

# CAMERA DEI DEPUTATI

XIX LEGISLATURA

**A.C. n.695**

**VI Commissione Finanze**

**Applicazione del premio minimo rilevato su base nazionale, ai fini dell'assicurazione RC Auto, in mancanza di sinistri negli ultimi dieci anni**

***Modifica all'articolo 133 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, in materia di applicazione del premio minimo su base nazionale, ai fini dell'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile derivante dalla circolazione di veicoli, in mancanza di sinistri negli ultimi dieci anni***

## Memoria del Prof. Antonio COVIELLO

*Professore di Marketing Assicurativo Università S. O. Benincasa di Napoli*

*Ricercatore CNR-IRISS / Istituto di ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo*

*"Garante nazionale degli assicurati" (ANDCI-Ass.Naz.Difensori Civici d'Italia)*

### COMITATO TECNICO-SCIENTIFICO DEL GARANTE NAZIONALE DEGLI ASSICURATI (ANDCI)

**Avv. Vincenzo SCOLASTICO** - già Procuratore distrettuale antimafia-Genova e Procuratore della repubblica di Savona

**Gen. Silvio DURANTE** - Generale (ris.) della Guardia di Finanza (già V. Capo Centro DIA – Napoli)

**Prof. Avv. Marco TIBERII** – Avvocato, Ordinario di Diritto Amministrativo, Università della Campania

**Dott. PhD Marco FASCIGLIONE** - ricercatore CNR-IRISS di Diritto dell'Unione Europea

**Prof. Massimo MAMOLI** - docente di Economia Aziendale Università di Milano Statale

**Dott. Fabrizio MORANA** - direttore generale Centro studi e Ricerche AssicuraEconomia

**Avv. Antonella ESPOSITO** – avvocato civilista

**Dott. Raffaele ZINNO** - medico legale, già dirigente sanitario

**Prof. Pietro FUNARO** - giornalista professionista/docente universitario

**Paolo BULLEGAS** – assicuratore, resp. nazionale Studi del Sindacato Nazionale Agenti di assicurazione-SNA

## INDICE

Pag. 3 - Proposta di legge n.695 – Borrelli / Premessa

Pag. 6 - Illogici aumenti tariffari 2023

Pag. 7 - Tariffe classe B/M 14

Pag. 9 - Pubblicità dei prodotti assicurativi

Pag. 10 - Sconti di benvenuto

Pag. 10 - Intelligenza artificiale

Pag. 10 - Concentrazione di mercato

Pag. 12 - Montesconti legge 248/2006

Pag. 13 - Condizioni premio di rinnovo art. 133 CAP

Pag. 13 - Preventivatore pubblico “Preventivass”

Pag. 14 - Obbligo di comunicazione in caso di applicazione del Malus

Pag. 14 - Assistenza in caso di sinistro art. 184 CAP

Pag. 14 - “Easy” CAI ?

Pag. 15 - Attività antifrode

Pag. 16 - Conclusioni (contatti e riferimenti)

Roma, 16 maggio 2024

*Onorevoli Deputati*, è un grande privilegio per me poter esprimere un contributo alla proposta di legge dell'on. Borrelli, avente ad oggetto la modifica del comma 1 dell'art. 133 del Codice delle assicurazioni private, D. Lgs 209/2005, (CAP), prevedendo l'aggiunta del periodo: «*Le imprese di assicurazione sono tenute a riconoscere, all'atto della stipula del contratto o del suo rinnovo, anche in assenza di richiesta degli interessati, l'applicazione del premio più basso previsto nel territorio nazionale, da ciascuna impresa, per la corrispondente classe universale di assegnazione del singolo assicurato, a tutti gli assicurati che non hanno denunciato sinistri negli ultimi dieci anni*».

Il mercato delle assicurazioni Rc auto, dalla sua obbligatorietà (legge 990/1969) è stato, e continua ad essere, uno dei temi sul quale si sono sviluppati interessi, criticità, e provvedimenti di riforma orientati a equità e sostenibilità.

