

**A.C. 3634**

**Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021**

X Commissione permanente  
(Attività produttive, commercio e  
turismo)

CAMERA DEI DEPUTATI

**Audizione ANIA**

Roma, 21 giugno 2022

Signor Presidente, Onorevoli Deputati e Relatori,  
vi ringraziamo innanzitutto per averci dato l'opportunità di rappresentare la posizione del settore assicurativo sul disegno di *legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021*.

**Art. 31: Obbligo di adesione al sistema CARD e proposta di differimento dell'entrata in vigore**

Iniziamo col premettere che valutiamo **favorevolmente le disposizioni recate all'articolo 31 sul sistema CARD**, che intende porre tutte le imprese operanti in Italia sullo stesso piano a fini pro-competitivi nella gestione dei sinistri RC Auto in regime di risarcimento diretto. A tal proposito, dato l'impatto di un simile obbligo avrà sulle procedure e sui sistemi delle imprese oggi ancora non aderenti, **riteniamo tuttavia fondamentale prevedere un differimento dell'entrata in vigore della norma, almeno al 1° gennaio 2023**. Tale termine, coincidente con l'inizio dell'anno solare, risulta particolarmente idoneo e anzi necessario per il corretto inserimento delle suindicate imprese nei flussi informatici e nel sistema di regole del sistema del risarcimento diretto, secondo indicazioni fornite in precedenza dalla stessa Vigilanza assicurativa.

Su questo tema si è registrato un considerevole dibattito, animato soprattutto da alcune opinioni che prevedrebbero, pessimisticamente, che un simile obbligo causerà inevitabilmente un aumento dei prezzi delle polizze r.c. per ciclomotori e motocicli. **ANIA, al contrario, ritiene che tale previsione sia positiva per il consumatore in termini di maggior tutela del danneggiato e di semplicità e velocità nell'ottenere il risarcimento**. La proposta di estendere le regole del sistema CARD alle imprese estere in forza di legge rappresenta, infatti, un intervento legislativo migliorativo anche sotto il profilo dei controlli effettuabili

dall'Istituto di vigilanza italiano, con la possibilità che rispetto ad oggi le imprese estere:

- diventino progressivamente più veloci nel liquidare i risarcimenti ai danneggiati in ambito CARD nel nostro Paese, (ora hanno tempi di circa il 10% superiori alle imprese nazionali per liquidare danni ai veicoli e tempi di circa il 13% superiori per liquidare le lesioni personali del conducente)
- forniscano garanzie finanziarie e impostino processi gestionali adeguati ad assicurarne la capacità economica di risarcire i sinistri CARD, a tutela dei danneggiati (ad es. una cauzione economica iniziale obbligatoria, il rispetto delle modalità di pagamento dei forfait CARD nella Stanza di Compensazione gestita da CONSAP...).

**Ravvisiamo, in pratica, l'opportunità di estendere i benefici ormai noti agli assicurati che possono avvalersi del risarcimento diretto mediante sistema CARD, senza temere un rincaro dei prezzi.**

A tal proposito abbiamo assistito anche alla diffusione di dati, in particolare relativi agli effetti della presente proposta sui **veicoli a due ruote**, su cui nutriamo alcuni dubbi, in merito ai quali vorremmo fare chiarezza.

### **Considerazioni tecniche su CARD e motoveicoli**

Sulla base dei dati più recenti di IVASS, CONSAP e ANIA risulta che nel ramo R.C. auto il settore delle due ruote (ciclomotori e motocicli) rappresenta:

- meno del 10% in termini di veicoli assicurati (4 milioni su un totale di 42,5 milioni);
- quasi il 6% in termini di raccolta premi (0,8 miliardi su un totale di 13,5 miliardi di euro);

- il 3,5% in termini di sinistri causati rientranti nella procedura CARD (63.500 su un totale di 1.800.000);
- circa il 10% in termini di importo dei sinistri rientranti nella procedura CARD (0,44 miliardi su un totale di 4,0 miliardi di euro)

L'avvio del sistema del risarcimento diretto è stato piuttosto travagliato sotto il profilo della determinazione dei forfait, ossia in merito al meccanismo di compensazione economica dei rapporti tra imprese stabilito dal legislatore su specifica indicazione dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato.

Il meccanismo fino al 2008 non differenziava i sinistri per tipologia di veicoli coinvolti negli incidenti; ciò creava appunto il problema dell'assicurazione dei veicoli a due ruote, in quanto il forfait non garantiva un rimborso equo all'impresa che indennizzava il proprio assicurato che aveva **subito il danno**. Questo perché per gli incidenti che coinvolgono i motociclisti è più elevata sia l'incidenza dei danni alla persona che il relativo costo medio e, pertanto, l'assicuratore del motociclista non responsabile del sinistro si trovava a risarcire un valore sistematicamente superiore al forfait che riceveva dalla compagnia del responsabile che aveva causato il danno.

Solo dal 2010, grazie a una riforma legislativa sollecitata dal settore assicurativo, si è data soluzione al problema, prevedendo un forfait differenziato tra motocicli e tutte le restanti tipologie di veicoli.

Come risulta dai dati di CONSAP ("fotografati" al marzo 2022), a fronte di un importo pagato medio dei sinistri, che ad esempio nel 2019<sup>1</sup> è pari a 3.058 euro, la compagnia gestoria (quella cioè che assicura il mezzo che ha subito il danno e lo risarcisce) ha ricevuto come forfait mediamente circa 3.000 euro dall'impresa debitrice (quella che assicura il mezzo responsabile), evidenziando quindi un allineamento sostanziale tra i due importi.

