

AUDIZIONE COMMISSIONI RIUNITE VI E X CAMERA DEI DEPUTATI

DDL CONCORRENZA

A.C. 3012

Norme in materia assicurativa

Roma, 18 giugno 2015

Unipol
GRUPPO



Signori Presidenti, Onorevoli Deputati,

Vi ringraziamo per aver voluto ascoltare il Gruppo Unipol in merito alle disposizioni proposte nel disegno di legge d’iniziativa governativa «Legge annuale per il mercato e la concorrenza».

L’iniziativa legislativa, la prima nel suo genere, assume un’importanza rilevante poiché è diretta a rimuovere talune inefficienze nel funzionamento di mercati di beni e servizi significativi per il benessere dei consumatori e delle aziende del nostro Paese.

Riteniamo che l’obiettivo di migliorare l’efficienza dei mercati e di aumentare i tassi di competizione tra operatori si possa raggiungere anche attraverso lo strumento normativo, semplificando le regole laddove la loro farraginosità costituisca ostacolo alla concorrenza, ma intervenendo con decisione laddove l’assenza stessa di regole determini squilibri economici che finiscono per ricadere sui redditi dei nostri cittadini e delle aziende.

Le proposte contenute nel disegno di legge «Concorrenza» ci sembrano andare nella giusta direzione. Per quanto riguarda il comparto assicurativo, che forma larga parte della proposta legislativa, intendiamo fornire un contributo tecnico ai lavori delle Onorevoli Commissioni, evidenziando le potenzialità delle norme, alcuni punti critici e qualche spunto di innovazione che potrebbe risultare decisivo per allineare l’Italia agli altri Paesi europei sui costi del sistema r.c. auto.

L'OPPORTUNITA' DI CAMBIARE.

L'attività assicurativa è un settore produttivo centrale per la tenuta e lo sviluppo dell'economia del Paese, perché contribuisce in misura rilevante alla tutela di persone, famiglie e aziende oltre che all'equilibrio dei conti pubblici attraverso investimenti cospicui in titoli sovrani.

Proprio in funzione degli interessi sociali perseguiti, l'industria assicurativa è sottoposta a una regolamentazione capillare, di derivazione comunitaria, che esige il rispetto di rigidi requisiti di patrimonializzazione a tutela dei consumatori e della stabilità del mercato. L'imminente entrata in vigore delle nuove regole di vigilanza prudenziale recate dalla Direttiva Solvency 2 determina un nuovo scenario che sottoporrà il comparto a nuove metodologie di valutazione e gestione del rischio e a nuovi assetti nella governance societaria, per garantire il rispetto attuale e prospettico dell'equilibrio tecnico e finanziario nella conduzione dell'attività.

La normativa nazionale non può prescindere dal nuovo assetto di regole comunitarie e dalle connesse esigenze di disporre di un quadro legislativo chiaro, certo e economicamente razionale oltre che sostenibile per gli operatori dei servizi.

Guardiamo spesso all'Europa per confrontarci e quasi sempre dobbiamo constatare i gravi ritardi nel tenere il passo con i cicli economici favorevoli, l'inefficienza della macchina amministrativa, l'apparato complesso e contraddittorio di norme che cambiano ogni anno senza produrre significativi effetti nel miglioramento del benessere di cittadini e aziende. Riscontriamo i maggiori costi che i nostri cittadini devono affrontare per accedere a servizi essenziali e non interveniamo sulle cause di queste disparità. Ogni volta che si determinano le occasioni per cambiare, subentrano resistenze che si vestono di spirito protezionistico di diritti, ma che nascondono interessi di parte o semplicemente sono frutto di inconsapevolezza del funzionamento delle attività economiche.



LIBERARSI DAI VINCOLI PROTEZIONISTICI

La legge annuale per la concorrenza dovrebbe favorire l'apertura dei mercati mettendo in condizione gli operatori economici di attivare politiche gestionali e di sviluppo sottratte alle logiche di un protezionismo normativo che impedisce l'affermarsi di modelli contrattuali innovativi.

Un nuovo intervento legislativo nell'assicurazione r.c. auto, dopo i numerosi provvedimenti che hanno caratterizzato l'ultimo decennio con pochi risultati dal punto di vista dell'efficienza del sistema dei costi (dal 2000 ben sei leggi di «riforma»), ha senso solo se idoneo a rimuovere il peso economico eccessivo che i nostri cittadini, e non le imprese di assicurazione, devono sopportare rispetto ai cittadini comunitari.

Le norme che aprono alla tecnologia, attraverso una regolazione snella dei dispositivi che controllano il rischio della circolazione, il completamento della disciplina per i risarcimenti dei danni alla persona, le disposizioni che favoriscono la lotta alle frodi e l'organizzazione di servizi di assistenza completa agli assicurati in occasione di sinistri sono tutte misure essenziali per colmare i gap esistenti tra noi e l'Europa e tra regioni e regioni italiane nei prezzi dell'assicurazione obbligatoria.

Le modifiche proposte nell'assetto della previdenza pensionistica complementare sono a vantaggio dei lavoratori, perché consentono di scegliere liberamente gli operatori capaci di garantire risultati migliori nell'accantonamento di risorse che risulteranno vitali nell'età di uscita dal mondo produttivo.

Riteniamo che sia questo lo spirito che dovrebbe muovere il Legislatore per un cambio di passo.



CONTENUTO DELLE NORME

Il ddl interviene nel settore assicurativo in misura prevalente sulla disciplina dell'assicurazione R.c. Auto, modificando a tal fine norme contenute nel Codice delle Assicurazioni Private che rivestono un ruolo centrale per l'efficienza del sistema, riguardando in particolare la liquidazione dei sinistri.

Vengono poi previste alcune modifiche al quadro normativo vigente in settori assicurativi importanti per le professioni, la previdenza e l'accesso al credito.

- In particolare le disposizioni in materia assicurativa riguardano:
 - L'assicurazione obbligatoria R.c. Auto, con particolare riferimento all'installazione di meccanismi elettronici di registrazione dell'attività degli autoveicoli, interventi di contrasto al fenomeno delle frodi, il completamento della disciplina sul risarcimento del danno alla persona di natura non patrimoniale e il sistema bonus/malus (Artt. 1 - 11).
 - L'assicurazione della R.c. Professionale (Art. 12).
 - La previdenza complementare (Art. 15).
 - Le assicurazioni connesse a mutui e finanziamenti (Art. 25).

R.C. AUTO

- Si conferma l'obbligo a carico delle imprese di tariffare tutti i rischi r.c. auto e di accettare tutte le proposte presentate dagli assicurandi, con nuova formulazione **(articolo 2)**.
- Si prevede un'informativa comparativa su premi proposti dalle imprese sul "contratto-base r.c. auto" **(articolo 3)**.
- Si introduce l'obbligo a carico delle compagnie di praticare sconti di premio significativi in presenza di una o più condizioni contrattuali predefinite, accettate dai contraenti **(articolo 3)**.
- Vengono dettate disposizioni imperative in materia di clausole bonus-malus, con particolare riferimento al c.d. bonus malus "familiare" e alla possibilità di ridurre il malus in caso di sinistro, accettando in sede di nuova stipulazione la sottoscrizione di una polizza che preveda l'installazione della scatola nera **(articoli 4 e 5)**.
- Si propongono interventi per la riduzione delle frodi, attraverso l'identificazione tempestiva dei testimoni del sinistro e la sospensione della procedura di liquidazione in caso di emersione di parametri di rischio frode **(articoli 6 e 9)**.
- Si procede alla riformulazione degli articoli 138 e 139 CAP, che integrano il metodo tabellare previsto per la valutazione economica dei danni alla persona con la personalizzazione del risarcimento consentita al giudice comprensiva sia del danno biologico che del danno «morale» con fissazione di incrementi percentuali massimi: in sostanza si procede all'unificazione del danno non patrimoniale per lesioni. Viene eliminato il riscontro visivo nell'accertamento del danno lieve alla persona, verificabile solo strumentalmente. **(articolo 7)**.
- Vengono aggiunte disposizioni sulle scatole nere, ai fini della prova in giudizio e della portabilità delle stesse in caso di cambio di compagnia **(articolo 8)**.
- Si introducono norme, denominate di "trasparenza delle procedure liquidative", che sostanzialmente disciplinano le condizioni e gli effetti della cessione del credito al risarcimento e del rifiuto del danneggiato di avvalersi del risarcimento in forma specifica **(articolo 10)**.
- Si attua l'allineamento delle garanzie accessorie alla garanzia principale r.c. auto ai fini dell'obbligo di durata annuale del contratto r.c. auto. **(articolo 11)**.
- Si prevedono disposizioni in materia di: a) trasmissione all'IVASS dei dati relativi ai sinistri gestiti dalle compagnie; b) razionalizzazione del sistema sanzionatorio in caso di erronea o ritardata alimentazione delle banche dati di sistema; c) aumento dei massimali minimi obbligatori per gli autobus d) l'aumento del contributo al Fondo di garanzia per le vittime della caccia dal 5 al 15% del premio applicabile alle polizze r.c. del cacciatore **(articolo 13)**.
- Si attribuiscono poteri di controllo e monitoraggio all'IVASS sulle misure introdotte con particolare riferimento alle disposizioni in materia di riduzione dei premi e agli obblighi di pubblicità e comunicazione in fase di offerta contrattuale **(articolo 14)**.