In verità, su tale specifico argomento, fui audito in qualità di “Difensore (Garante) dell'Assicurato” della Regione Campania nella XIV legislatura (anno 2002) presso la Commissione Industria del Senato della Repubblica (allora presieduta dal Sen. Pontone), allorquando fu votato successivamente a maggioranza in Parlamento, in maniera politicamente trasversale, un disegno di legge (Pontone primo firmatario) che mirava a comprimere la c.d. “discriminazione territoriale” ed eliminare la sperequazione circa il <parametro residenza>, poi vanificato successivamente in finanziaria per spinte avverse <https://codacons.it/sara-presenta-la-polizza-giornaliera-i-consumatori-una-beffa/>

[https://www.quattroruote.it/news/assicurazioni/2012/04/25/saltata\\_la\\_tariffa\\_unica.html](https://www.quattroruote.it/news/assicurazioni/2012/04/25/saltata_la_tariffa_unica.html)

Sempre in tema (caro) Rc Auto, addirittura nell'anno 2000, ho pubblicato il libro “Truffa in nome della Legge” unitamente al Dott. Maurizio Vallone (allora Vice Questore a Napoli, oggi Dirigente Generale di Pubblica Sicurezza) <https://www.rdeditore.it/it/100ecc8personaggi/maurizio-vallone/>, presentato anche in una conferenza stampa presso la Camera dei Deputati, dove suggerivamo “le possibili soluzioni” ad una vera e propria emergenza economico-sociale, oltre a riportare nello stesso libro il disegno di legge (XIII legislatura) del Sen. Emiddio Novi in materia. <https://www.senato.it/leg/13/BGT/Schede/Ddliter/11586.htm>

Ciò premesso, una prima considerazione merita la locuzione “a tutti gli assicurati”. Poiché la norma così formulata sembrerebbe prescindere dagli ulteriori elementi tariffari legati al veicolo (potenza ect.) e il suo proprietario (età etc). Mentre l'oggetto del progetto di legge n.695 dell'on. Borrelli - fermi i parametri del veicolo e del suo proprietario - è evidentemente teso a realizzare maggiore equità tra gli automobilisti di tutto il territorio nazionale che, indipendentemente dalla residenza, abbiano dimostrato la propria virtuosità nel condurre il proprio veicolo, non avendo provocato incidenti stradali negli ultimi 10 anni.

Allo stato attuale, le tariffe assicurative sono diversificate in ragione di diversi elementi di rischio, uno dei quali è afferente alla residenza del proprietario del veicolo. Sulla base di questo elemento tariffario automobilisti con il medesimo stile di guida, sono soggetti a premi assicurativi diversi in ragione del potenziale di rischiosità del territorio di residenza. Così, per esempio, gli automobilisti residenti a Prato o Napoli affrontano costi assicurativi più elevati rispetto agli omologhi residenti nella provincia di Belluno o Enna, nonostante il loro analogo comportamento alla guida (ad esempio, 10 anni indenne da sinistri).

Una prima considerazione statistica sulla frequenza di sinistro è da ritenersi fondamentale. A livello nazionale gli ultimi dati certificati, attinenti all'anno 2022, ci dicono che la frequenza media è stata pari a 5,1 sinistri ogni 100 veicoli assicurati, equivale, statisticamente, a 1 sinistro ogni 19 anni e 6 mesi per ogni assicurato. Questo dato conferma la statistica di coloro che attualmente appartengono alla massima classe di Bonus: circa l'89% delle polizze stipulate nel corso del 2023.

È bene pertanto fare alcuni approfondimenti sulla proposta di legge, che non può prescindere dalla valutazione di ulteriori elementi statistici alla base della formazione delle tariffe, diversi dagli aspetti personali: Frequenza sinistri; Costo medio dei sinistri; Frequenza contenziosi; Frequenza sinistri con danni alla persona; Frequenza frodi; Densità parco circolante; sono solo alcuni elementi che caratterizzano ogni territorio provinciale rispetto ad un altro.

Sulla dinamica dei sinistri e dei premi assicurativi del settore autovetture - oltre ai dati forniti ciclicamente da IVASS e ANIA - è stata recentemente prodotta una interessante ricerca dalla Commissione di studio Rca del Sindacato Nazionale Agenti (SNA), che aiuta a focalizzare il tema sulla base di dati fondamentali.

I numeri dello studio mettono in evidenza i diversi valori, utili a considerare il costo base dell'assicurazione per la copertura assicurativa, ovvero, il premio minimo per garantire i risarcimenti dei sinistri, c.d. premio puro (p.p. = costo medio dei sinistri x frequenza sinistri).

## Premio puro

PROVINCIA	Totale veicoli terrestri	Autovetture	Percentuale autovetture su totale veicoli %	Incidentalità per chilometro stradale nel 2021	Incidentalità per chilometro stradale nel 2022	Premio puro al lordo IBNR nel 2022 Euro	Premio medio pagato (*) nel 2022 Euro
<b>Le 4 province con più elevato premio puro nel 2022</b>							
Prato	169.839	130.825	77,0	8,06	8,82	<b>369,00</b>	410,00
Napoli	1.273.296	1.033.318	81,2	16,73	16,42	<b>346,00</b>	436,00
Massa-Carrara	125.215	95.231	76,1	2,00	2,16	<b>340,00</b>	364,00
Latina	409.475	323.422	79,0	2,73	2,88	<b>340,00</b>	332,00
<b>Le 4 province con più basso premio puro nel 2022</b>							
Gorizia	97.518	78.723	80,7	2,19	2,42	<b>148,00</b>	236,00
Belluno	152.243	120.045	78,9	1,06	1,06	<b>156,00</b>	245,00
Enna	97.472	80.666	82,8	0,66	0,69	<b>163,00</b>	221,00
Verbano-Cusio-Ossola	120.014	92.700	77,2	1,54	1,70	<b>164,00</b>	246,00

