

Proposta di Legge A.C. 2104

**"Disposizioni in materia di trasparenza nel settore dell'assicurazione obbligatoria per i veicoli a motore e per il contrasto dell'evasione dell'obbligo assicurativo"**

Audizione del Consigliere dell'IVASS

**Prof. Riccardo Cesari**

Commissione VI (Finanze)  
della Camera dei Deputati

11 marzo 2021

Desidero innanzi tutto ringraziare l'onorevole Presidente della Commissione Finanze e gli onorevoli Deputati per l'invito rivolto all'IVASS a svolgere le proprie considerazioni in merito al progetto di legge recante disposizioni sulla trasparenza dell'assicurazione obbligatoria per i veicoli a motore e contrasto dell'evasione dell'obbligo assicurativo, tematiche di centrale importanza per il mercato e per l'Istituto che qui rappresento.

Mi preme sottolineare che, come Istituto di Vigilanza, siamo a disposizione, per ogni supporto di tipo tecnico, anche nelle fasi preliminari di strutturazione e stesura delle proposte di intervento normativo.

Prima di proporre alcuni approfondimenti sul progetto di legge promosso dall'Onorevole Alemanno, vorrei cogliere l'occasione per fornire una rapida panoramica sull'andamento del settore auto e sullo stato dell'arte di alcune importanti innovazioni che lo investono.

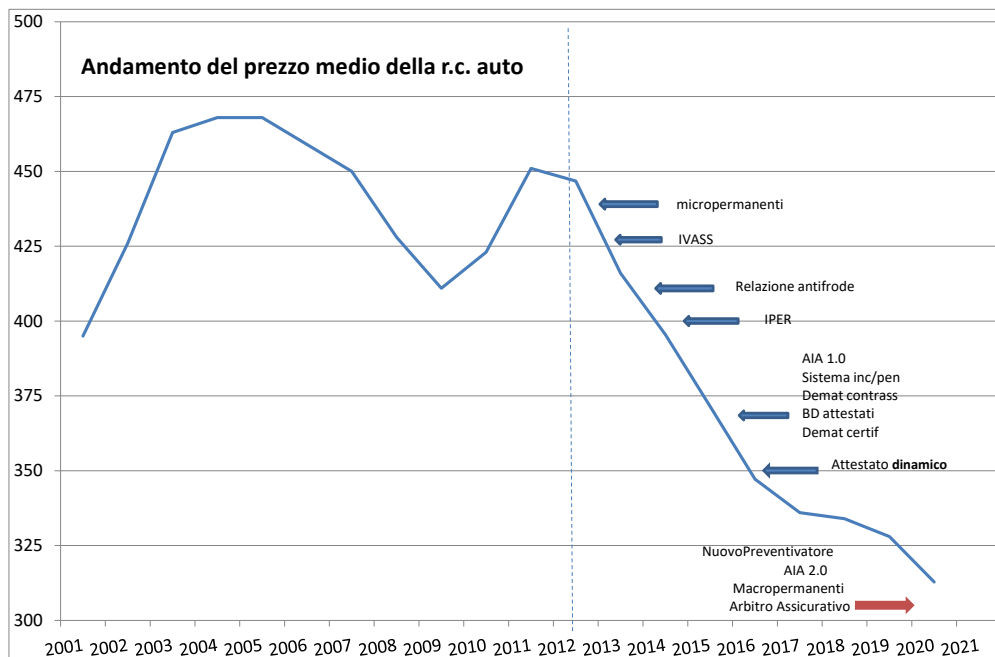
## **1. Alcuni aggiornamenti: dati e innovazioni normative**

### **1.1 Il calo del premio medio**

L'andamento del prezzo medio della copertura r.c. auto presenta, dal 2012 ad oggi, una riduzione quantificabile in circa il -30%. Si tratta di una riduzione graduale ma stabile che è stata accompagnata, meglio sospinta, da vari interventi di razionalizzazione ed efficientamento, anche di tipo normativo.

