito alcune che riteniamo degne di nota per il potenziale impatto che potrebbero avere sull'intero sistema industriale.

In primis assisteremo probabilmente, come reazione delle Compagnie di Assicurazione, ad un deciso raffreddamento di tutte le iniziative industriali messe in campo dalle stesse, e dagli altri operatori della filiera assicurativa, a seguito della Legge Concorrenza n. 124/2017 e successivi interventi normativi. Iniziative che sono finalizzate a premiare gli assicurati che pongono in atto comportamenti virtuosi alla guida oggettivamente misurabili grazie alla tecnologia e che hanno permesso di ottenere incoraggianti risultati in termini di riduzione del premio medio RCA e del differenziale Italia - Europa e Nord - Sud Italia con il consenso di tutti gli stakeholder (consumatori, imprese, intermediari).



Si pensi ad esempio all'uso diffuso della telematica e all'impiego di tariffe basate sempre più su elementi comportamentali a cui hanno fatto ricorso molteplici operatori del mercato.

Per avere una prima indicazione su cosa rappresenti il mercato della telematica applicata all'Auto in Italia⁵, circa il 21,5% delle polizze stipulate nel secondo trimestre 2019, prevedono l'utilizzo della scatola nera, con punte che raggiungono il 63,3% a Caserta, il 55,4% a Napoli e oltre il 40% a Crotone e Reggio Calabria.

Per non parlare poi di tutto il potenziale che può esprimere in generale il mercato dell'auto cosiddetta "connessa". Stando a una recente ricerca di ANIASA/Bain Company condotta su un campione rappresentativo di 1.200 veicoli, il 29% degli intervistati dichiara di guidare già un'auto connessa e un 59% intende dotarsene.

Le auto "connesse" generano un quantitativo indefinito di dati comportamentali legati all'utilizzo del veicolo che, sempre secondo la succitata ricerca, gli automobilisti sarebbero ben disposti a condividere in cambio, in particolare, di una riduzione di premi assicurativi.

Risulta da ciò evidente come il futuro dell'assicurazione Auto sia strettamente legato all'innovazione tecnologica che favorisca nuove proposizioni legate alle cosiddette UBI (Usage Based Insurance), assicurazioni basate sulla rilevazione non solo delle percorrenze, ma anche dei comportamenti alla guida degli assicurati.

Un provvedimento come quello in esame, che fissa per il cluster di assicurati virtuosi, stimato nell'85% dell'intera popolazione, un premio che solo in parte può essere legato a questi parametri, potrebbe indurre le Compagnie di Assicurazione ad eliminare dai propri prodotti Auto l'offerta con Scatola Nera. Ne risulterebbero evidenti gli effetti devastanti che tale scelta avrebbe su un mercato che vede il nostro Paese come primo in Europa per diffusione di apparati telematici.

Ma la tecnologia non è solo scatola nera. Molte Compagnie stanno oggi ad esempio valorizzando, attraverso specifiche politiche di price optimization, la presenza di apparati ADAS (Advanced Driving Assistance Systems), tanto sulle autovetture di prima immatricolazione che sul mercato after-sales, in virtù del loro dimostrato effetto in termini di riduzione della frequenza sinistri.

⁵ Secondo gli ultimi dati diffusi da IVASS nel bollettino statistico IPER di settembre 2019



Per non parlare poi della diffusione di soluzioni assicurative innovative in ambito di drive coaching, educazione alla guida sicura e contrasto alla driving distraction (principale causa di incidenti alla guida) che prevedono sistemi premianti nei confronti degli automobilisti più virtuosi e meno distratti.

L'appiattimento dei premi assicurativi per il cluster degli assicurati virtuosi ridurrebbe il ricorso a queste nuove forme incentivanti determinando, anche in questo caso, conseguenze negative sulla profittabilità e in alcuni casi sulla stessa sopravvivenza dei principali soggetti economici, spesso domestici, operanti nella filiera delle industry correlate all'assicurazione Auto.

Da non sottovalutare poi quale potrebbe essere la reazione delle Compagnie di Assicurazione ad un provvedimento così impattante per i loro bilanci.

La proposta di legge potrebbe comportare nell'immediato un probabile generalizzato aumento preventivo dei premi da parte delle Compagnie Assicuratrici in previsione dell'entrata in vigore del DdL che andrebbe a tradursi quindi in un immediato aggravio a scapito delle tasche dei cittadini, come stima anche la stessa Autorità di Vigilanza.

Ciò comporterebbe in particolare uno svantaggio economico diretto per gli assicurati delle province storicamente più virtuose, per i quali si potrebbe generare, nel breve periodo, un effetto opposto a quello perseguito dalla proposta di legge stessa.

Da ultimo occorre fare qualche ulteriore riflessione anche con riferimento agli assicurati appartenenti al cluster dei "non virtuosi" che sono, lo ribadiamo, coloro che provocano incidenti o coloro che sono privi di storia assicurativa (es. neopatentati). Per tali soggetti, come dicevamo, si andrebbe a delineare un drastico aumento di prezzo rispetto a quanto oggi praticato, con conseguenze estremamente negative.

Considerando che in questo cluster potrebbero trovarsi almeno il 15% dei cittadini assicurati, in ragione di tali gravosi oneri e del conseguente disincentivo all'accesso alla copertura assicurativa, potrebbe determinarsi un presumibile e graduale aumento del **parco circolante non assicurato** con conseguenti impatti in termini di costi sociali ed illegalità diffusa.