(\*) Premio medio 2022 settore autovetture al netto degli oneri fiscali e parafiscali

Premio puro settore autovetture (€) = Costo medio complessivo dei sinistri al lordo dei sinistri tradivi (€) x Frequenza sinistri con seguito (%)

Dunque, il “Premio puro” (a cui vanno sommati i “caricamenti” + imposte e tasse per la determinazione complessiva del premio da pagare), rappresentando il premio necessario alla compagnia per il solo risarcimento dei danni, al netto dei costi di gestione, in ragione del costo del danno medio e della frequenza di sinistri, assume valori diversi nelle diverse realtà territoriali. Uniformare la tariffazione a livello nazionale pone chiare problematiche.

Lo studio mette in chiaro le difficoltà nella realizzazione delle tariffe, giacché il ciclo industriale caratteristico delle assicurazioni è “inverso”, permette di conoscere il costo della “materia prima” (i sinistri), solo successivamente alla “produzione” della tariffa e la sua commercializzazione.

Infatti, prendendo in considerazione le 4 province con rapporto sinistri/premi (tecnicamente “Loss ratio”) più elevati e più bassi registrati nel 2022, emergono evidenti divari economici.

## Loss ratio

PROVINCIA	Premi contabilizzati Euro	Importo totale sinistri gestiti + stima sinistri tardivi (IBNR) Euro	Costo medio sinistri gestiti al lordo IBNR Euro	Frequenza sinistri al lordo IBNR %	Loss Ratio 2022 al lordo IBNR %	Aumento premio medio IV trim 2023 anno -1 %	Premio Medio IV trim 2023 Euro
-----------	------------------------------	---	--	---------------------------------------	------------------------------------	--	-----------------------------------

### Le 4 province con più elevato rapporto sinistri premi (*Loss ratio*) nel 2022

Grosseto	36.922.295	38.897.216	6.170	4,8	105,3%	8,2	380,60
Roma	777.257.267	811.540.835	4.744	7,0	104,4%	10,4	441,50
Latina	107.509.291	109.980.068	6.221	5,5	102,3% ←	5,2	425,10
Matera	31.403.095	31.496.611	6.577	4,0	100,3%	6,7	336,30

### Le 4 province con più basso rapporto sinistri premi (*Loss ratio*) nel 2022

Isernia	13.200.525	8.233.599	4.144	4,2	62,4%	5,7	342,10
Gorizia	18.609.466	11.663.946	4.049	3,7	62,7%	7,3	318,30
Belluno	29.373.302	18.710.589	3.938	4,0	63,7% ←	8,6	334,40
Verbano-Cusio-Ossola	22.847.095	15.174.935	3.500	4,7	66,4%	7,7	324,50

Settore I: autoveicoli

15

COMMISSIONE DI STUDIO RCA  Sindacato Nazionale Agenti di Assicurazione

Questo spaccato delle diverse realtà territoriali aiuta a comprendere meglio la difficoltà di considerare la “decisione politica” di applicare un principio di mutualità assicurativa su base nazionale, applicato agli automobilisti indenni da sinistri da oltre 10 anni, praticamente la quasi totalità degli assicurati, se consideriamo che ogni automobilista statisticamente ha 1 sinistro ogni 19 anni e 6 mesi. Gioco forza, un premio medio nazionale porterebbe a un decremento del premio assicurativo in alcune province, che andrebbe a discapito di altre province, dove necessariamente i premi aumenterebbero. Che corrisponde alla logica della “mutualità”, tipica dell’assicurazione. Ma si potrebbe temere che taluni player assicurativi possano essere tentati di aggirare l’obbligo a contrarre cercando di non assumere contratti, divenuti “sottocosto”, a seguito della nuova normativa.

