



*CONTESTO ITALIA RC AUTO MACRO-DATI
ANIA 2020*

Veicoli assicurati: 41,5 milioni.

Veicoli non assicurati: circa 2,6 milioni.

Veicoli circolanti: totale oltre 44 milioni.

Contenzioso: in Italia oltre il 40% dei sinistri va in causa rispetto al 15% degli altri Paesi.

Frodi: in Italia il 10% dei sinistri stimato a rischio frode rispetto al 4% degli altri Paesi.

Prezzo medio RC Auto: dati IPER (ossia l'Indagine sui Prezzi Effettivi RC autovetture di IVASS) del 4° trimestre 2021 – rilevazione 5/03/2022:

- Il prezzo effettivamente pagato per la garanzia r.c. auto rilevato per i contratti stipulati per le sole autovetture è in media pari a 360 euro.
- Il prezzo medio si è ridotto del -5,0 per cento su base annua e del **-24 per cento rispetto al quarto trimestre del 2014.**
- **Le differenze geografiche** continuano a ridursi marcatamente: il differenziale di premio imponibile tra Napoli e Aosta, pari a 259 euro, si riduce

del -9,2 per cento su base annua e di ben il **-42,2 per cento rispetto al quarto trimestre del 2014.**

PROPOSTA ANIA: RIFORMA RC AUTO ALCUNE LINEE DI INTERVENTO

Negli ultimi anni **l'accessibilità delle assicurazioni Auto per i cittadini è migliorata**, con una riduzione del premio del 14% nel quinquennio 2017-2021 (ANIA). Altri due fra i diversi fattori di possibile miglioramento dell'assicurazione obbligatoria sono:

- **attività antifrode del settore**, che dovrebbe riguardare anche la fase assuntiva dei rischi, dato che da ricerche dell'Ania l'incidenza frodi in Italia è circa al 10% rispetto al 4% in media dei principali paesi europei;
- **attività di antievasione assicurativa**, in quanto nel nostro Paese si stima che il 6% dei veicoli siano non assicurati contro una media fra il 3-4% dei principali paesi UE.

1. RIORDINO DELLA DISCIPLINA DELLE PROCEDURE LIQUIDATIVE.

IL RISARCIMENTO DIRETTO

Il sistema del risarcimento diretto riguarda attualmente, in termini numerici, **oltre l'80% dei circa 2 milioni di sinistri RC Auto** gestiti complessivamente ogni anno dalle imprese assicuratrici.



Tale sistema, così ampiamente applicato, ha apportato oggettivi e significativi benefici ai danneggiati, perché possono rivolgere la richiesta di risarcimento danni al proprio assicuratore, anziché all'assicuratore del responsabile dell'incidente con una **modalità quindi più immediata** rispetto alla procedura "ordinaria".

Modifica del risarcimento diretto di cui all'art. 27

La norma recata dall'art. 27 del ddl "Concorrenza 2021" si propone di **equiparare, in chiave pro-competitiva** nell'ambito dell'assicurazione obbligatoria RC Auto, **le condizioni operative delle imprese "estere" rispetto alle attuali condizioni delle imprese nazionali, con l'obiettivo di uniformare il trattamento dei danneggiati in sinistri RC Auto** rientranti nel regime di risarcimento diretto.

La norma contenuta nel DDL "Concorrenza 2021" è pertanto condivisibile, ma si propone di porre **un termine adeguato per l'entrata in vigore del nuovo sistema** che si ritiene **debba essere di 9/12 mesi dall'entrata in**

vigore della legge anche se il termine più idoneo dovrebbe essere il 1° gennaio 2023.

Infatti, la decorrenza all'inizio dell'anno solare risulta necessaria per il corretto inserimento delle suindicate imprese nei flussi informatici e nel sistema di regole del sistema del risarcimento diretto.

1.1. Modifica strutturale del risarcimento diretto: importo "in chiaro"

Premesso che il sistema di risarcimento diretto in Italia ha fatto registrare risultati positivi nei quindici anni di operatività, tuttavia, se volessimo conferire maggiore trasparenza al sistema del risarcimento diretto occorrerebbe **prevedere all'interno del sistema attuale dei forfait, l'indicazione "in chiaro" dell'importo del risarcimento corrisposto ai danneggiati dall'impresa mandataria per conto della mandante nei sinistri CARD**, come già avviene in altri Paesi europei, quali Francia e Spagna.

2. RAFFORZAMENTO DELL'ATTIVITÀ ANTI-FRODE E ANTIEVASIONE DELLA RC AUTO

È grave ed estremamente rilevante il fenomeno delle frodi alle quali le compagnie sono esposte, determinando spese non prevedibili che compromettono l'equilibrio di bilancio tra il premio assicurativo e il capitale posto a riserva per gli eventuali risarcimenti.



L'Associazione sta portando avanti numerose attività volte a rafforzare il contrasto delle frodi da parte delle singole compagnie, le quali potranno così competere ancor più efficacemente fra loro anche su questo terreno.

2.1 Consultazione banche dati di settore, e AIA in fase assuntiva

In primo luogo, evidenziamo l'impegno dell'Associazione e delle imprese nel collaborare con IVASS in ambito antifrode, partecipando fattivamente al Tavolo Tecnico costituito dall'Istituto per **l'evoluzione del Portale AIA-Archivio Integrato Antifrode** istituito ex lege presso l'IVASS che lo mette a disposizione delle imprese stesse per svolgere attività antifrode sui sinistri RC Auto e per l'implementazione della nuova banca dati sinistri.