R.C. PROFESSIONALE (ARTICOLO 12)

- Viene stabilito che le condizioni generali delle polizze assicurative per la responsabilità civile professionale debbano prevedere l'offerta di un periodo di ultrattività della copertura per le richieste di risarcimento presentate per la prima volta entro i dieci anni successivi e riferite a fatti generatori della responsabilità verificatisi nel periodo di operatività della copertura.

PREVIDENZA COMPLEMENTARE (ARTICOLO 15)

- Le fonti istitutive delle forme previdenziali collettive a contribuzione definita che abbiano soggettività giuridica possono prevedere l'apertura delle adesioni a tutti i soggetti.
- Viene stabilito che in caso di trasferimento della posizione individuale, il lavoratore abbia diritto al versamento alla forma pensionistica da lui prescelta del TFR maturando e dell'eventuale contributo a carico del datore di lavoro.
- Viene previsto che l'aderente possa richiedere di anticipare le prestazioni pensionistiche in caso di cessazione dell'attività lavorativa con inoccupazione per più di 24 mesi, con un anticipo massimo di 10 anni rispetto ai requisiti previsti dal regime obbligatorio.
- Viene stabilito che in caso di cessazione dei requisiti di partecipazione alla forma pensionistica, anche in caso di adesioni individuali, venga riconosciuto il diritto al riscatto totale della posizione con un'aliquota del 23 per cento.

ASSICURAZIONI ABBINATE ALL'EROGAZIONE DI MUTUI E FINANZIAMENTI (ARTICOLO 25)

- Si prevede l'obbligo di consegnare al cliente due preventivi relativi a coperture assicurative di imprese assicurative diverse da quella partner dell'ente che eroga il finanziamento, anche per le coperture offerte in via facoltativa e per le garanzie dei rami danni.
- Viene prevista una sanzione pecuniaria specifica in caso di mancata consegna dei preventivi.
- Si disciplinano ulteriori obblighi di informare il cliente della possibilità di reperire sul mercato offerte assicurative alternative e della remunerazione effettiva dell'intermediario, sia in termine assoluti che in percentuale.



OVERVIEW SU PREZZI E COSTI DEL SISTEMA R.C. AUTO E SULL'OFFERTA CONTRATTUALE

Prima di affrontare il contenuto delle norme in discussione e di sottoporre osservazioni e proposte potenzialmente migliorative del testo dal punto di vista tecnico, riteniamo opportuno richiamare l'attenzione sulle componenti economiche dell'assicurazione r.c. auto, con particolare riferimento all'andamento dei prezzi, alla struttura dei costi e alla variabilità dell'offerta affermatasi negli ultimi anni. I dati e le informazioni disponibili risultano fondamentali per valutare la portata degli interventi normativi, vale a dire per misurarne l'efficacia dal punto di vista dell'obiettivo di ulteriore riduzione dei costi e dunque dei prezzi.

In via di analisi, tre sono le direttrici significative che occorre considerare:

- 1. I prezzi della r.c. auto: dal 2012 si sono ridotti del 15%.**
- 2. I costi del sistema: il 69% del costo dei risarcimenti deriva da danni alla persona.**
- 3. La variabilità dell'offerta: contratti evoluti grazie alla telematica e alle clausole di sconto.**



I PREZZI DELLA R.C. AUTO: DAL 2012 SI SONO RIDOTTI DEL 15%

Rispetto al 2012, anno in cui si intervenne per l'ultima volta sulla disciplina della r.c. auto, la situazione per i consumatori è molto cambiata.

I prezzi dell'assicurazione obbligatoria, dopo il triennio di aumenti registratisi tra il 2009 e il 2012, a partire proprio dalla fine del 2012 si sono progressivamente ridotti.

Le diminuzioni riguardano sia i prezzi di listino (le tariffe pubblicate dalle imprese per l'offerta delle polizze) *che nel solo 2014 hanno registrato una riduzione su base annua dell'2,7% (fonte: ISTAT)*, sia i prezzi effettivamente pagati dagli assicurati che è il dato reale su cui concentrarsi:

- il premio medio di copertura (tasse escluse) **è passato dai 456 euro del 2012 ai 382 euro di marzo 2015** (*fonti: IVASS e ANIA che sia pure con riferimento a periodi temporali leggermente disallineati convergono sui risultati*), con una riduzione del 15%.

I prezzi si sono ridotti ovunque, anche nelle aree territoriali più critiche.

I PREZZI DELLA R.C. AUTO: dal 2012 si sono ridotti del 15%

I prezzi sono diminuiti soprattutto perché la crisi economica in atto ha determinato una forte riduzione della circolazione, che si è tradotta in un calo consistente del numero dei sinistri. Alla riduzione dei prezzi hanno contribuito anche le recenti disposizioni che hanno reso più stringenti i controlli sui danni lievissimi alla persona nonché la forte competizione tra compagnie nelle politiche tariffarie.

Rilevazione ISTAT PREMI RC Auto				Monitoraggio ANIA				Rilevazione IVASS		
Anno	Mese	N° Indice MAR 12=100	Var% risp stesso mese AP	PM Totale (escl TAX) €	Var% risp stesso mese AP	PM Autovetture (escl TAX) €	Var% risp stesso mese AP	PM Autovetture (incl TAX) €	PM Autovetture (escl TAX) €	Var% risp stesso Trim AP
2012	marzo	100,00	4,3%	449	n.d.					
	giugno	101,11	4,7%	435	n.d.					
	settembre	102,76	4,8%	448	n.d.					
	dicembre	102,40	3,5%	496	n.d.					
	media 2012	102,12	4,4%	456	n.d.					
2013	marzo	102,03	2,0%	437	-2,6%	447	n.d.			
	giugno	101,75	0,4%	420	-3,4%	442	n.d.			
	settembre	100,92	-1,8%	428	-4,4%	435	n.d.			
	dicembre	99,54	-2,8%	463	-6,5%	438	n.d.	515	408	n.d.
	media 2013	102,12	-0,2%	437	-4,5%	441	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
2014	marzo	98,80	-3,2%	409	-6,6%	415	-7,1%	496	393	n.d.
	giugno	98,80	-2,9%	400	-4,8%	419	-5,2%	488	387	n.d.
	settembre	98,06	-2,8%	401	-6,2%	408	-6,3%	489	388	n.d.
	dicembre	97,70	-1,9%	434	-6,3%	413	-5,5%	475	377	-7,8%
	media 2014	97,79	-2,7%	411	-5,9%	414	-6,0%	n.d.	n.d.	n.d.
2015	marzo	97,33	-1,5%	382	-6,5%	389	-6,3%	n.d.	n.d.	n.d.
	aprile	97,24	-1,8%							



I COSTI DEL SISTEMA: IL 69% DEL COSTO DEI RISARCIMENTI DERIVA DAI DANNI ALLA PERSONA

Fatto 100 il costo complessivo dei sinistri r.c. auto, il 20% è riferibile ai risarcimenti per lesioni lievissime e lievi, il 29% alle lesioni più gravi e il 21% ai danni derivanti da morte della vittima. Appena il 30% è imputabile ai costi dei risarcimenti dei danni a cose, prevalentemente danni ai veicoli.

La ripartizione è significativamente importante per stimare l'impatto di nuove disposizioni: ad esempio, una riduzione del 10% del costo dei risarcimenti per invalidità permanenti gravi alla persona (verosimile se si intervenisse con una tabella di legge) si tradurrebbe in una diminuzione di circa il 3% su tutti i costi; analogamente una riduzione del 5% del costo dei risarcimenti per danni a cose (verosimile se si adottassero tutte le misure antifrode previste) determinerebbe un risparmio dell'1,5% a livello nazionale.