## ILLOGICI AUMENTI TARIFFARI 2023

I dati riportati nelle tabelle del citato studio (sintetizzato nella tabella *loss ratio*), mettono in evidenza piuttosto incomprensibili aumenti tariffari, non sempre allineati al fabbisogno. Per esempio, nella provincia di Belluno le assicurazioni sono aumentate nel corso del 2023 mediamente del 8,6% a fronte del valore di *loss ratio* pari a 63,4%, dunque, con un buon margine

di profitto (15,3%) in favore delle compagnie assicuratrici, considerando pure i costi di gestione (*expense ratio*) registrati a livello nazionale del 21,3%. Diversamente, nella provincia di Latina, ad esempio, a fronte di un valore di *loss ratio* pari a 102,3%, in pratica dove le compagnie hanno perso tecnicamente il 2,3%, che aggiunto ai costi di gestione la perdita consolidata ha raggiunto il 23,6%, ma il premio medio a dicembre 2023 è aumentato solo del 5,2%. Questo diverso aumento dei premi, apparentemente non giustificato dal valore di *loss ratio*, si evidenzia in molte province e richiederebbe una attenta analisi da parte dell’Autorità di vigilanza sull’evoluzione delle tariffe.

Nonostante la difficoltà legata all’applicazione del progetto di legge in questione, questa Commissione non dovrebbe rinunciare a valutare ogni ulteriore elemento che possa essere utile al raggiungimento di un sistema assicurativo Rc auto equo e sostenibile. In questo senso mi permetto di portare in evidenza alcuni argomenti da attenzionare:

#### **TARIFFE ASSICURATIVE CLASSE 14**

Un’altra indagine ha portato in evidenza le difficoltà economiche di qualsiasi consumatore medio che deve assicurarsi per la prima volta in classe Bonus/Malus 14. Si pensi che uno studente per assicurare un ciclomotore 125cc nella classe d’ingresso assicurativo Bonus/Malus 14 -non avendo i requisiti per la c.d. “legge Bersani”- il premio medio annuale richiesto dalle prime 10 compagnie di mercato è pari a: 1.279 euro a Milano, 1.964 euro a Roma, 2.265 euro a Napoli (vedi tabella sottostante). Ma ci sono casi in cui, così come riportato anche da fonti stampa, compagnie arrivano a quotare il rischio anche diverse migliaia di euro! Tariffazioni assicurative che appaiono incoerenti rispetto al premio puro, che devono interessare questa commissione per valutare precisi interventi a sostegno dell’interesse sociale dell’assicurazione obbligatoria. Sul punto si ritiene utile valutare un’indagine sulla ipotetica e potenziale elusione dell’obbligo a contrarre, attraverso la spropositata tariffazione.



## RC AUTO, PREMI LORDI BONUS/MALUS CLASSE 14

### CONTRATTO BASE RC AUTO

PROFILI	CITTÀ DI RESIDENZA	PREVENTIVO MEDIO prime 10 imprese	PREVENTIVO PIÙ ONEROSO	PREVENTIVO MENO ONEROSO	PREMIO MEDIO PURO
Oswaldo, 24 anni assicura un Piaggio Liberty 125	Milano	1.279,91	3.289,00	678,93	220,00 (totale Italia) ciclomotori-motocicli
	Roma	1.964,82	5.237,00	921,31	
	Napoli	2.265,70	6.115,31	1.516,50	
Anna, 35 anni assicura una Fiat Grande Punto 1.2	Milano	1.864,13	3.645,68	1.027,48	231,00
	Roma	2.450,53	4.436,99	1.408,58	331,00
	Napoli	3.136,30	10.441,07	2.009,01	346,00

\* Premio puro (€) = Costo medio complessivo dei sinistri al lordo dei sinistri travivi (€) x Frequenza sinistri con seguito (%)

15

COMMISSIONE DI STUDIO RCA 

Il tema delle quotazioni dei rischi RCA deve essere affrontato considerando più aspetti di quella che possiamo considerare una piaga sociale: l'evasione assicurativa. In questa sede è opportuno valutare il tema dei veicoli non assicurati, che deve considerare inoltre il danno allo Stato derivante da mancati introiti per gli oneri fiscali e parafiscali (mediamente il 26% del premio assicurativo per imposte e Ssn), nonché l'aumento degli oneri a carico del Fondo vittime della strada per il risarcimento dei danni provocati dai non assicurati. Secondo stime riportate ed attendibili l'evasione Rc auto in Italia riguarda circa 2,6 milioni di veicoli non assicurati, i mezzi che viaggiano senza copertura assicurativa rappresentano oltre il 5% dei veicoli su 100 del totale circolante; in alcune Regioni questa percentuale assume livelli molto superiori, di vero allarme sociale. Ma c'è da chiedersi se, alla luce dei premi richiesti a coloro che si assicurano per la prima volta, in assenza dei benefici "Bersani", non vi siano delle responsabilità condivise. Tanto che, per esempio a Napoli (ma il fenomeno si sta diffondendo a macchia di leopardo in tutta Italia), per non rinunciare all'assicurazione (oltre al ricorso di contrassegni assicurativi "falsi") sta crescendo il fenomeno di veicoli con targa straniera. Non è raro, infatti, imbattersi in veicoli (soprattutto ciclomotori e motocicli) reimmatricolati in Polonia (anziché in Romania o Bulgaria) e circolanti con assicurazione dello stato di immatricolazione: 53.000 targhe straniere circolanti in Italia (35.000 solo a Napoli)! Con evidenti problematiche per chi subisce un sinistro, ma anche un danno