Attualmente, tuttavia, l'archivio AIA non è consultabile in fase di assunzione dei contratti RC Auto. Da tempo l'ANIA sostiene la necessità di un'estensione delle competenze della Vigilanza in materia antifrode e l'accesso delle imprese all'Archivio Antifrode IVASS anche alla fase assuntiva RC Auto.

2.2. Realizzazione di una banca dati sinistri non auto e di una piattaforma multi-ramo

Fra le altre iniziative in campo antifrode, l'ANIA offre anche la sua collaborazione per agevolare le Autorità nella raccolta delle informazioni utili alle indagini, oltre alla **sottoscrizione con le Procure della Repubblica Italiana dei Protocolli d'intesa** aventi come obiettivo la facilitazione dello scambio di informazioni tra Organi giudiziari e compagnie assicuratrici, al fine di facilitare le indagini antifrode

auto e non auto e abbattere le tempistiche, in modo da non superare il termine di prescrizione.

Infatti, il 1° dicembre 2021 ANIA e la Procura di Roma hanno avviato un lavoro comune finalizzato alla formalizzazione di un Protocollo utile a semplificare la trattazione delle indagini riconducibili a reati di natura assicurativa.

Tra le attività portate a termine dall'Associazione, si segnalano anche **le linee guida per lo svolgimento dell'attività antifrode da parte dei fiduciari incaricati dalle compagnie assicuratrici.**

2.3 Riordino della disciplina relativa al Foro competente



Nel periodo 2013-2019, i procedimenti penali avviati dalle imprese sono stati 22.644, di cui **solo il 34% circa sono pervenuti ad esiti conclusivi** (archiviazione/assoluzione o condanna) e nello stesso periodo più del 50% si sono conclusi per archiviazione.

Per attenuare tale fenomeno, ANIA chiede di prevedere che, in deroga a quanto previsto dall'art. 19 c.p.c., il giudice competente per ogni controversia che dovesse insorgere a causa di un sinistro causato dalla circolazione di un veicolo o di un natante sia ex lege quello del luogo in cui si è verificato il sinistro.

Ciò favorirebbe l'attività di indagine e la conseguente raccolta di mezzi istruttori da parte delle Forze dell'Ordine, soprattutto nella non remota ipotesi in cui dall'evento dovessero emergere profili di responsabilità penale.

2.4 Contrasto dell'evasione assicurativa RC Auto

L'Ania ha stimato che in Italia circa il 6% dei veicoli non sono assicurati. È bene evidenziare che non è semplice far emergere la dimensione reale del fenomeno, per cui **occorrerebbe**, da un lato, un controllo serrato e continuo da parte delle Forze dell'ordine, anche con **l'utilizzo delle nuove tecnologie** e, dall'altro, un **Archivio Informatico Centralizzato**, al momento non esistente, **sul modello dell'Archivio Integrato Antifrode istituito presso l'IVASS**.

L'Associazione ha segnalato, quanto ai **costi dell'evasione RC Auto per la collettività degli assicurati**, che la circolazione dei circa 2,6 milioni di veicoli non assicurati comporta un **mancato incasso di premi stimabile in circa 1 miliardo di euro**, con effetti indiretti sui vantaggi tariffari derivanti dalla mutualità assicurativa accentuando peraltro, come già detto, il divario territoriale dei prezzi nelle zone a più alta incidenza del fenomeno. A ciò si aggiunge un **mancato gettito per le finanze pubbliche pari**, in termini di imposte e contributi sui premi r.c. auto, **a circa 280 milioni di euro**.

2.4.1 Emanazione del Decreto per l'omologazione dei dispositivi telematici a fini di verifica della copertura RC Auto dei veicoli

Data la gravità del fenomeno, l'ANIA ha già intrapreso, negli anni, varie iniziative, di ausilio alle Forze dell'ordine, con il fine di combattere chi circola sprovvisto di assicurazione r.c. auto, facendo leva sui **mezzi tecnologici oggi disponibili**.

È opportuno sottolineare, tuttavia, che questo intervento potrebbe essere

molto potenziato qualora potessero essere utilizzati i **dispositivi telematici di lettura della targa (Telepass, Autovelox, ZTL, Tutor etc.)** per accertare a distanza eventuali violazioni dell'obbligo assicurativo r.c. auto senza rischi di duplicare la relativa sanzione nel caso in cui la targa di un veicolo circolante sprovvisto di assicurazione venisse "fotografata" e verificata da più dispositivi telematici in successione: ad esempio da un Telepass in autostrada e poi da uno ZTL in città.

È necessario quindi verificare che i vari dispositivi telematici soddisfino il requisito di accertamento "univoco" e quindi omologarli tramite un Decreto del Ministero dei Trasporti d'intesa con il Ministero dell'Interno.

Tale Decreto di omologazione è atteso da tempo dal settore assicurativo (dal 2012), il quale è convinto che l'utilizzo della telematica farà l'effettiva differenza nel contrasto all'evasione r.c. auto, potenziando in modo esponenziale gli accertamenti oggi effettuati direttamente dalle Forze dell'Ordine su strada.