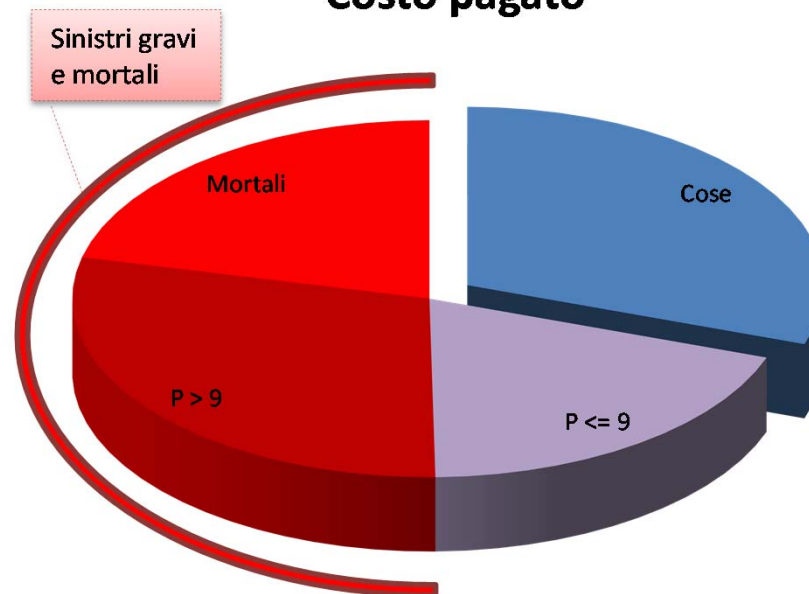
Tuttavia misure antifrode ancora più efficaci rispetto a quelle attualmente previste dal testo del DDL avrebbero impatti più significativi nelle aree territoriali del Paese più critiche, con possibili risparmi anche del 10% sul costo dei sinistri delle aree considerate.

COSTO DEI RISARCIMENTI RCA – ANNO 2014 - UNIPOLSAI

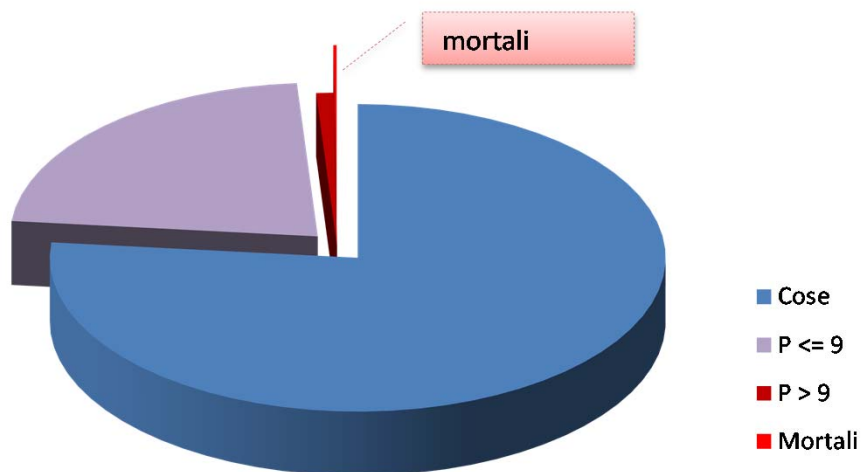
	Numero	Costo pagato
	% su totale	% su totale
Cose	76,60%	30,40%
P <=9	22,30%	19,40%
P >9	0,90%	29,00%
Mortali	0,20%	21,30%
	100,00%	100,00%

**69,6%
Danni alla
Persona**

Costo pagato



Numero



- Cose
- P <= 9
- P > 9
- Mortali

MACROLESIONI – COMPARAZIONE EUROPEA

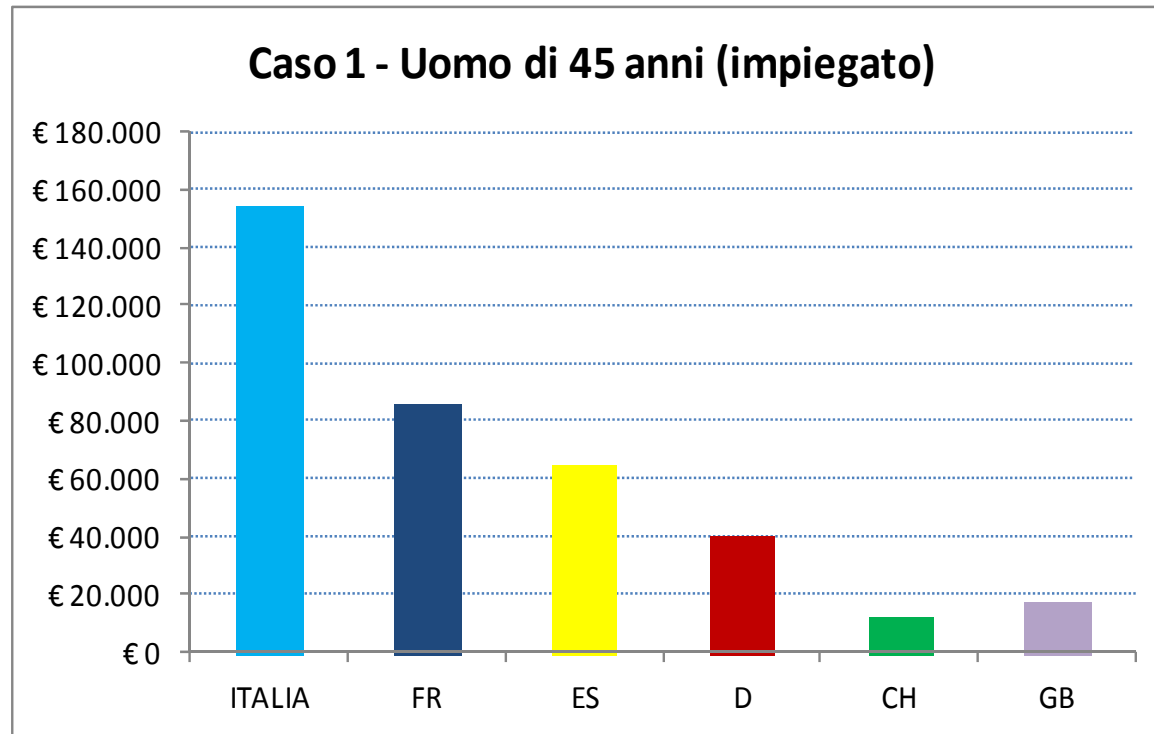
In Europa i risarcimenti per i danni da lesione variano molto da Paese a Paese per le forti disparità concettuali e giuridiche nella valutazione medico legale e nei criteri di quantificazione monetaria.

Ad esempio, il danno biologico, inteso in Italia come lesione dell'integrità psicofisica che esplica una incidenza sulle attività quotidiane e sugli aspetti dinamico relazionali, non esiste in altri Paesi, come la Svizzera e la Germania, dove prevale l'aspetto legato alla possibile perdita di guadagno dell'individuo e quindi alla sua capacità di essere indipendente economicamente sia in ambito privato che lavorativo.

In Gran Bretagna non viene riconosciuto il danno biologico, ma il danno morale comprende anche la voce "loss of amenity" (perdita di vita sociale).

Ma al di là delle differenze concettuali, la differenza sostanziale tra l'Italia e il resto dell'Europa è data dal livello economico dei risarcimenti, che alla fine rappresenta la misura unitaria su cui confrontarsi.

MACROLESIONI – COMPARAZIONE EUROPEA (CASO 1)

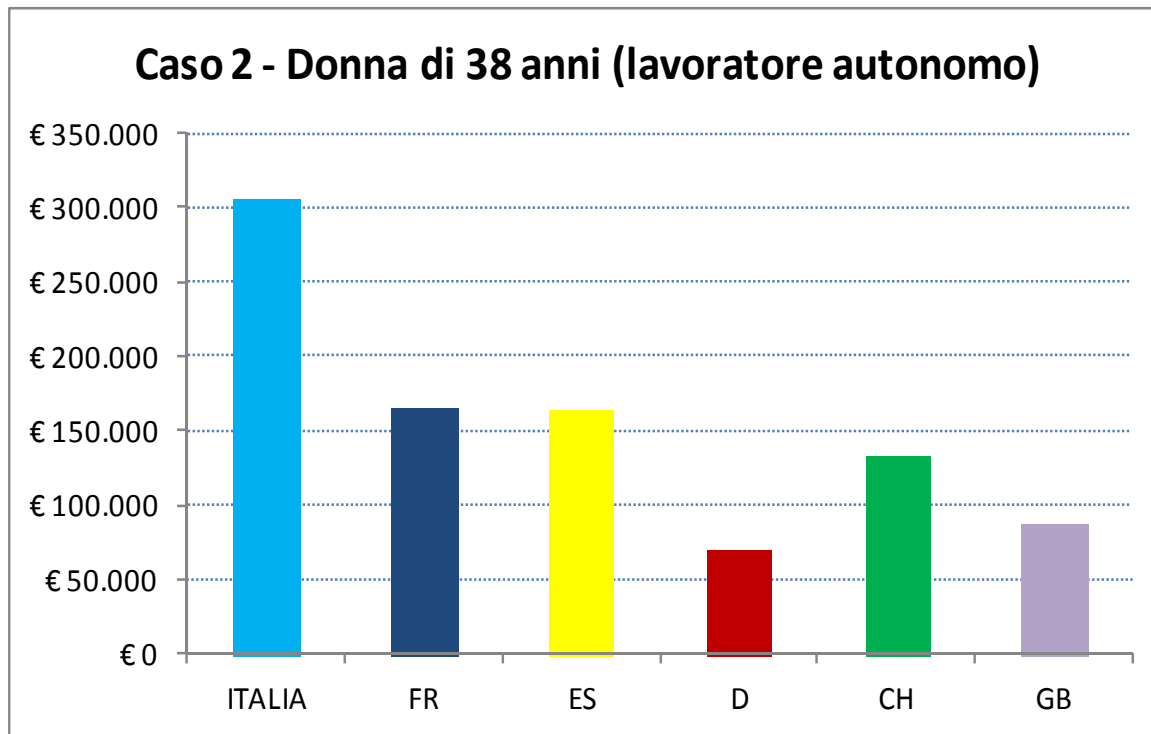


VALUTAZIONE MEDICO LEGALE IN ITALIA:

CASO 1 – UOMO DI 45 ANNI (IMPIEGATO)

- IT biologico: 45 gg a totale; 90 gg a parziale al 75%; 120 gg a parziale al 50%;
- Inabilità temporanea lavorativa: 240 giorni;
- Danno permanente biologico: **28%**;
- Cenesesi lavorativa 30%.

MACROLESIONI – COMPARAZIONE EUROPEA (CASO 2)



VALUTAZIONE MEDICO LEGALE IN ITALIA:

CASO 2 – DONNA DI 38 ANNI (LAVORATORE AUTONOMO)

- IT biologico: 30 gg a totale; 60 gg a parziale al 75%; 90 gg a parziale al 50%;
- Danno biologico permanente: **40%**;
- Danno alla capacità di lavoro e di guadagno calcolato su una riduzione del 30% della capacità lavorativa specifica.

MACROLESIONI – COMPARAZIONE EUROPEA

In considerazione delle differenze sostanziali che caratterizzano i sistemi di risarcimento vigenti nei diversi paesi europei e che intervengono sulle categorie giuridiche di valutazione monetaria del danno da lesioni, **l'emanazione di una tabella unica di legge è indispensabile per colmare le incertezze applicative e di sostenibilità economica che connotano queste tipologie di danni nel nostro Paese.**

La tabella unica è garanzia di uniformità e stabilità, e non limita comunque il libero apprezzamento del giudice, che può sempre integrare la valutazione economica standard in relazione alle specificità del caso concreto.

Il danno mortale: rispetto della sofferenza e equità del risarcimento

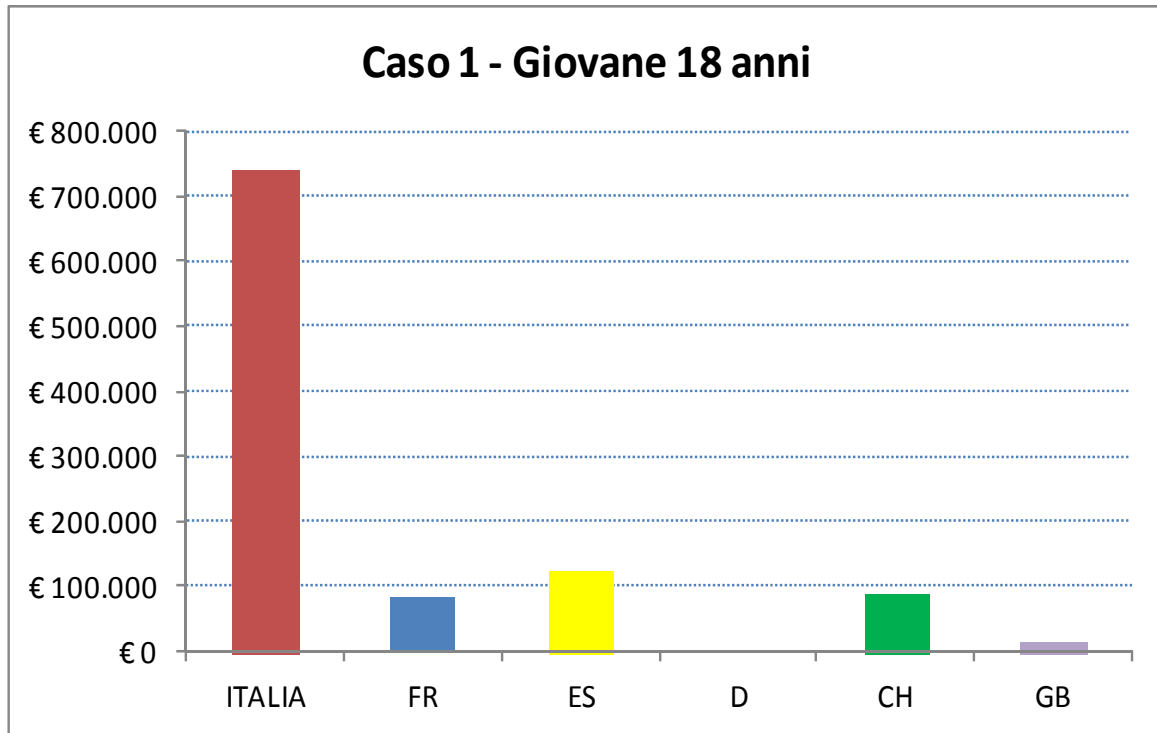
Sul tema dei valori economici da riconoscere in caso di incidente mortale, occorrerebbe liberarsi dei profili emozionali che comprensibilmente caratterizzano l'approccio all'immensità del problema della fine della vita. In caso contrario, la valutazione economica dei danni mortali diviene un teorema irrisolvibile.

Bisogna partire dal presupposto innegabile che non esiste valore pecuniario idoneo in assoluto a ridurre la sofferenza. Occorre pertanto procedere con la previsione di valori necessariamente stabiliti in forza di una convenzione, che solo il legislatore può definire nell'ambito del contemperamento degli interessi in campo: la tutela della sofferenza di vittime indirette di un atto illecito risarcite nell'ambito di un sistema assicurativo obbligatorio e, dall'altro lato, le risorse economiche esprimibili dalla collettività che tale sistema sostiene attraverso il pagamento dei premi r.c. auto.

Considerato che il sistema di protezione anche per questa categoria di danni si fonda sulla mutualità assicurativa, noi riteniamo che sia necessario ragionare su un giusto equilibrio tra le aspettative dei familiari che vantavano una relazione più stretta con la vittima, riconoscendo in sede di risarcimento valori economici proporzionali al grado di parentela e vicinanza, e la sostenibilità delle risorse necessarie per attuare la tutela.

L'obiettivo dovrebbe essere un sistema risarcitorio organico che copra tutte le fattispecie di danno, attraverso la certezza dei riferimenti normativi, che velocizzerebbe le liquidazioni, ridurrebbe il contenzioso e avvicinerrebbe ulteriormente il prezzo r.c. auto italiano ai valori medi europei.

COMPARAZIONE GRAFICA RISARCIMENTI DANNO MORTALE



VITTIMA:

giovane di 18 anni,
studente.