economico per lo Stato che così rinuncia alle imposte (in proposito, si veda recente inchiesta della trasmissione RAI – “Far West”): <https://www.raiplay.it/video/2024/04/Caro-polizze-boom-di-targhe-polacche---FarWest-22042024-10579bc9-74b1-4cf9-9a08-7e08d5551e75.html>



## **PUBBLICITÀ DEI PRODOTTI ASSICURATIVI**

Da anni siamo bersagliati da pubblicità di comparatori e compagnie online che si concludono proponendo premi assicurativi particolarmente attraenti...“a partire da 131 euro all’anno!”. Pubblicità che si rivelano, alla prova dei fatti, essere studiati su “fantasiosi” profili. Inoltre, in TV è praticamente impossibile leggere le avvertenze previste dalla legge per le pubblicità: queste sono scritte in caratteri minuscoli e compaiono per una frazione di secondo, e dunque non rispettano la necessaria chiarezza e correttezza dell’informazione. Pertanto, sarebbe auspicabile un intervento dell’Autorità garante del mercato, anche in forza dell’art. 182 del Codice delle assicurazioni private (CAP), per porre un freno alle iniziative pubblicitarie scorrette e fuorvianti, affinché si incentivi la diffusione delle sole informazioni trasparenti e corrette. Un intervento legislativo, ad esempio, potrebbe essere diretto a vietare l’esposizione di premi assicurativi “generici”, in alternativa, l’esposizione dovrebbe riguardare il premio medio e/o della mediana delle polizze stipulate dalla compagnia o comparatore a livello nazionale.

## SCONTI DI BENVENUTO

Particolare attenzione deve essere posta anche alla pratica degli sconti applicati al cliente che decide di cambiare compagnia. Questa pratica ben nota in Gran Bretagna come "*price walking*" è stata vietata dall'Autorità britannica Financial Conduct Authority (FCA) in quanto da una ricerca è emerso che i clienti che rinnovavano i propri contratti con la stessa compagnia pagavano mediamente premi più elevati di quelli riservati ai nuovi clienti. Secondo FCA il *price walking* ha distorto il modo in cui l'intero mercato assicurativo aveva funzionato, scoprendo prezzi più alti per i clienti fedeli, spesso più anziani, che erano meno propensi a cambiare fornitore. L'Autorità britannica ha anche scoperto che gli assicuratori stavano utilizzando processi sofisticati di intelligenza artificiale (AI) per attirare nuovi clienti che pensavano fossero meno propensi a cambiare in futuro. Dopo anni di lamentele sul fatto che i clienti che cambiavano regolarmente assicuratore pagavano premi significativamente più bassi rispetto a quelli che rinnovavano, gli sconti di benvenuto dal 2022 sono stati vietati dall'Autorità FCA per evitare disparità tra i clienti.

## INTELLIGENZA ARTIFICIALE

A fine 2022 l'IVASS ha condotto una indagine sull'utilizzo di algoritmi di Machine Learning (ML) da parte delle imprese di assicurazione in processi con impatto sulla clientela. In esito all'indagine è emerso che il 27% delle compagnie utilizza almeno un algoritmo nei processi con impatto diretto sulla clientela, per una quota di mercato però elevatissima, pari al 78% nel comparto danni. Tra le principali applicazioni degli algoritmi vi è quella di orientare alla identificazione delle intenzioni di abbandono dei clienti (modelli di *churn*), anche a fini di *pricing* al rinnovo della polizza. Altri modelli permettono di costruire *cluster* di rischio; oppure nella individuazione dello sconto al nuovo cliente più o meno elevato, per esempio, secondo della compagnia di provenienza. Un provvedimento che impedisca alle imprese di usare l'AI in modo distorto e poco etico diventa oggi indispensabile, in particolare si dovrebbe pensare all'obbligo di trasparenza delle tariffe e di comunicazione al mercato e ai singoli clienti dei parametri utilizzati dagli algoritmi per il calcolo dei premi.