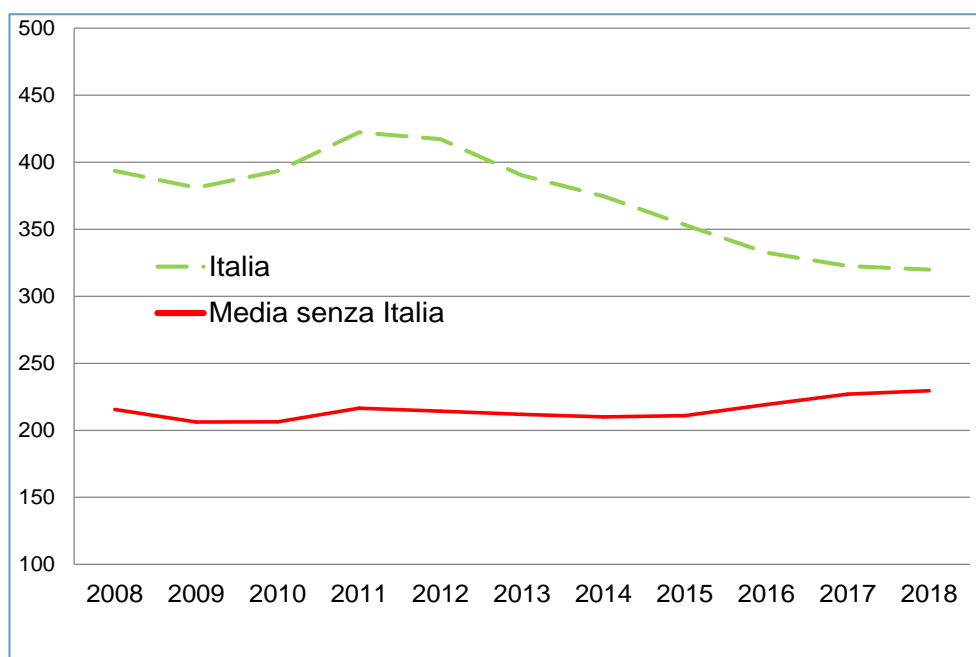
Mi riferisco, in particolare, alla valutazione delle voci di danno alla persona (disciplina dei danni micropermanenti e, auspichiamo, anche delle macrolesioni), alla digitalizzazione che ha riguardato la documentazione assicurativa (dematerializzazione attestato di rischio e contrassegno, digitalizzazione del certificato di assicurazione e attestato dinamico), alla diffusione di strumenti di monitoraggio della condotta di guida, come le scatole nere, su cui mi soffermerò più avanti, e alle frodi assicurative, rispetto alle quali si vanno approntando strumenti di contrasto sempre più efficaci (Archivio Integrato Antifrode AIA nelle versioni 1.0 e 2.0) (Fig. 1)

**FIG. 1**

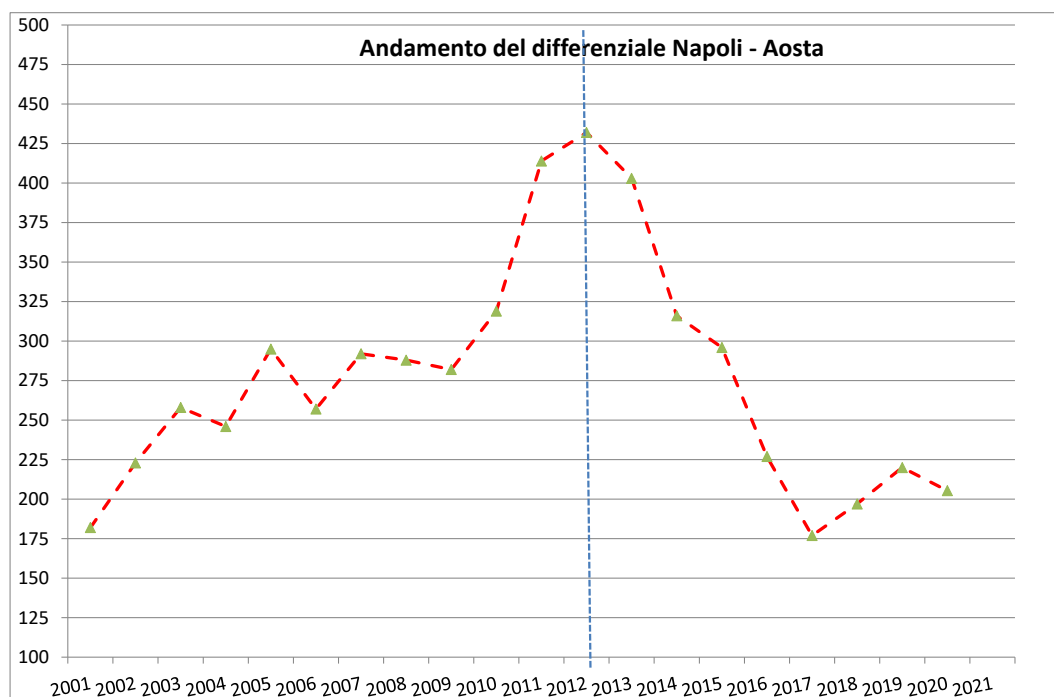


Ciò ha consentito di dimezzare la distanza tra il prezzo medio della copertura auto in Italia e negli altri Paesi europei, sebbene il gap non sia stato ancora azzerato (Fig. 2); ha consentito, inoltre, di ridurre il differenziale tra le varie regioni e province italiane, passato, nel confronto Napoli-Aosta da 430 euro del 2012 a circa 200 euro del 2020 (-53%). Una tappa non definitiva ma certamente molto significativa (Fig. 3).

**FIG. 2**



**FIG. 3**



L'esperienza degli ultimi anni dimostra che attenti interventi legislativi e regolamentari di razionalizzazione, innovazione ed efficientamento possono contribuire in modo determinante ai risultati di un ramo assicurativo così importante per i cittadini.

## 1.2 Gli effetti della pandemia

Come abbiamo anticipato fin da giugno scorso (Relazione annuale sul 2019), la pandemia da COVID-19 e le misure di contenimento adottate hanno determinato una considerevole riduzione del numero dei sinistri, particolarmente marcata nel periodo tra il 23 febbraio e il 2 giugno 2020, in corrispondenza con i più stringenti provvedimenti del Governo (lockdown), ma proseguita anche nei mesi successivi. Complessivamente, tra febbraio e novembre 2020, abbiamo riscontrato un decremento dei sinistri di circa il -35% (Fonte: Banca Dati Sinistri presso IVASS).