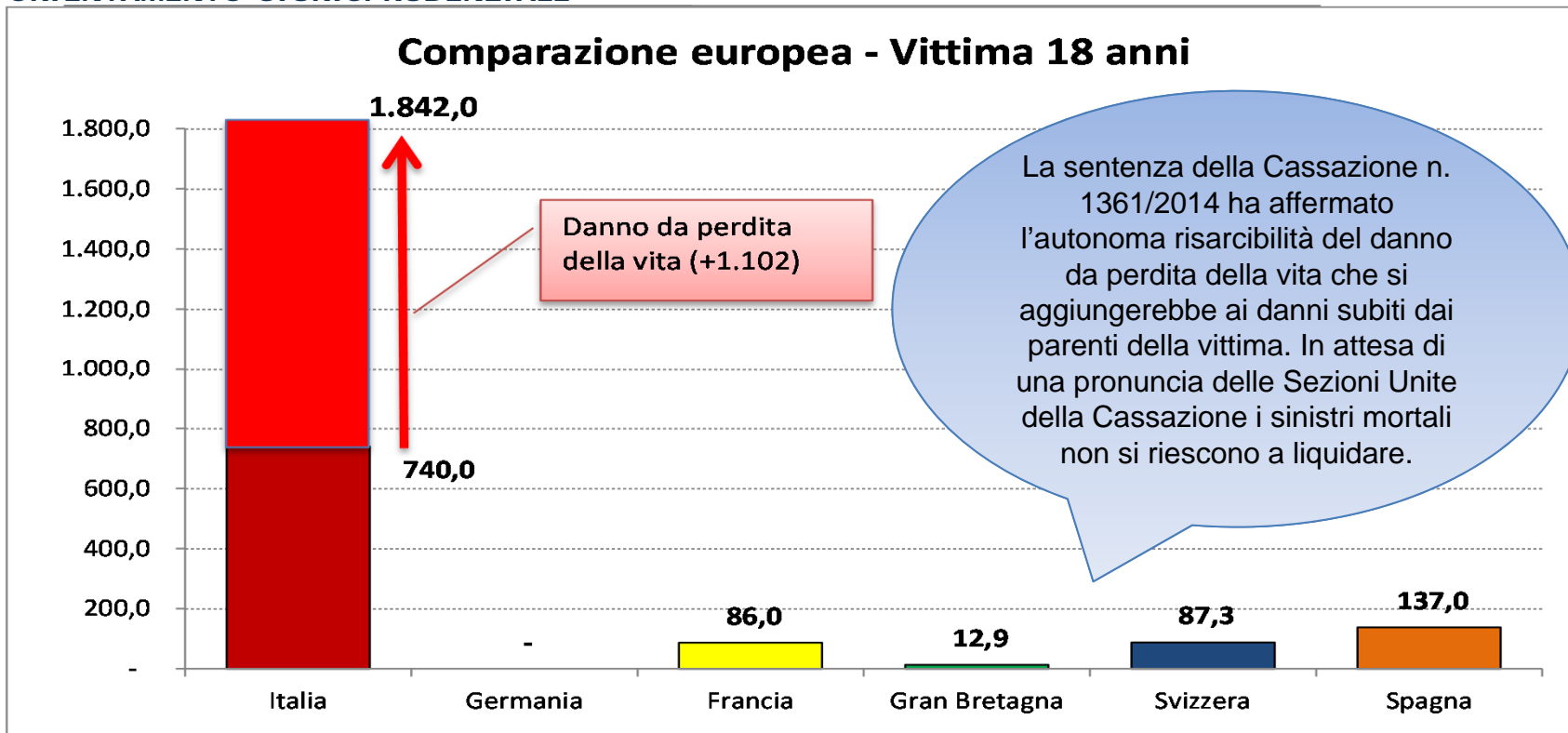
AVENTI DIRITTO:

- 2 genitori conviventi
50 anni
- 1 fratello convivente
minore 15 anni
- 2 nonni non conviventi
70 anni

La comparazione grafica evidenzia l'elevato differenziale di risarcimento per i danni mortali tra l'Italia e il resto d'Europa.

Nella comparazione abbiamo considerato soltanto il danno da "perdita del rapporto parentale" e non altre voci di danno che talvolta vengono riconosciute dai giudici di merito e di legittimità.

IL CONFRONTO INTERNAZIONALE SUI DANNI DA MORTE SE VENISSE CONFERMATO UN RECENTE ORIENTAMENTO GIURISPRUDENZIALE



La sentenza della Cassazione n. 1361/2014 ha affermato l'autonoma risarcibilità del danno da perdita della vita che si aggiungerebbe ai danni subiti dai parenti della vittima. In attesa di una pronuncia delle Sezioni Unite della Cassazione i sinistri mortali non si riescono a liquidare.

Vittima anni 18	Italia	Germania	Francia	Gran Bretagna	Svizzera	Spagna
2 Genitori conviventi	520,0	-	56,0	-	51,7	116,0
1 Fratello convivente	100,0	-	12,0	12,9	5,7	21,0
2 Nonni non conviventi	70,0	-	18,0	-	-	-
Onorari Legali	50,0	-	-	-	30,0	-
Totale	740,0	-	86,0	12,9	87,3	137,0
Danno da perdita della vita	1.102,0	-	-	-	-	-
Compreso danno da perdita della vita	1.842,0	-	86,0	12,9	87,3	137,0

Se consideriamo anche il «**danno da perdita della vita**», il gap differenziale tra l'Italia e gli altri Paesi europei è totalmente spropositato.



LA VARIABILITÀ DELL'OFFERTA: CONTRATTI EVOLUTI GRAZIE ALLA TELEMATICA E ALLE CLAUSOLE DI SCONTO

La tecnologia sta trasformando velocemente anche i contratti di assicurazione, con vantaggi competitivi per i consumatori che si rivolgono alle compagnie più evolute.

Grazie alle rilevanti potenzialità dei dispositivi denominati scatole nere, i contratti offerti da UnipolSai presentano opportunità di premi scontati rispetto alle tariffe tradizionali, poiché per la valutazione e la profilazione dei rischi, nel rispetto della normativa privacy, vengono utilizzate informazioni che consentono una migliore personalizzazione. In caso di sinistro, le informazioni più puntuali permettono di ricostruire l'incidente, la sua responsabilità e le sue caratteristiche principali ai fini del risarcimento. Si tratta di contratti che rovesciano lo schema, svolgendo una funzione di maggior protezione degli interessi degli assicurati, che va oltre l'opportunità di pagare premi ridotti.

L'offerta «telematica» di UnipolSai prevede l'applicazione di sconti che, a seconda della tipologia contrattuale e di rischio, raggiungono importi molto significativi e competitivi soprattutto nelle aree territoriali più esposte al rischio frode, in cui le scatole nere si stanno rilevando essenziali per respingere le richieste speculative e fraudolente.

Riteniamo che, a fianco alle disposizioni «antifrode» recate dal disegno di legge, lo sviluppo della tecnologia applicata ai contratti sia l'azione più efficace per ridurre le differenze dei premi r.c. auto tra i vari territori del Paese.

I DATI DELLA SCATOLA NERA A DIFESA DELL'ASSICURATO

L'utilizzo dei dati della Scatola Nera è stato inoltre recentemente valorizzato nella procedura di **“Risarcimento Diretto”** attraverso la possibilità di utilizzare i dati:



- non più e solo per la **negazione dell'evento** da parte dell'assicurato nel caso in cui sia stato coinvolto ingiustamente e voglia respingere la richiesta di risarcimento speculativa,
- ma anche e soprattutto per la **determinazione delle responsabilità**, rafforzando complessivamente e in ogni circostanza la tutela dei nostri assicurati.

R.c. Auto

**OBBLIGO A CONTRARRE
(art. 2 → 132 CAP)**

L'articolo 2 del ddl, intervenendo sull'articolo 132 del Codice delle Assicurazioni Private, di seguito CAP, conferma l'obbligo a carico delle compagnie di tariffare tutti rischi e di accettare tutte le proposte assicurative loro presentate (c.d. obbligo a contrarre).

Rispetto al testo in vigore (articolo 132 CAP) è stata introdotta una deroga all'obbligo a contrarre in presenza di dichiarazioni false rilasciate dal contraente e verificate mediante consultazione delle banche dati di settore e dell'archivio antifrode IVASS.

Inoltre, rispetto alle novità introdotte con il DL Liberalizzazioni, DL 1/2012, sono state espunte dall'articolo 132 CAP del CAP le disposizioni, peraltro trasfuse nel successivo articolo 3, che introduce il nuovo articolo 132-ter del CAP.

OSSERVAZIONI

L'introduzione di una deroga all'obbligo a contrarre, qualora la consultazione degli archivi di mercato evidenzia che le informazioni fornite dal contraente non siano corrette o veritiere, è positiva, poiché consente di contrastare le frodi perpetrate in occasione della stipula dei contratti.

R.c. Auto

**TRASPARENZA E RISPARMI R.c. Auto:
OBBLIGHI INFORMATIVI DEGLI
INTERMEDIARI
(articolo 3 → 132-bis CAP)**

L'articolo **3** del ddl introduce due nuovi articoli del CAP: artt. 13-*bis* e 132-*ter*.

Il primo è l'articolo 132-*bis* che, rubricato "Obblighi informativi degli intermediari", pone a carico degli intermediari l'obbligo di fornire, in modo corretto, trasparente ed esaustivo, preventivi di premio sul contratto base r.c. auto con riferimento alle tariffe di tutte le imprese di cui siano mandatari. I preventivi debbono essere effettuati tramite il sistema «TuoPreventivatore» dell'IVASS, senza obbligo di consegna di documentazione cartacea.

Viene, inoltre, previsto che il contratto privo della dichiarazione del cliente di aver ricevuto tutte le informazioni di cui sopra sia nullo (nullità rilevabile solo a favore dell'assicurato).

OSSERVAZIONI

La norma è diretta a correggere le incongruenze e la pesantezza operativa dell'obbligo a carico degli intermediari di rilasciare tre preventivi r.c. auto di diverse imprese, previsto dall'articolo 34, commi 1 e 2, del decreto legge n. 1/2012 convertito nella legge n.27/2012 (obbligo peraltro mai attuato).

La nuova disposizione limita il confronto al contratto base (a sua volta non ancora attuato) e ai casi in cui l'intermediario operi per più di un'impresa.