## CONCENTRAZIONE DI MERCATO

Nel corso degli ultimi anni si è assistito a un progressivo incalzare di fusioni e acquisizioni societarie da parte dei grandi competitor col risultato che attualmente i primi 5 gruppi assicurativi detengono importanti quote di mercato Rc auto, capaci di pregiudicare potenzialmente dinamiche

pro-concorrenziali. Il mercato complessivamente controllato dai primi 5 gruppi assicurativo/finanziari infatti risulta di circa il 75% del totale: Unipol 25,4%; Generali 19,4%; Allianz 17,2%; Axa 6,8% Reale Mutua 6,2% (vedi tabella ANIA). Una tale concentrazione pone in evidenza tutti i rischi di un ipotetico oligopolio.

## 10 - R.C. AUTOVEICOLI TERRESTRI

Imprese in ordine decrescente	PREMI (migliaia di euro)	Variazione 2023/2022 (%)	Incidenza sul totale (%)
<b>TOTALE RAMO</b>	<b>13.373.159</b>	<b>+6,3</b>	<b>100,00</b>
di cui Imprese Italiane ed Extra-UE	12.126.866	+4,3	90,70
di cui Imprese UE	1.246.293	+30,4	9,30
1 UNIPOLSAI ASSICURAZIONI	2.801.128	+1,1	20,95
2 GENERALI ITALIA	1.923.563	+2,3	14,38
3 ALLIANZ	1.621.613	+3,6	12,13
4 VITTORIA ASSICURAZIONI	745.681	+7,9	5,58
5 AXA ASSICURAZIONI	732.256	+8,7	5,48
6 SOCIETÀ REALE MUTUA DI ASS.NI	475.914	+9,2	3,56
7 ZURICH INSURANCE EUROPE	430.476	+12,0	3,22
8 GROUPAMA ASSICURAZIONI	420.197	+4,1	3,14
9 HDI ASSICURAZIONI	381.179	+6,0	2,85
10 ALLIANZ DIRECT	380.814	-7,6	2,85
			<b>74,12</b>

CLASSIFICA PREMI RC-AUTO (ANIA 2023)

Questa anomalia del mercato assicurativo italiano deve trovare opportuni provvedimenti legislativi. Per esempio, tra le varie proposte, prevedendo che ogni compagnia assicuratrice sviluppi un livello minimo di agenti plurimandatari/intermediari in tutto il territorio nazionale. La maggiore diffusione del plurimandato in capo alle agenzie e/o intermediari vari favorirebbe il consumatore che riceverebbe più offerte dal suo agente/intermediario, obbligato a dare al cliente la soluzione più adeguata. Un provvedimento in questo senso aprirebbe il mercato a una competizione più spinta nell'interesse degli automobilisti. In particolare, vista l'obbligatorietà a contrarre della Rca, al fine di evitare comportamenti potenzialmente "elusivi" a contrarre, si suggerisce di consentire al consumatore di contrarre la polizza Rc auto con qualsiasi compagnia operante sul mercato italiano, tramite l'intermediario di sua fiducia purché iscritto nel Registro Unico Intermediari (RUI) tenuto dall'Ivass; dunque, almeno per il ramo obbligatorio della Rc auto, si dovrebbe incentivare (e non eventualmente impedire) il rilascio di contratti agli agenti/intermediari che lo richiedano, in quanto in possesso dei requisiti di legge (d'altra parte, tutti noi non abbiamo necessità di cambiare il professionista medico per vederci prescrivere un diverso farmaco!). Altrettanto, nell'ambito

dell'assicurazione obbligatoria, un automobilista non dovrebbe cambiare il suo agente/intermediario, consulente di fiducia, per stipulare l'assicurazione obbligatoria Rc auto di un'altra compagnia. In tal senso, risulterebbe fondamentale definire specifiche e standard tecnici uniformi ai fini della costituzione e regolazione dell'accesso ad una piattaforma informatica di interfaccia comune per le attività di consultazione, emissione, monitoraggio e gestione dei contratti assicurativi danni, al fine di dare impulso alla concorrenza, attraverso l'eliminazione di ostacoli di carattere tecnologico. Il tutto in concerto tra il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, le principali associazioni rappresentative delle compagnie di assicurazione e degli intermediari assicurativi.

### **MONTESCONTI LEGGE 248/2006**

Con la legge 248/2006, il legislatore ha introdotto sul sistema dell'assicurazione obbligatoria Rc auto, la facoltà agli agenti di applicare sconti, c.d. "flessibilità tariffaria". Tuttavia è stato segnalato dai sindacati agenti che le compagnie stanno limitando quanto previsto dalla legge 248 attraverso la progressiva riduzione del "montesconti" a disposizione delle agenzie che a volte viene reintegrato a discrezione delle compagnie sulla base delle vendite di altri prodotti danni/vita o fedeltà al monomandato. Un intervento per limitare la discrezione dell'assegnazione del montesconti è certamente opportuno, affinché sia proporzionalmente assegnato -in trasparenza- alle agenzie sulla base del portafoglio clienti e non subordinato alla vendita di altri prodotti, considerato inoltre che, ai sensi dell'art. 170 del CAP, le imprese non possono subordinare la conclusione di un contratto per l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile alla conclusione di ulteriori contratti assicurativi. Fare chiarezza sui valori del montesconti affidato alle agenzie è certamente utile per favorire una valutazione equa del rischio da parte dell'agente/intermediario, mentre si riscontra una drastica riduzione del suo utilizzo fino anche a limiti minimi e insignificanti, interpretando in modo distorsivo il Regolamento Ivass sul punto.