Nello stesso periodo il "risparmio" per le imprese di assicurazione conseguente alla diminuzione dell'onere per sinistri è valutabile - in via preliminare - tra 2,5 e 3,6 miliardi di euro, con una incidenza sui premi r.c. auto nell'intervallo 19% - 27%. Il risparmio ipotetico per una garanzia r.c. auto del 2020 sarebbe mediamente di circa 70 euro. Indicazioni più

precise sull'effettiva diminuzione dell'onere per sinistri per le compagnie potranno essere desunte dall'esame dei consuntivi riferiti all'esercizio 2020.

Gli esiti dell'Indagine conoscitiva<sup>1</sup> svolta dall'IVASS sulle iniziative delle imprese di assicurazione per partecipare anche gli assicurati dei risparmi derivanti dalla riduzione della frequenza dei sinistri stradali da COVID-19 ha evidenziato che le compagnie di assicurazione hanno programmato per gli assicurati benefici valutabili in 811 milioni (di cui già erogati a ottobre u.s. per 348 milioni). Va sottolineato che sia la variabilità delle tipologie di ristoro utilizzate (sconti al rinnovo, estensioni di copertura etc.) sia la dimensione dell'impegno finanziario adottato sono risultate assai eterogenee da impresa a impresa.

### **1.3 Il Nuovo Preventivatore online**

È ormai prossima (30 aprile) la data di entrata in operatività del Nuovo Preventivatore, cui l'Istituto sta da tempo lavorando in collaborazione con il Ministero dello Sviluppo economico nell'ambito delle Convenzioni per la realizzazione di iniziative a vantaggio dei consumatori. Con il nuovo sistema verrà offerto un servizio *on line* gratuito e imparziale di preventivazione comparativa che raccoglierà e metterà a confronto le offerte di tutte le imprese di assicurazione sul contratto base r.c. auto, in modo trasparente e nell'interesse esclusivo dei consumatori.

Dal settembre 2018 l'IVASS ha avviato i lavori per la realizzazione del progetto di completo rifacimento del servizio di preventivazione online, al fine di adeguare il software, l'architettura tecnologica, le banche dati in uso e la capacità infrastrutturale, ai nuovi servizi offerti al pubblico e alle previsioni introdotte dalla legge 4 agosto 2017, n. 124 (Legge annuale per il mercato e la concorrenza).

L'avvenuta definizione della regolamentazione del Contratto base r.c. auto (emanata con DM 11 marzo 2020, n. 54 pubblicato il giugno scorso) e del relativo Modello elettronico<sup>2</sup> - necessario per garantire l'uniformità e la confrontabilità delle offerte delle imprese - hanno consentito di completare i lavori già avviati dall'Istituto con un ragguardevole impegno di

---

<sup>1</sup> [Lettera al mercato del 14 ottobre 2020](#)

<sup>2</sup> Decreto del 4 gennaio 2021, con entrata in vigore 30 aprile 2021. Il modello elettronico costituisce lo standard informativo comune su cui si basa l'offerta delle imprese mediante i propri siti internet e il nuovo servizio di preventivazione pubblica on line. Le imprese devono utilizzare il modello predisposto dal Ministero, indicando ai consumatori un unico prezzo complessivo annuo per il contratto base r.c. auto, evidenziando separatamente le singole voci di costo.

risorse umane, tecnologiche e finanziarie. E' prossimo l'avvio della pubblica consultazione del relativo testo regolamentare dell'IVASS, che disciplinerà, per imprese e intermediari, l'uso del nuovo strumento<sup>3</sup>.

Ci attendiamo che il Nuovo Preventivatore pubblico, che rappresenta una *best practice* nel panorama internazionale, possa contribuire efficacemente alla trasparenza dell'offerta assicurativa, alla concorrenza tra le imprese, alla mobilità della clientela, alla ulteriore riduzione dei prezzi e, non ultimo per importanza, all'educazione assicurativa dei consumatori italiani e alla connessa contrazione delle frodi assicurative online.

Un'adeguata campagna pubblicitaria potrà diffonderne l'uso da parte di tutti i consumatori e massimizzarne i previsti benefici.

#### **1.4 L'Archivio Integrato Antifrode**

La legge 124 del 2017 ha anche esteso le possibilità di connessione dell'Archivio Antifrode - AIA ad altre banche dati e ha previsto il suo utilizzo per il contrasto delle frodi anche in fase assuntiva, al fine di accertare la veridicità delle informazioni fornite dal contraente.

L'integrazione in AIA delle ulteriori banche dati necessita, tuttavia, in via preliminare, di un Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico.