Ciò è coerente, in quanto il conflitto di interessi in capo all'intermediario si determina potenzialmente solo nel caso in cui offra contratti proposti da più imprese.

R.c. Auto

**TRASPARENZA E RISPARMI R.c. Auto:
SCONTI OBBLIGATORI
(articolo 3 → 132-ter CAP)**

L'articolo 3 introduce un'ulteriore disposizione all'articolo 132 CAP, l'articolo 132-ter. La norma individua le condizioni al ricorrere di almeno una delle quali è previsto l'obbligo per le compagnie di praticare sconti significativi del prezzo della polizza.

Nell'ipotesi di offerta di polizze che prevedono l'installazione di **scatola nera** (lett. b) o di un **dispositivo che blocca il veicolo** a seguito di misurazione di un livello di **alcol** superiore al massimo consentito (lett. c) lo sconto deve essere superiore agli eventuali costi sostenuti dall'assicurato per l'installazione, la disinstallazione il funzionamento e la portabilità del dispositivo (comma 3). Per l'offerta di clausole che prevedano il risarcimento in forma specifica (riparazione del veicolo presso la rete di carrozzerie organizzata dalle compagnie) si prescrive l'obbligo di segnalare all'IVASS la riduzione tariffaria praticata e l'indicazione della tipologia dei veicoli e delle zone territoriali in cui viene offerta la clausola. Sono previsti obblighi di informativa verso gli assicurati.

OSSERVAZIONI

In linea di principio si condivide la previsione di contratti che, a determinate condizioni, riconoscano sconti sul premio r.c. auto.

Tuttavia, si osserva che l'obbligo per le imprese di **indicare separatamente per ognuna delle condizioni proposte la percentuale di riduzione di premio ad esse associata, costringerebbe le compagnie**, che già commercializzano prodotti che prevedono uno sconto complessivo nel caso di sottoscrizione di un contratto che comprenda tutta una serie di clausole di cooperazione dell'assicurato alla liquidazione del sinistro, **a rimodulare la tariffa e la contrattualistica per individuare il valore economico della singola condizione.**

Inoltre, si fa presente che **taluni obblighi di natura pubblicistica, soprattutto in materia di riparazione dei veicoli presso carrozzerie convenzionate, rischiano di ridurre la diffusione di contratti r.c. auto evoluti**, a causa degli oneri organizzativi imposti. Del resto per favorire la trasparenza dell'offerta è sufficiente che le imprese forniscano, in sede di preventivo del prezzo e di informativa pre-contrattuale, tutte le informazioni necessarie agli assicurati per apprezzare il vantaggio delle clausole.

R.c. Auto

TRASPARENZA DELLE VARIAZIONI DI PREMIO
(articolo 4 → 133 CAP)

L'articolo 4 interviene, modificandolo, sull'articolo 133 del CAP, già toccato dal DI Liberalizzazioni (art.34 bis) e aggiunge la previsione della necessità di specificare nei preventivi, quindi in sede di stipulazione e di rinnovo del contratto, la variazione in aumento o in diminuzione del premio, sia in valore assoluto sia in percentuale, secondo la misura prevista dal contratto nell'ambito della clausola **bonus-malus**.

OSSERVAZIONI

Non si manifesta contrarietà ad una maggiore, parcellizzata trasparenza sul prezzo. Tuttavia si osserva che **la norma in commento non considera che le variazioni di premio da un'annualità all'altra non dipendono solo dall'andamento del parametro tariffario bonus/malus, bensì innanzi tutto dal fabbisogno tariffario generale espresso dall'impresa nella nuova tariffa, nonché dalla contemporanea variazione di più parametri tariffari oltre al b/m** (es: età, tipologia di veicolo, zona di circolazione etc.). Pertanto l'evidenziazione analitica del solo indicatore bonus/malus risulta poco utile e può risultare fuorviante.

Il consumatore ha bisogno di valutare, a fini comparativi, il premio finale offerto da ogni impresa in relazione al suo specifico e complessivo profilo di rischio.

A tale riguardo, si sottopone all'attenzione del Parlamento l'opportunità di **superare l'attuale modello bonus/malus**, che, soprattutto dopo le recenti modifiche legislative intervenute, **non risulta più rappresentativo della storia assicurativa ai fini di una tariffazione tecnica realmente premiante**.

Si propone una riflessione sulla sostituzione dell'attuale normativa con **un nuovo sistema di misurazione del rischio nel corso del tempo, individuando un indice di storia assicurativa**, in funzione di presenza o assenza di sinistri, uguale per tutti gli assicurati, esteso ad almeno 10 anni, in modo da consentire confronti dei prezzi di offerta chiari, precisi e valutabili in modo più semplice da parte dei consumatori.

R.c. Auto

**MISURE RELATIVE ALL'ASSEGNAZIONE
DELLE CLASSI DI MERITO
BONUS/MALUS
(articolo 5 → 134 CAP)**

L'articolo 5 introduce alcune modifiche all'articolo 134 CAP.

1. La prima (lett. A)) stabilisce che, nell'assegnazione del nuovo contratto stipulato sulla base del c.d. **bonus malus «familiare»**, oltre a riconoscere la migliore classe di merito del familiare già assicurato, l'impresa non può discriminare il nuovo assicurato in base alla durata del rapporto, viene così rafforzata la previsione del Decreto Bersani. Si dovranno riconoscere al nuovo assicurato le condizioni di premio assegnate agli assicurati aventi le sue stesse caratteristiche di rischio.

2. La seconda modifica (lett. b) e c)), prevede una riduzione della penalizzazione per malus per l'assicurato responsabile di uno o più sinistri che accetti in sede di nuova stipulazione la sottoscrizione di una polizza che preveda l'installazione della scatola nera.

OSSERVAZIONI

In linea generale va osservato che le due disposizioni previste in materia di clausole bonus malus non fanno altro che aggravare ulteriormente lo scardinamento di tale sistema, già duramente compromesso dalle norme che introdussero il c.d. b/m "familiare" e l'inapplicabilità del malus in caso di sinistri con responsabilità concorsuale. E' evidente a tutti che tali norme hanno comportato solo effetti tariffari redistributivi dando benefici ad alcuni (non oggettivamente meritevoli dal punto di vista tecnico) e penalizzando l'intera mutualità. **Si ribadisce la proposta di modificare radicalmente il sistema premiante in funzione della storia assicurativa, secondo l'impostazione già precedentemente illustrata** (cfr. pagina precedente).

1. Dal punto di vista tecnico, con riferimento alla prima disposizione si può osservare che, **a prescindere dalla classe di merito, numerosi sono i fattori di rischio che possono differenziare il premio da applicare**. Fra tali fattori tariffari rientra anche la durata del rapporto contrattuale. Infatti la liceità per le imprese di prendere in considerazione anche l'osservazione temporale del rischio ha il suo fondamento nelle previsioni comunitarie in materia di attestato di rischio (v. Direttiva 2009/103/CE, considerando n. 28 e art. 16).

2. Con riferimento alla seconda previsione, si rileva che la norma determina **una confusione applicativa tra la riduzione di prezzo cui condizionare l'accettazione dell'installazione della scatola nera o di dispositivi equivalenti e l'articolazione della clausola bonus malus** che regola le conseguenze tariffarie connesse all'eventuale sinistrosità dell'assicurato, obbligando di fatto le imprese a predisporre *ex lege* un sistema bonus malus specifico per i soli assicurati con scatola nera o altro dispositivo. Si determinerebbe in questo modo una ingiustificata sovrapposizione di misure di favore.

R.c. Auto

- **Indicazione di testimoni di sinistri con soli danni a cose**
- **Ulteriori misure nel contrasto delle frodi nell'assicurazione R.c. Auto (art. 6 → 135 CAP; art. 9 → 148 CAP)**

L'articolo **6** interviene sull'articolo 135 del CAP, introducendo tre ulteriori commi (3-*bis*; 3-*ter*; 3-*quater*). In particolare, si prevede che i testimoni del sinistro – **solo per danni a cose** - vengano identificati all'apertura istruttoria dello stesso, poiché debbono risultare, a pena di non ammissione della prova testimoniale in giudizio (salvi casi di forza maggiore), nella denuncia e nella richiesta di risarcimento. Il giudice può segnalare alla procura la ricorrenza di pluralità di testimonianze da parte del medesimo soggetto negli ultimi 5 anni.

L'articolo **9**, sempre nell'ottica di contrasto al fenomeno delle frodi assicurative, interviene sull'articolo 148, comma 2-*bis*, del CAP ampliando i casi sintomatici di frode e stabilendo che tali ulteriori indizi si possono ricavare: dall'archivio antifrode IVASS, dalle scatole nere o dispositivi equivalenti e dalla perizia in sede di liquidazione del sinistro. Si prescrive che anche in tali ipotesi si applica la procedura di sospensione della liquidazione per sospetta frode (oggi pari a 30 gg).