### **CONDIZIONI PREMIO DI RINNOVO ART. 133 CAP**

L'art. 133 del CAP prevede per i ciclomotori, i motocicli e le autovetture, che i contratti di assicurazione indichino in valore assoluto e in percentuale, il nuovo premio che sarà applicato

l'anno successivo in relazione al verificarsi o meno di sinistri nel corso dell'anno assicurato. La norma dispone che il nuovo premio si applica automaticamente, fatte salve le migliori condizioni, nella misura preventivamente quantificata in rapporto alla classe di appartenenza attribuita alla polizza ed esplicitamente indicata nel contratto. Questa norma introdotta nel nostro ordinamento apparentemente tentava di creare condizioni di trasparenza nel rapporto assicurativo. In commento alla novella legislativa l'Isvap, in una lettera al mercato del 19/04/2012, dava precise indicazioni alle compagnie di assicurazione: *“In sostanza la norma mira a garantire al consumatore virtuoso (che non ha provocato sinistri nel periodo di osservazione) di beneficiare effettivamente della riduzione di premio che l'impresa ha contrattualmente previsto l'anno precedente e alle imprese, qualora il fabbisogno tariffario lo richieda, di rivisitare la tariffa, comunicando tale eventualità al consumatore con un anno di anticipo”*. Però, sulla base delle lamentele dei consumatori, si registrano aumenti tariffari non preventivamente comunicati. Nel corso del 2023 alcuni clienti hanno denunciato che si sono visti aumentare il premio della propria assicurazione, in assenza di sinistri, anche oltre il 50%. Aumento non comunicato all'assicurato per tempo e non giustificato rispetto all'aumento medio certificato da Ivass del 7,9% al IV trim. 2023.

## **PREVENTIVATORE PUBBLICO “PREVENTIVASS”**

Diverse criticità riguardano l'adozione del “preventivatore pubblico” realizzato dall'Ivass. Il punto più controverso riguarda le differenti proposte assicurative del contratto base messe a disposizione dalle compagnie assicuratrici: esclusioni di garanzia e rivalse in caso di sinistro possono avere un potenziale economicamente devastante per l'automobilista medio. Considerato il modestissimo grado di alfabetizzazione assicurativa nella società italiana, deve costituire preoccupazione del legislatore l'eventuale stipula di un contratto base, incoerente rispetto alle esigenze. Si pensi alla clausola “Guida esperta” che dispone uno sconto sul premio. Questa clausola appare diversamente declinata dalle imprese assicuratrici, per cui una compagnia considera “esperto” un conducente con 3 anni di patente e 24 anni compiuti, mentre altra definisce “esperto” un conducente che ha compiuto 26 anni. Oppure le “clausole di rivalsa”, diversamente declinate dalle compagnie di assicurazione. Sono alcuni esempi che possono pregiudicare una garanzia assicurativa e dunque la validità dell'assicurazione. È doveroso evidenziare che i risultati del “Preventivass” spesso risultano apparentemente non coerenti

rispetto alle tariffe praticate nelle agenzie (fonte sindacati agenti). Inoltre, la medesima richiesta di preventivo inoltrata più volte, in giorni diversi, pare aver generato premi di offerta significativamente diversi per alcune compagnie. Non si può trascurare infine, l'inutilità della consultazione obbligatoria del preventivatore, posta a carico degli agenti di assicurazione. Obbligo sfociato in una mobilitazione della categoria che ha trovato supporto anche nelle associazioni di consumatori che ritengono vada ripensata e migliorata la normativa sul "Preventivass".

In ultimo, ma non meno importanti, alcune considerazioni in tema di sinistri:

## **OBBLIGO DI COMUNICAZIONE IN CASO DI APPLICAZIONE DEL MALUS**

Si richiama l'attenzione sulla disposizione dell'art. 184, comma 4-quater che dispone l'obbligo alle compagnie di assicurazione di comunicare tempestivamente al contraente le variazioni peggiorative apportate alla classe di merito. Questa disposizione normativa appare praticamente disattesa dal mercato e deve trovare adeguati interventi per la tutela della legge e degli automobilisti interessati.