Parte di queste nuove banche dati è inclusa in uno schema di Decreto il cui iter di approvazione fu prontamente avviato dal Ministero con l'approvazione della legge 124, ma che ha poi subito un considerevole rallentamento per la necessità di adeguamento dello schema al sopraggiunto Regolamento europeo in materia di dati personali (GDPR)<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Regolamento concernente la realizzazione di un sistema di comparazione on line tra imprese di assicurazione operanti in Italia nel ramo r.c. auto. Si tratta dell'ultimo tassello ancora mancante per il completamento del sistema, vale a dire l'emanazione da parte dell'IVASS del Regolamento previsto dall'art. 132 bis del Codice delle Assicurazioni che ha introdotto l'obbligo per gli intermediari, prima della sottoscrizione di ogni contratto r.c. auto, di esibire i preventivi da Contratto Base offerti dalle imprese che rappresentano. Riconoscendo il ruolo principale che il canale agenziale mantiene a tutt'oggi nel mercato assicurativo italiano, il Legislatore ha previsto questo obbligo da adempiere mediante collegamento al nuovo Preventivatore. Per gli agenti l'utilizzo dell'applicazione informatica, caratterizzata da forti elementi di innovazione che la rendono inedita nel panorama delle P.A., rappresenta un'occasione per aggiornare l'alto profilo professionale legato al loro ruolo e fornire ai propri clienti un'informativa completa e trasparente, una sfida che vede coinvolte anche le imprese nella loro attività di formazione delle reti distributive.

<sup>4</sup> All'interno dello schema di Decreto è anche prevista l'integrazione con l'Anagrafe Nazionale della Popolazione Residente, presso il Ministero dell'Interno, con cui l'IVASS ha cercato di avviare in questi anni

Per altra parte - mi riferisco al casellario giudiziale e al casellario dei carichi pendenti istituiti presso il Ministero della Giustizia - l'Istituto è pronto a fornire ogni necessaria collaborazione per l'avvio dei necessari iter implementativi.

Ad impedire, sino ad ora, l'estensione della consultazione dell'AIA anche in fase assuntiva concorrono, pertanto, sia la mancata integrazione di alcune fondamentali banche dati, sia l'indisponibilità della consultazione on line, in tempo reale, delle banche dati esterne già collegate all'AIA (MIT e PRA). Il completamento del quadro regolamentare previsto dalla legge fornirà all'Istituto gli strumenti necessari per realizzare un ridisegno dell'attività antifrode in fase assuntiva, allo stato frammentaria e disorganica.

La realizzazione del Preventivatore pubblico potrà, comunque, efficacemente sopperire alle verifiche propedeutiche alla corretta assunzione del rischio, in virtù di accordi già sottoscritti dall'IVASS con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e con l'associazione di categoria delle imprese di assicurazione (ANIA).

### **1.5 Il bonus familiare**

Con il decreto Fiscale 2019 è stato introdotto un sistema agevolativo, detto "bonus familiare"<sup>5</sup>, per la determinazione della classe universale di rischio dei componenti di un nucleo familiare. L'innovazione, in sostanza, amplia, sotto condizioni, l'operatività della "legge Bersani" al caso di veicoli già presenti in famiglia nonché al caso di veicoli di diversa tipologia.

Permangono, tuttavia, alcuni rilevanti dubbi interpretativi con riguardo alla profondità dell'attestato di rischio necessario a consentire il riconoscimento della più conveniente classe di merito.

Come evidenziato anche nell'Avviso pubblicato dall'Ivass sul proprio sito istituzionale<sup>6</sup> lo scorso 15 febbraio, continuiamo a ricevere numerose segnalazioni da parte dei consumatori che lamentano la mancata applicazione del beneficio in assenza di attestato con "5 anni" senza sinistri.

---

delle iniziative di collaborazione; quest'ultima banca dati è essenziale per un efficace contrasto delle frodi, soprattutto quelle relative alla fase assuntiva.

<sup>5</sup> Le novità sono state introdotte dal Decreto Legge n. 124 del 26 ottobre 2019 (c.d. DL Fiscale) in tema di c.d. "Bonus Familiare" e richiedono l'esatta individuazione delle fattispecie alle quali risultino applicabili i benefici introdotti dalla norma. In tal senso si attende ancora un intervento chiarificatore.

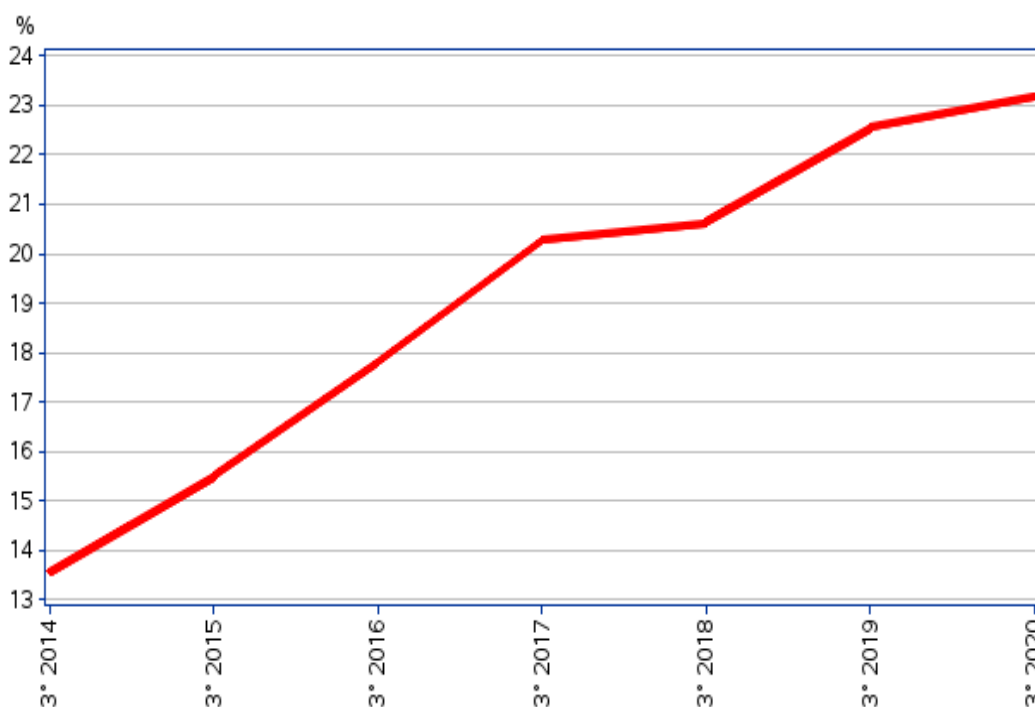
<sup>6</sup> [AVVISO DEL 15 FEBBRAIO 2021 "BONUS FAMILIARE" E PROFONDITÀ DELL'ATTESTATO DI RISCHIO](#)