OSSERVAZIONI

La valutazione sull'identificazione dei testimoni contestualmente alla denuncia di sinistro è in linea di massima positiva, ma **occorrerebbe estendere la portata della norma a tutti i sinistri, poiché l'esclusione di quelli con danni alla persona non ha alcun senso.**

Sulla sospensione del sinistro per rischio frode, sarebbe necessario riformulare la disposizione oggi vigente, per estendere a 90 giorni il termine di sospensione della procedura di liquidazione, che anche a seguito della modifica proposta continuerebbe a essere di 30 giorni. Tale termine è infatti insufficiente per effettuare i controlli sul sinistro sospetto.

Si propone inoltre di introdurre una disposizione che preveda la decadenza del diritto al risarcimento nel caso di richieste di indennizzo per danni a cose presentate alla compagnia con un ritardo di oltre 30 giorni rispetto alla data del sinistro. Tale disposizione avrebbe effetti positivi soprattutto in alcune aree del paese in cui le denunce tardive rappresentano il quadruplo della media nazionale. Le richieste tardive favoriscono le speculazioni e sono spesso accompagnate da documentazione che evidenzia riparazioni del veicolo già avvenute, senza aver consentito alla compagnia una verifica dell'esistenza e del valore del danno.

R.c. Auto

**DANNO NON PATRIMONIALE ALLA
PERSONA -
(art. 7 → artt. 138 e 139 CAP)**

L'articolo 7 sostituisce gli articoli 138 e 139 del CAP in materia di risarcimento del danno non patrimoniale riferito alle lesioni di non lieve entità (138 CAP) e a quelle di lieve entità (139 CAP). La modifica di maggior rilievo attiene all'unificazione nel danno non patrimoniale di tutte le voci di danno risarcibile (biologico, morale, esistenziale), seguendo le linee interpretative rese dalla Suprema Corte di Cassazione a sezioni unite, che, in alcune sentenze del 2008, ribadì il carattere unitario del danno non patrimoniale in caso di lesioni della salute. Ad ogni modo viene confermato l'impianto normativo che prevede il **sistema tabellare** per la valutazione dei danni alla persona di natura invalidante, prevedendo la possibilità di una **personalizzazione** del risarcimento da parte del giudice, secondo un valore percentuale variabile a seconda che si tratti di macro o micro lesioni, chiarendo, tuttavia che l'ammontare complessivo del risarcimento così riconosciuto è esaustivo del risarcimento del danno non patrimoniale conseguente a lesioni fisiche, inteso nell'univoca voce di danno comprensiva delle sottocategorie di danno biologico e di danno «morale». Viene poi prevista l'eliminazione del riscontro visivo per l'accertamento del danno alla persona di lieve entità.

OSSERVAZIONI

La scelta del Governo di inserire nel testo del disegno di legge la modifica degli articoli 138 e 139 è coraggiosa, considerato che sulla materia continuano a registrarsi confusioni concettuali e pregiudizi per lo più strumentali.

Nella consapevolezza che la materia del danno alla salute è di estrema delicatezza, perché tocca diritti meritevoli di tutela costituzionale, è opportuno evidenziare che il sistema di tutela non può continuare ad essere sottoposto a incertezze applicative e a forme di disparità di trattamento. Inoltre non è possibile non considerare che anche in questa delicata materia è necessario applicare un contemperamento di interessi contrapposti obiettivamente esistenti della collettività: la massima tutela possibile per le vittime in relazione alle risorse economiche che la collettività intera può premettersi attraverso il pagamento dei premi R.c. Auto.

I vantaggi di una tabella di legge, con valori economici equi e personalizzabili in funzione del caso concreto, si esplicherebbero sui prezzi delle polizze anche in termini di stabilizzazione, grazie a politiche di riservazione del costo dei sinistri da parte delle compagnie non sottoposte alla volatilità determinata da una giurisprudenza che, nel vuoto normativo, espande periodicamente i criteri di valutazione in misura non proporzionata allo scenario economico generale.

Si è visto dalle analisi numeriche che continuano a sussistere divari significativi tra i livelli dei risarcimenti per danni alla persona riconosciuti in Italia e quelli applicati in altri Paesi europei. Tale distanza è la causa principale della differenza di prezzi tra le nostre polizze e quelle europee. Le differenze esistono sia sui danni da lesione permanente sia, e soprattutto, sui danni morali subiti dai parenti di vittime mortali.

La regolazione per legge anche dei danni mortali sarebbe una scelta di civiltà giuridica. Altri paesi lo hanno fatto, senza mortificare i diritti.

La regolazione della materia per legge non sarebbe un favore alle imprese di assicurazione, ma un favore alla collettività degli assicurati.

R.c. Auto

**VALORE PROBATORIO DELLE
SCATOLE NERE E SISTEMA DI
INTEROPERABILITA'
(articolo 8 → 145-bis CAP)**

L'articolo **8** introduce una nuova previsione nel CAP con l'articolo aggiuntivo 145-bis, stabilendo che le registrazioni delle scatole nere e di dispositivi equivalenti abbiano valore probatorio nei giudizi civili (comma 1), salvo che la parte contro la quale siano state prodotte dimostri il mancato funzionamento o la manomissione del dispositivo.

Viene regolata l'interoperabilità dei dispositivi ai fini della loro portabilità in caso di cambio compagnia (commi 2 e 3). Sono, inoltre, previste sanzioni per le imprese che non si adeguino al regolamento che disciplina l'attività dei provider: una sorta di responsabilità oggettiva ma in campo sanzionatorio.

OSSERVAZIONI

La previsione del **valore probatorio** delle registrazioni effettuate dalle scatole nere o da dispositivi equivalenti è positiva, anche se **andrebbe estesa anche ai giudizi penali**.

Per quanto riguarda l'operatività delle scatole nere, l'attuale normativa primaria prevede standard di funzionamento eccessivamente rigidi, suscettibili di obsolescenza a seguito dei rapidi sviluppi della tecnologia.

Sarebbe pertanto **opportuno limitarsi a definire requisiti di funzionamento minimi, con indicazione delle varie funzioni che un dispositivo telematico può svolgere in abbinamento a una polizza r.c. auto, senza fissarne caratteristiche costruttive o di trasmissione**.

Con riferimento all'interoperabilità ai fini della portabilità dei dispositivi, si osserva che allo stato attuale della tecnologia il processo per attuarla non è affatto semplice, né in alcun modo comparabile con quanto avviene nella telefonia mobile. Tanto è vero che la soluzione adottata dall'articolo in esame comporta l'adozione di protocolli di comunicazione tra i service provider per realizzare una sorta di roaming in caso di cambio di compagnia.

R.c. Auto

**TRASPARENZA DELLE PROCEDURE
LIQUIDATIVE****(articolo 10 → 149-bis CAP)**

L'articolo **10**, con l'introduzione del nuovo articolo *149-bis* nel CAP, disciplina le condizioni e gli effetti della cessione del credito al risarcimento e del rifiuto del **danneggiato**, diverso dall'assicurato che avesse sottoscritto la relativa clausola, di avvalersi del risarcimento in forma specifica, prevedendo che in tali casi le spese sostenute per la riparazione dei veicoli siano documentate dalla fattura rilasciata dall'autoriparatore. In assenza di riparazione del veicolo, il risarcimento dovuto dall'impresa si calcola sulla base dei parametri stabiliti dalle convenzioni con le reti di carrozzerie convenzionate.

OSSERVAZIONI

Non viene vietata la cessione del credito, mentre si prevede una forma di controllo fiscale per gli eventuali casi di cessione, tramite l'obbligo di produrre fattura delle prestazioni effettuate dal cessionario.

Sarebbe utile vietare in assoluto quantomeno la cessione del credito per i danni alla persona.

Il risarcimento in forma specifica non è opponibile al danneggiato diverso dall'assicurato che avesse sottoscritto la clausola. In caso di scelta di un carrozziere di fiducia del danneggiato, l'impresa effettuerebbe il risarcimento dietro presentazione di fattura. Ma in assenza di riparazione l'impresa potrebbe impiegare i parametri fissati nell'ambito delle convenzioni stipulate con la propria rete di fiduciari.

La norma tuttavia non è chiara rispetto all'ambito di applicazione: sembrerebbe operare solo in caso di sottoscrizione di una clausola di risarcimento in forma specifica e per danneggiati in sinistri non entranti nel sistema CARD. Tale applicazione limitata sarebbe un controsenso, probabilmente frutto di un'imprecisa scrittura della disposizione.

Sarebbe inoltre utile specificare che la compagnia possa comunque procedere agli accertamenti necessari per verificare la congruità degli interventi riparativi effettuati, indicati nella fattura.