Si potrebbe di fatto determinare l'emarginazione degli assicurati automobilisti con comportamenti di guida non virtuosi. Il provvedimento infatti renderebbe meno sensata ed efficace la promozione e l'incentivazione di comportamenti di guida corretti che consentissero di ridurre il rischio per la sicurezza personale e per quella degli altri utenti della strada.

In sostanza un disincentivo alla prevenzione del rischio assicurativo su cui oggi le Compagnie invece stanno tanto investendo in ottica di contenimento generalizzato dei costi e di servizio al cliente.

È opportuno inoltre evidenziare che il comportamento non virtuoso alla guida può essere pesantemente influenzato da molteplici condizioni di contesto, quali la presenza, l'efficienza e lo stato manutentivo dei sistemi infrastrutturali e viari, la vetustà del parco circolante, la prevalenza di circolazione urbana o extraurbana, la capillarità dei sistemi di trasporto pubblico, la disponibilità di soluzioni attive di sharing mobility, ecc.

Da considerare inoltre come il costo dell'"assicurabilità" o "non assicurabilità" degli automobilisti non virtuosi, che scegliessero comunque di non eludere l'obbligo di legge, sarebbe tale da indurre le Compagnie a spingere per l'adozione nel medio termine di una *bad company* di Stato che si facesse carico della gestione degli stessi con evidenti effetti negativi sulle casse dello Stato.

O ancora, porterebbe tali soggetti a cercare soluzioni assicurative in Paesi esteri favorendo, e non scoraggiando, comportamenti di elusione che andrebbero a scapito di tutta la popolazione oltreché dei clienti definiti "virtuosi". Si rischierebbe così di incentivare comportamenti volti ad eludere le disposizioni della legislazione italiana, tra cui le previsioni del Codice della Strada, nonché a ridurre il gettito fiscale.

Un altro effetto che potrebbe derivare dall'introduzione di forme tariffarie sempre più controllate e amministrative è la riduzione della competizione tariffaria tra le Compagnie con evidenti effetti inflattivi sui premi. Minore concorrenza genera, nel libero mercato, maggiore inefficienza. E il settore assicurativo è oggi sottoposto ad una forte tensione competitiva. Non è un caso che i premi medi del comparto RCA a partire dal marzo 2012 fino al giugno



2019 sono diminuiti nell'ordine di quasi il 29%⁶. E la competizione è particolarmente accesa proprio nel settore Auto.

Ulteriore considerazione da condividere è quella attinente il ruolo degli intermediari assicurativi, che in ragione dell'automatismo del modello tariffario oggetto della proposta di legge, andrebbero a vedere ulteriormente depauperato e svilito il proprio ruolo consulenziale, a scapito di un'efficace assistenza ai cittadini nell'individuazione delle migliori soluzioni per i propri bisogni assicurativi.

Questo in un contesto come quello italiano che già oggi si distingue per un elevato gap in termini di sottoassicurazione, che rappresenta come noto una vulnerabilità per il Paese, le famiglie e le imprese.

Alcune considerazioni infine con riferimento alla norma che mira ad ampliare la fruibilità della portabilità della classe di merito in possesso di un membro del nucleo familiare.

Tale disposizione, come già abbiamo avuto modo di dire, amplia in maniera importante la portata della cosiddetta Legge Bersani determinando di fatto la costituzione di una classe unica familiare. Anche questo provvedimento, consentendo a tutto il nucleo di ereditare la classe del guidatore più virtuoso, contrasta con politiche assicurative che mirano ad attribuire un premio individuale calibrato sulle caratteristiche soggettive ed oggettive del rischio e a premiare gli assicurati sulla base dello specifico comportamento alla guida.

Ciò a lungo andare potrebbe valorizzare sempre meno i comportamenti virtuosi alla guida favorendo invece comportamenti speculativi volti a trasferire fittiziamente la proprietà dei veicoli sui soggetti che non provocano sinistri per poter fruire dei vantaggi derivanti dal premio unico del cluster dei virtuosi e dalla classe unica familiare, nel malaugurato caso in cui un soggetto della famiglia dovesse provocare un sinistro.

⁶ Fonte: IVASS Indagine IPER 6/2019



CONCLUSIONI

In conclusione ed in sintesi, il modello assicurativo introdotto da questo provvedimento mira a creare sistemi penalizzanti e premianti basati sullo “status quo” dell’assicurato e della sua famiglia che appartengono al cluster dei *buoni* e dei *cattivi*, creando quindi un sistema statico che non favorisce i comportamenti virtuosi.

Ciò in contrapposizione al sistema che il mercato sta liberamente determinando, che tende invece a premiare coloro che mettono in atto comportamenti virtuosi rilevati da molteplici strumenti, tecnologici e non. Un sistema dinamico, fondato su logiche predittive, che premia sulla base della prevista attitudine individuale di generare sinistri, offrendo quindi anche a cluster di assicurati, come i giovani neopatentati privi di storia assicurativa, la possibilità di poter accedere a sistemi premianti in cambio della loro predisposizione ad una guida virtuosa e attenta, **con ciò incentivando l’aspetto fondamentale della prevenzione.**

Ragionevolmente inoltre ci possiamo aspettare una reazione delle Imprese di Assicurazione a questo provvedimento tendente ad andare nella direzione di ridurre la concorrenza e la competizione a scapito dell’intera popolazione degli assicurati.

Auspichiamo pertanto che il provvedimento in esame possa essere ritirato in favore del mantenimento dell’attuale disciplina degli articoli 132-ter e 134 4-bis del CAP. Le attuali formulazioni infatti, senza introdurre significativi effetti distorsivi nel mercato delle assicurazioni, avevano già indotto ad un trend che rapidamente stava portando agli effetti virtuosi che il provvedimento in discussione intende raggiungere.