Una lettura della norma coerente con le finalità di tutela dei consumatori suggerirebbe di riconoscere il beneficio anche in presenza di un attestato (relativo alla storia assicurativa del veicolo “beneficiario”) che risalga a meno di 5 anni, purché in assenza di sinistri. Tuttavia, il tenore letterale della disposizione non consente all’Istituto di richiedere, nell’esercizio delle funzioni di vigilanza e di tutela, un’applicazione conforme alla prospettata lettura. Una soluzione è da tempo attesa e risulta necessaria, come già notato, anche per la corretta e uniforme operatività del nuovo sistema di preventivazione on line.

### 1.6 Black box e sconti sui premi

La black box, strumento di controllo antifrode e di valutazione dello stile di guida, continua nel suo trend di diffusione, ormai prossimo al record (internazionale) di un quarto dei contratti in essere (Fig. 4).

**FIG. 4**



La legge concorrenza n. 124/2017 prevede da un lato la definizione, attraverso specifici decreti ministeriali, del meccanismo di black box inclusa interoperabilità e portabilità



dei dati, dall'altro l'applicazione di sconti obbligatori per la clientela, sulla base di criteri e modalità definiti dall'IVASS (Regolamento n. 37/2018<sup>7</sup>).

Finora, le problematiche tecnologiche inerenti alla definizione di black box, tanto più dirimpenti quanto più alto è il livello e la velocità di innovazione presenti in questo prodotto di mercato, hanno impedito la realizzazione della norma del 2017.

Ciò nonostante, l'Istituto, grazie al costante monitoraggio del mercato reso possibile dall'indagine IPER<sup>8</sup>, ha rilevato non solo un alto tasso di penetrazione della black box (23% in media, con punte del 60% in talune province del Sud, come Caserta e Napoli) ma anche una scontistica dovuta alla scatola nera dell'ordine del 9-11% nel biennio 2018-2019, con valori più elevati nelle province del Sud, dove in genere è anche più elevato il livello dei premi<sup>9</sup>.

In aggiunta, con riguardo alla scatola nera ed alla sua diffusione, non vanno dimenticati gli sviluppi – su impulso della normativa comunitaria - del sistema eCall<sup>10</sup>, del CAN-Bus e di altre forme di controllo e monitoraggio del veicolo, già da anni presenti sulle autovetture di nuova immatricolazione, nonché delle vigenti disposizioni del GDPR che garantiscono ai titolari dei dati (proprietari dei veicoli) il diritto alla portabilità degli stessi.

Alla luce di queste importanti evoluzioni riteniamo occorra interrogarsi sulla effettiva attualità e utilità degli interventi di regolamentazione normativa degli standard tecnici dei dispositivi di rilevazione satellitare delle condotte di guida, e domandarsi se non sia più proficuo ed efficiente un intervento teso a regolamentare il format dei dati "portabili" tra i vari provider, intervenendo sulle modalità di trasmissione dei dati piuttosto che sui requisiti tecnologici dei dispositivi.

---

<sup>7</sup> Recante i criteri e le modalità per la determinazione da parte delle imprese di assicurazione degli sconti obbligatori di cui all'articolo 132-ter, commi 2 e 4, del cap.

<sup>8</sup> I dati in parola sono tratti dalla rilevazione trimestrale IPER (indagine sui prezzi effettivi realizzati). IPER contiene informazioni su un esteso campione di contratti r.c. auto (6 milioni di contratti stipulati ogni anno) incluso il prezzo effettivamente pagato, le sue componenti (sconto, tasse, contributo al SSN) e le principali clausole contrattuali, tra cui la presenza della scatola nera. IPER contiene anche informazioni aggiuntive sugli sconti praticati dagli agenti.

<sup>9</sup> Una trattazione più analitica sarà pubblicata dall'Istituto nei prossimi giorni in occasione della diffusione del bollettino statistico in cui sono dettagliati i risultati della rilevazione trimestrale IPER dei prezzi r.c. auto.