Mentre si regolano gli effetti della non sottoscrizione eventuale della clausola che impegna a non cedere il diritto al risarcimento, nulla si dice sull'inadempimento della clausola sottoscritta, che dovrebbe prevedere l'obbligo per l'assicurato/danneggiato di accettare un importo corrispondente a quello che avrebbe sostenuto l'impresa con la propria organizzazione di servizi (carrozzerie, etc.).

R.c. Auto

ALLINEAMENTO DELLA DURATA
DELLE COPERTURE DEI RISCHI
ACCESSORI AL RISCHIO PRINCIPALE
R.C. AUTO
(articolo 11 → 170-bis CAP)

L'articolo **11**, inserendo un comma aggiuntivo all'articolo 170-bis del CAP, estende il principio di **durata annuale** del contratto R.c. Auto e del **divieto di tacito rinnovo** anche ai contratti stipulati per rischi accessori. In particolare, si prevede che le disposizioni sulla risoluzione alla scadenza annuale del contratto R.c. Auto si applicano, su richiesta dell'assicurato, anche alle assicurazioni dei rischi accessori al rischio principale della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli, qualora lo stesso contratto o altro contratto stipulato contestualmente garantisca simultaneamente sia il rischio principale che i rischi accessori.

OSSERVAZIONI

Si esprime condivisione sulla proposta di modifica.

Assicurazione danni

ULTRATTIVITÀ DELLA COPERTURA RC PROFESSIONALE (art. 12 → art. 3 DL 138/2011)

L'articolo **12** interviene sulla disciplina introdotta dalla manovra bis del 2011 in tema di obbligo di assicurazione per i rischi derivanti dall'esercizio dell'attività professionale (art. 3, comma 5, DL n. 138 del 2011)

In particolare, viene modificato l'obbligo assicurativo per la responsabilità civile dei professionisti, prevedendo, salva la libertà delle parti, che se le polizze sono stipulate in regime *claims made* ("a richiesta fatta") le stesse debbono prevedere anche un periodo di ultrattività della copertura per le richieste di risarcimento presentate per la prima volta entro i dieci anni successivi e riferite a fatti generatori della responsabilità verificatisi nel periodo di operatività della copertura.

OSSERVAZIONI

La previsione dell'offerta dell'estensione temporale di dieci anni dovrebbe essere limitata al caso della cessazione dell'attività professionale, in coerenza con la prassi contrattuale vigente.

Naturalmente occorre considerare che più è estesa la copertura obbligatoria (non solo per la ultrattività) più alto sarà il costo della copertura a carico dei professionisti e più alta sarà l'evasione dell'obbligo in assenza di un forte sistema sanzionatorio.

Assicurazione r.c. auto e danni

INTERVENTI DI COORDINAMENTO IN MATERIA ASSICURATIVA

(art. 13 → art. 10-bis D.l 78/2010; artt. 128, 135, 285, 287, 303, 316; art. 128 CAP; artt. 29, 32, 34 D.l 1/2012; art. 21 D.l 179/2012)

L'articolo **13** interviene su numerose disposizioni vigenti in materia assicurativa, comprese quelle del CAP, al fine di armonizzare la normativa di settore.

Si prevede, tra l'altro:

- a) La trasmissione all'IVASS dei dati relativi ai sinistri r.c. auto gestiti, inclusi quelli relativi a imprese operanti in regime di l.p.s. (libera prestazione di servizi) e quelli di competenza delle gestioni del Fondo di garanzia per le vittime della strada;
- b) La razionalizzazione del sistema sanzionatorio in caso di erronea o ritardata alimentazione della banca dati IVASS sinistri r.c. auto, con previsione di una sanzione da un minimo di 5.000 euro a un massimo di 50.000 euro ma applicati su base semestrale;
- c) L'aumento dei massimali minimi obbligatori per gli autobus;
- d) L'aumento del contributo al Fondo di garanzia per le vittime della caccia dal 5 al 15% del premio applicabile alle polizze r.c. cacciatore.

OSSERVAZIONI

L'obbligo di inviare all'IVASS i dati sui sinistri r.c. auto di fatto è già operante in base ad un provvedimento dell'Istituto.

Il nuovo sistema sanzionatorio per inadempienze all'alimentazione della banca dati sinistri r.c. auto appare equo e supera l'impianto normativo precedente che aveva generato un'applicazione «monstre» con sanzioni milionarie, poi cassate dal giudice amministrativo.

L'aumento dei massimali minimi obbligatori per gli autobus non è più rinviabile, considerata la natura spesso catastrofica degli incidenti che coinvolgono tali veicoli.

Assicurazione r.c. auto e danni

Poteri dell'IVASS sulle norme introdotte (art. 14 → 328 CAP)

L'articolo **14** riconosce all'IVASS poteri di vigilanza e controllo sull'osservanza delle disposizioni di cui agli articoli precedenti del ddl in esame, con particolare riferimento alla riduzione dei premi e al rispetto degli obblighi di pubblicità e comunicazione nella fase dell'offerta contrattuale.

Si prevede, con una modifica all'articolo 328 CAP, l'inclusione, nel Fondo di garanzia per le vittime della strada, delle sanzioni comminate per inottemperanza all'obbligo, da parte delle compagnie, di uniformarsi ai requisiti tecnici che garantiscono la portabilità e la interoperabilità di scatole nere e meccanismi assimilati.

Viene sottolineata l'attenzione alla riduzione dei premi, prevedendo un'attività di monitoraggio dell'IVASS, d'intesa con AGCM sulla variazione dei premi assicurativi nei 24 mesi successivi all'entrata in vigore della presente legge.

OSSERVAZIONI

Si valuta positivamente la disposizione che non fa che confermare quanto già previsto in precedenti disposizioni legislative in tema di poteri di vigilanza e controllo dell'IVASS.

Si rafforza l'attenzione per una normativa di tutela dell'assicurato e di contrasto alle frodi, riconoscendo all'IVASS l'esercizio di tali poteri soprattutto con riferimento al rispetto degli obblighi di trasparenza in fase precontrattuale e all'abbattimento dei premi assicurativi.

Previdenza complementare

PORTABILITA' DEI FONDI PENSIONE (art. 15 → artt. 3, 11, 14 D.Lgs. 252/2005)

- Le fonti istitutive delle forme collettive a contribuzione definita con soggettività giuridica possono prevedere l'apertura delle adesioni a tutti i soggetti.
- Viene stabilito che, in caso di trasferimento della posizione individuale, il lavoratore abbia diritto al versamento alla forma pensionistica da lui prescelta del TFR maturando e dell'eventuale contributo a carico del datore di lavoro.
- Viene reso più flessibile l'accesso alle prestazioni pensionistiche in caso di perdita del lavoro
- Viene esteso a tutte le forme il riscatto totale in caso di cessazione dei requisiti di partecipazione per cause diverse da invalidità permanente e decesso.

OSSERVAZIONI

L'intervento sulla portabilità del contributo datoriale è positivo.

Si introduce la novità della possibilità per le forme collettive a contribuzione definita (ad es. i fondi negoziali) di aprire le adesioni anche a collettivi di lavoratori diversi da quelli di riferimento oppure alle adesioni individuali.

Nel complesso, il mercato della previdenza complementare viene reso molto più concorrenziale, potendo le forme collettive attrarre lavoratori di altri comparti o lavoratori autonomi e liberi professionisti, a fronte della piena portabilità del contributo datoriale, che faciliterà la possibilità da parte dei lavoratori di trasferire la posizione previdenziale anche presso fondi aperti ad adesione individuale o PIP senza perdere l'apporto contributivo del datore di lavoro.

Anche la facilitazione dell'accesso alle prestazioni pensionistiche in caso di perdita del lavoro – non più dopo 48 mesi ma dopo 24 e non più con un anticipo massimo di cinque anni dai requisiti del regime obbligatorio ma di dieci – va considerato positivamente perché renderebbe la partecipazione ai fondi pensione più flessibile incentivando le adesioni.

**Assicurazioni connesse a mutui
e finanziamenti**

**CREDIT PROTECTION INSURANCE
(art. 25 → 28 D.L. 1/2012)**

L'articolo **25** interviene sull'articolo 28 del DL Liberalizzazioni in tema di "assicurazioni connesse all'erogazioni di mutui", ampliandone i contenuti.

In particolare, si prevede che:

- gli obblighi di consegna al cliente di due preventivi di coperture assicurative di imprese diverse da quella partner dell'ente finanziatore sono estesi anche alle coperture offerte in via facoltativa e alle garanzie danni, specificando la sanzione pecuniaria in caso di mancata presentazione. (comma 1 lett. *a*) e *b*);
- il cliente deve essere informato sulla possibilità di reperire sul mercato coperture alternative e sul livello assoluto e percentuale della remunerazione dell'intermediario (lett. *c*).

OSSERVAZIONI

Si condivide l'obiettivo di incrementare la trasparenza.