## **ASSISTENZA IN CASO DI SINISTRO**

L'art. 9 DPR n. 254/2006, prevede che le compagnie assicuratrici, nell'adempimento degli obblighi contrattuali di correttezza e buona fede, forniscano al danneggiato ogni assistenza informativa e tecnica utile per consentire la migliore prestazione del servizio e la piena realizzazione del diritto al pieno risarcimento del danno. Tali obblighi comprendono, in particolare, oltre a quanto stabilito espressamente dal contratto, il supporto tecnico nella compilazione della richiesta di risarcimento, anche ai fini della quantificazione dei danni alle cose e ai veicoli, il suo controllo e l'eventuale integrazione, l'illustrazione e la precisazione dei criteri di responsabilità. Tuttavia, molteplici reclami segnalati all'Ivass riguardano le compagnie assicuratrici telefoniche e online c.d. "Dirette", le quali appaiono sul punto inadempienti e per le quali occorre individuare gli opportuni interventi a tutela dei consumatori.

## **"EASY" CAI ?**

Si è avuto conoscenza tra gli addetti ai lavori di uno studio per la realizzazione di un modulo "dematerializzato" di Constatazione Amichevole di Incidente (CAI). Nel caso, si ritiene di

attenzione al tema, considerate le molteplici problematiche che già oggi si riscontrano nella compilazione del modulo CAI cartaceo (situazioni meteo di pioggia, oscurità, avvisi sonori, etc., non contemplati nel modulo, possono influire nella responsabilità), tenuto conto che non si ritiene opportuno aggiungere eventuali ulteriori complessità al consumatore/assicurato rispetto alla situazione attuale. L'adozione di tale modulo online che, secondo indiscrezioni, potrebbe essere definito anche tramite *smartphone*, preoccupa chi tiene a cuore la tutela dell'automobilista, considerato inoltre l'art 143 CAP, il quale prevede che per la denuncia di sinistro Rc auto ci si deve avvalere del modulo cartaceo in quattro copie ricalcanti fornito dall'impresa. La preoccupazione riguarda anche il potenziale aumento dei contenziosi sulla compilazione di un modulo online. In ogni caso, qualsiasi modifica andrebbe sicuramente vista in un quadro generale della riforma del regime Card in discussione.

## **ATTIVITÀ ANTIFRODE**

Ogni anno le compagnie di assicurazioni relazionano in merito all'attività antifrode con numeri rilevanti di sinistri esposti alle frodi, 627.712 nel solo 2022, di questi sono dichiarati approfonditi in relazione al rischio frode 298.123, e 37.335 sono stati archiviati senza seguito; ma solo per 2.991 sinistri è stato avviato un procedimento di denuncia/querela. Appare opportuno in tal senso che le imprese siano maggiormente impegnate a limitare la segnalazione solo in presenza di prove della truffa e conseguentemente obbligate a esporre la relativa querela contro malfattori che con il loro operato arrecano un danno di carattere sociale.



## **CONCLUSIONI**

Onorevoli Deputati, in conclusione mi permetto di esprimere i sensi della massima cautela nel merito del progetto di legge n.695, pur apprezzandone gli intenti del suo estensore. Il “caro Rc Auto”, con tutte le motivazioni tecniche che apparentemente lo generano ma, soprattutto, le conseguenze che ne derivano, impone maggiore coraggio nell’intervenire in materia. Al contempo, è mio parere debba essere avviato un concreto studio sulle possibili e necessarie riforme dell’assicurazione obbligatoria Rca e in particolare al sistema Bonus/Malus, affinché possa ritrovare la sua chiarezza nell’evoluzione del premio assicurativo. Per quanto di mia competenza, desidero mettere a disposizione del Parlamento e del Governo la mia conoscenza e quella del Comitato Tecnico-Scientifico che mi coadiuva ed onoro presiedere. Buon lavoro!

*Prof. Antonio Coviello*



Contatti: Pers. 3356547171 e-mail [antonio.coviello@cnr.it](mailto:antonio.coviello@cnr.it)

<https://www.unisob.na.it/universita/areadocenti/ricerca.htm?vr=1&id=628>

<https://www.iriss.cnr.it/persone/antonio-coviello/>

[https://www.ansa.it/campania/notizie/2022/06/18/antonio-coviello-nominato-garante-nazionale-assicurati\\_c6d7e534-bb1a-4411-bc91-6c885486007a.html](https://www.ansa.it/campania/notizie/2022/06/18/antonio-coviello-nominato-garante-nazionale-assicurati_c6d7e534-bb1a-4411-bc91-6c885486007a.html)

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