<sup>10</sup> Reg EU 2015/758. L'eCall è un dispositivo che da aprile 2018 è obbligatorio in tutti i 27 paesi che fanno parte dell'Unione Europea. Per i veicoli prodotti a partire da marzo del 2019, è obbligatorio in sede di omologazione renderli idonei per accogliere tale sistema di chiamate automatiche al 112 in caso di incidente stradale.

Il CAN-bus (struttura di Controller Area Network) è un protocollo di rete che collega in un unico sistema informativo le diverse centraline di controllo elettronico dell'auto.

## **1.7 La tabella nazionale per le lesioni macropermanenti**

Un altro intervento normativo in dirittura d'arrivo e destinato a intervenire positivamente sul settore r.c. auto nella direzione di uniformare e stabilizzare la quantificazione del danno alla persona, è il Decreto (DPR) recante le tabelle delle menomazioni all'integrità psicofisica comprese fra 10 e 100 punti di invalidità, il cui schema è stato divulgato lo scorso 13 gennaio dal MiSE<sup>11</sup>.

Il provvedimento, atteso da oltre quindici anni, regola le somme dovute alle vittime a titolo di risarcimento del danno non patrimoniale (biologico e morale) integrale che abbia origine da lesioni subite in un incidente stradale ovvero per effetto di una ipotesi di responsabilità sanitaria di operatori o strutture. L'emanazione di una tabella unica nazionale per entrambi i settori non può che migliorare la situazione complessiva, sia dal punto di vista delle relazioni impresa assicurativa-danneggiato, sia con riferimento ai costi del contenzioso, considerato che essa riduce notevolmente i margini di discrezionalità e, di conseguenza, di incertezza sui valori dei risarcimenti.

La Tabella Unica Nazionale è, per espressa previsione normativa, finalizzata a garantire il diritto delle vittime dei sinistri al pieno risarcimento del danno non patrimoniale effettivamente subito e a razionalizzare i costi gravanti sul sistema assicurativo e sui consumatori, tenuto conto dei criteri di valutazione del danno non patrimoniale ritenuti congrui dalla consolidata giurisprudenza di legittimità. Secondo le stime effettuate sui sinistri pagati nel corso delle precedenti annualità essa dovrebbe garantire risarcimenti per danno biologico complessivamente in linea con quelli sopportati in passato, con un effetto redistributivo complessivo, operante sui punti di invalidità, a vantaggio dei sinistri di maggior gravità e per persone di più giovane età.

## **1.8 L'Arbitro Assicurativo**

Infine, faccio un breve cenno all'andamento dei lavori per la creazione dell'Arbitro assicurativo, progetto di ampia portata e di sicuro beneficio per il settore assicurativo nel suo complesso che, in analogia a quanto già previsto nel settore bancario (con l'Arbitro

---

<sup>11</sup> Tabella Unica Nazionale di cui all'art. 138 del CAP - come novellato dall'art. 1 comma 17 della Legge Concorrenza (n.124/2017).

Bancario e Finanziario - ABF) e finanziario (con l'Arbitro per le Controversie Finanziarie - ACF), potrà disporre di un sistema di risoluzione stragiudiziale delle controversie.<sup>12</sup>

L'Arbitro assicurativo sarà uno strumento imparziale a disposizione della clientela assicurativa per risolvere in modo agile, rapido ed economico le controversie con imprese e intermediari, nell'ottica di rafforzare la tutela e la fiducia dei consumatori verso il sistema assicurativo e di deflazionare il contenzioso giudiziario.

Lo schema di decreto è già all'attenzione dei Ministeri dello Sviluppo Economico e della Giustizia, su proposta IVASS. Lo schema di regolamento IVASS, che contiene disposizioni di dettaglio, sarà finalizzato non appena definito il decreto MiSE-MinGiustizia, per poi procedere alla consultazione dei due testi normativi e alla loro emanazione. Sarà infine necessario un coordinamento con ABF e ACF per disciplinare lo scambio di informazioni su questioni di comune interesse, incluse comuni iniziative divulgative.

Sarebbe estremamente positivo poter avviare l'operatività dell'Arbitro entro l'anno corrente.

## **2. Commento al progetto di legge A.C. 2104**

La proposta di legge<sup>13</sup>, composta da 3 articoli, mira a introdurre disposizioni volte a incrementare il livello di trasparenza alla base del rapporto contrattuale in materia di r.c. auto obbligatoria. A tal fine il testo prevede:

- l'introduzione di un sistema di valutazione della soddisfazione del servizio offerto dalle imprese di assicurazione (articolo 1)<sup>14</sup>;

---

<sup>12</sup> L'art. 187-ter del CAP, come rinumerato 187.1 a seguito del correttivo IDD, rinvia ad un decreto del Ministro dello Sviluppo Economico, di concerto con il Ministro della Giustizia, su proposta dell'IVASS, la determinazione, nel rispetto del Codice del Consumo, dei criteri di svolgimento delle procedure di risoluzione delle controversie, dei criteri di composizione dell'organo decidente, in modo che risulti assicurata l'imparzialità dello stesso e la rappresentatività dei soggetti interessati, nonché della natura delle controversie, relative alle prestazioni e ai servizi assicurativi derivanti da un contratto di assicurazione.

<sup>13</sup> Su iniziativa dei Deputati del Movimento 5 Stelle: Alemanno, Giarrizzo, Masi, Scanu, Sut, Vallasca

<sup>14</sup> L'articolo 1 dispone che:

1) con cadenza annuale e in concomitanza del rinnovo del contratto di assicurazione r.c. auto, l'assicurato esprima il proprio gradimento sull'assistenza ricevuta dall'impresa, con particolare riferimento alla stipula e alla gestione della polizza e al risarcimento dei danni, compilando un questionario (comma 1);

2) il MISE, sentito l'IVASS, con proprio decreto predisponga il questionario sulla valutazione delle imprese di assicurazione, con particolare riferimento alla consulenza e all'assistenza fornita al cliente in sede di stipula del contratto di assicurazione e di risarcimento del danno (comma 2);

- la definizione, da stabilirsi con decreto del MISE, delle garanzie di base valide per tutti i contratti r.c. auto (articolo 2);
- l'istituzione di un'apposita struttura presso il Ministero dell'interno avente il compito di contrastare l'evasione dell'obbligo assicurativo (articolo 3).

### **2.1 Sull'art. 1 (soddisfazione dei clienti)**

Con riguardo alla previsione di cui all'articolo 1 del progetto, si ritiene pienamente condivisibile lo scopo perseguito dalla norma. Tuttavia lo strumento del questionario da somministrare alla clientela in fase di rinnovo presenta alcune importanti criticità.

La prima attiene alla scarsa valenza statistica di una raccolta di dati effettuata su base volontaria. Occorre evidenziare, infatti, che la norma non ha, e si ritiene che non possa avere, carattere imperativo, pertanto un eventuale rinnovo contrattuale sarà valido ed efficace anche in assenza di compilazione e consegna del questionario valutativo. La facoltatività della condotta restituirebbe dati statisticamente non attendibili, anche in ragione della possibile disomogeneità del rapporto contratti/questionari tra le singole imprese. Detto rapporto sarà, infatti, significativamente influenzato non solo dalla distribuzione geografica dei portafogli e dalla loro composizione, ma anche dal canale di vendita utilizzato.

In secondo luogo sia il rinnovo presso la stessa impresa/agenzia sia quello presso un'impresa diversa potrebbero determinare delle risposte polarizzate (ottimo/pessimo) poco affidabili.

Inoltre, nel testo si fa riferimento anche all'assistenza fornita al cliente in sede di risarcimento del danno. Al riguardo si osserva che in ambito di assicurazione r.c. auto il servizio offerto dall'impresa prescelta può essere valutato soltanto nel caso in cui il sinistro rientri nell'ambito della procedura di risarcimento diretto. Negli altri casi il sinistro viene gestito dall'impresa di controparte, con la quale l'assicurato non ha alcun rapporto diretto. In quest'ultima categoria rientrano peraltro i sinistri più complessi con danni alla persona superiori a 9 punti di invalidità permanente, rispetto ai quali pertanto la valutazione dell'assicurato non è possibile essendo il sinistro gestito in toto dall'impresa di controparte.

---

3) presso il MISE sia istituita una banca dati nella quale sono inserite le valutazioni effettuate dagli assicurati sulla base del questionario compilato, mentre i dati statistici che emergono dai questionari con riferimento a ciascuna impresa di assicurazione sono pubblicati annualmente nel sito internet del MISE. Sulla base dei dati raccolti, il MISE redige una scheda di valutazione, da pubblicare nel sito internet del Ministero, sulla qualità del servizio fornito agli assicurati da parte delle imprese di assicurazione (commi 3 e 4).

Infine vanno considerati i costi, non trascurabili, di un meccanismo di distribuzione, raccolta e trasmissione dei questionari e successiva pubblicazione dei relativi esiti, costi forse non proporzionati rispetto ai risultati attesi, in una rilevazione ad adesione volontaria.

Riteniamo utile valutare se il medesimo scopo, pur focalizzando l'attenzione sui profili di patologia della condotta delle imprese, possa essere ottenuto analizzando i reclami e le sanzioni irrogate, elaborate dall'IVASS e pubblicate in modo comparativo sul proprio sito (Area statistiche sui reclami)<sup>15</sup>. Tale rilevazione, rivolta a tutti i rami assicurativi ma con un focus specifico sulla r.c. auto - punta ad accrescere la trasparenza del mercato, mettendo a disposizione dei consumatori una ulteriore fonte di notizie sulla qualità dei servizi offerti dalle imprese di assicurazione ove è possibile raffrontare i dati sulle singole compagnie, ordinandoli e classificandoli in base a diverse chiavi (numero dei reclami vita, numero dei reclami r.c. auto etc ) e conoscere l'incidenza dei reclami sia rispetto al "fatturato" di ciascuna impresa, sia rispetto al numero dei contratti in essere.

Un potenziamento e una maggiore pubblicizzazione di tali risultati comparativi potrebbero essere importanti per le finalità perseguite dalla proposta di legge.

In aggiunta, un potente strumento di conoscenza del trattamento della clientela e di incentivo verso ulteriori miglioramenti potrà esser ottenuto con l'introduzione, anche per IVASS, di tecniche di Mystery shopping e Mystery surfing a fini di vigilanza, un tema su cui l'Istituto sta lavorando con il supporto di EIOPA e della Commissione Europea.

## **2.2 Art. 2 (contratto base)**

L'articolo 2 del progetto di legge risulta in concreto superato dall'introduzione del Contratto Base r.c. auto, figura giuridica introdotta dal Decreto Legge n. 179 del 2012 e definita compiutamente dal decreto n. 54 emanato dal MiSE l'estate scorsa.

---

<sup>15</sup> Le imprese di assicurazione sono tenute a trasmettere all'IVASS ogni sei mesi i dati relativi ai reclami ricevuti; devono anche pubblicare sul loro sito un rendiconto annuale sull'attività di gestione dei reclami, con i dati relativi a numero, tipologia ed esito. Conseguentemente l'Istituto pubblica sul proprio sito, su base semestrale, i dati sui reclami ricevuti dalle imprese di assicurazione italiane, a livello aggregato e per singola impresa; su base annuale, i dati sui reclami nei confronti delle imprese di assicurazione presentati all'IVASS dai consumatori (assicurati o danneggiati).

### 2.3 Art. 3 (evasione assicurativa)

La tematica dell'evasione dell'obbligo assicurativo, che impegna il terzo articolo del progetto di legge<sup>16</sup>, investe ampiamente il settore assicurativo con impatti negativi sul sistema nel suo complesso. Chi evade danneggia sempre la collettività e in particolare, pur senza pagare alcun premio, contribuisce ugualmente al monte-sinistri cui il sistema deve fare fronte.

Il progetto di legge, tuttavia, parte da un assunto critico, ossia che la differenza tra i veicoli immatricolati (circa 52 milioni) e quelli assicurati (circa 42 milioni) misuri di per sé la portata del fenomeno dell'evasione assicurativa. Se così fosse il fenomeno sarebbe di enorme portata, quantificabile nell'ordine di circa il 20% dei veicoli immatricolati, con valori minimi al Nord (13%) e massimi al Sud (34%).

Sebbene si possa ritenere che il differenziale veicoli immatricolati-veicoli assicurati sia correlato con l'evasione assicurativa, tuttavia parte dei veicoli immatricolati possono legittimamente non essere coperti da assicurazione.

Le stime effettuate dall'Ania ed esposte in questa sede dalla Presidente dott.ssa Farina la settimana scorsa parlano di circa 2,6 milioni di veicoli sprovvisti, nel 2019, di copertura assicurativa, pari al 5,9% del totale dei veicoli circolanti.

Tale considerazione ci induce a ritenere particolarmente vantaggioso, efficace ed efficiente (alla luce anche di sperimentazioni effettuate in passato) un intervento teso a rilevare il fenomeno dell'evasione a partire dal parco auto circolante, con previsione di una omologazione *ad hoc* su tutti i dispositivi vigenti di lettura della targa (Telepass, Autovelox, ZTL, Tutor) al fine di poter rilevare, in tempo reale e con certezza di prova, la violazione dell'obbligo assicurativo.

---

<sup>16</sup> L'articolo 3, dispone che:

- 1) al fine di contrastare l'evasione dell'obbligo assicurativo per la r.c. auto, è istituita, presso il Ministero dell'interno, un'apposita struttura amministrativa con il compito di effettuare il controllo dei dati provenienti dall'ANIA e di quelli presenti nel pubblico registro automobilistico per la segnalazione ai comuni dei veicoli sprovvisti dell'assicurazione obbligatoria. (comma 1);
- 2) con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il MISE, con il Ministro dello sviluppo economico e con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni introdotte al comma precedente (comma 2).

Su questa base tecnica e informativa, sarebbe ipotizzabile e realizzabile un sistema che replichi, per il contrasto all'evasione assicurativa, lo stesso meccanismo ideato ed attuato dall'AIA per il contrasto alle frodi nel settore assicurativo.

### **3. Conclusione**

In sede di conclusione, vorrei mettere in evidenza che c'è un "ultimo miglio" da percorrere per completare questo lungo ridisegno della r.c. auto in Italia, all'insegna di una recuperata efficienza, economicità e innovazione.

Infatti, due ulteriori passi, credo, ci aspettano nei prossimi mesi:

- una complessiva revisione del sistema *bonus/malus*, dall'attuale impostazione unidimensionale (il numero dei sinistri) a una propriamente multidimensionale, considerato che esso è diventato ormai largamente inefficace, colpito nel tempo da interventi normativi stratificati e sovente tra loro non armonizzati, incapace di svolgere al meglio il compito delicato ma cruciale di fornire un'affidabile, trasparente e universale misurazione del rischio di guida;
- una riforma della CARD - Convenzione del risarcimento diretto - che vada nella direzione di eliminare distorsioni di comportamento tra le imprese di assicurazione e superare il sistema dei forfait.

Su entrambi i fronti intendiamo dare il nostro contributo tecnico per una evoluzione della r.c. auto positiva e condivisa da tutti i soggetti presenti sul mercato: imprese, agenti, consumatori, a completamento di un intero, virtuoso ciclo di riforme.