---

<sup>1</sup> L'anno 2020 non è stato preso in considerazione in quanto influenzato dall'erratico andamento della sinistrosità a causa della pandemia

Ciò dimostra come la separazione dei motoveicoli per il calcolo del forfait sia stato rispondente alla soluzione della problematica descritta e come la stima del forfait sia stata adeguatamente quantificata. Nel corso degli anni analizzati, la differenza fra il risarcimento dei sinistri medi pagati e il forfait medio applicato peraltro ha sempre oscillato fra il -9% e il +4% ad ulteriore evidenziazione della buona “tenuta” del forfait (Tavola 1).

| <b>Sinistri SUBITI da un Motoveicolo (CARD)</b> |                     |                      |                |
|---|---------------------|----------------------|----------------|
| <b>Anno di accadimento</b>                      | <b>Pagato medio</b> | <b>Forfait medio</b> | <b>Diff. %</b> |
| <b>2010</b>                                     | 3.576               | 3.481                | -2,6%          |
| <b>2011</b>                                     | 3.561               | 3.415                | -4,1%          |
| <b>2012</b>                                     | 3.350               | 3.467                | 3,5%           |
| <b>2013</b>                                     | 3.298               | 3.426                | 3,9%           |
| <b>2014</b>                                     | 3.242               | 3.191                | -1,6%          |
| <b>2015</b>                                     | 3.139               | 2.877                | -8,4%          |
| <b>2016</b>                                     | 3.193               | 2.911                | -8,8%          |
| <b>2017</b>                                     | 3.139               | 2.987                | -4,8%          |
| <b>2018</b>                                     | 3.101               | 3.085                | -0,5%          |
| <b>2019</b>                                     | 3.058               | 2.999                | -1,9%          |

**Tavola 1**

Fonte: CONSAP

*Nota: Il forfait medio è ottenuto come media di tutti i forfait pagati considerando anche i sinistri concorsuali per i quali il forfait risulta pari al 50%*

Analizzando invece **i sinistri causati dai motoveicoli**, sempre sulla base dei dati forniti da CONSAP, si rileva che nel 2019, a fronte di un importo pagato medio di 1.449 euro dall'impresa gestoria, l'impresa debitrice ha esborsato mediamente un forfait di 1.588 euro, pari al 9,6% in più del danno effettivo. In altri termini, se non si fosse applicato il sistema di risarcimento diretto CARD, la compagnia debitrice (ossia la compagnia che assicura il motoveicolo) avrebbe pagato in media di meno di quanto si è trovata a risarcire invece con il versamento del forfait.

Va evidenziato però che questa differenza risultava più elevata al momento della differenziazione dei forfait per tipologia di veicolo (nel 2010 quando era

pari addirittura a quasi il 25%) ma è andata poi assottigliandosi significativamente nel corso del tempo.

**Tavola 2**

| <b>Sinistri CAUSATI da un Motoveicolo (CARD)</b> |                     |                      |                |
|--|---------------------|----------------------|----------------|
| <b>Anno di accadimento</b>                       | <b>Pagato medio</b> | <b>Forfait medio</b> | <b>Diff. %</b> |
| <b>2010</b>                                      | 1.366               | 1.701                | 24,5%          |
| <b>2011</b>                                      | 1.381               | 1.690                | 22,3%          |
| <b>2012</b>                                      | 1.329               | 1.693                | 27,4%          |
| <b>2013</b>                                      | 1.351               | 1.724                | 27,5%          |
| <b>2014</b>                                      | 1.345               | 1.657                | 23,2%          |
| <b>2015</b>                                      | 1.352               | 1.619                | 19,7%          |
| <b>2016</b>                                      | 1.358               | 1.600                | 17,8%          |
| <b>2017</b>                                      | 1.380               | 1.612                | 16,8%          |
| <b>2018</b>                                      | 1.414               | 1.605                | 13,5%          |
| <b>2019</b>                                      | 1.449               | 1.588                | 9,6%           |

Fonte: CONSAP

*Nota: Il forfait medio è ottenuto come media di tutti i forfait pagati considerando anche i sinistri concorsuali per i quali il forfait risulta pari al 50%*

Vale la pena inoltre precisare che - per come è costruito il sistema di risarcimento di diretto e i relativi forfait - **per la totalità del mercato e/o per una compagnia con un mix di veicoli in linea con la media di mercato, non ci dovrebbero essere vantaggi o svantaggi tecnici nell'applicazione del sistema CARD**, in quanto la compagnia debitrice si troverà anche nella situazione “speculare” dove un suo assicurato che guida (ad esempio) un'autovettura e che subisce un danno da un motoveicolo, si troverà a risarcire un danno inferiore rispetto al forfait che gli verrà alla fine riconosciuto.

A differenza, infatti, di quanto avviene in altri Paesi europei, quali Francia e Spagna che hanno adottato in diverse forme il risarcimento diretto in RC Auto, **oggi in Italia l'importo del sinistro gestito in tale regime, o sinistro CARD, non può essere conosciuto dall'impresa mandante** (o debitrice: che assicura il responsabile del sinistro) **la quale deve pagare all'impresa mandataria** (o gestonaria: che rimborsa il proprio assicurato danneggiato

per conto della mandante) **il c.d. “forfait”**, ossia una somma fissata ex ante da un apposito Comitato all’inizio di ogni anno, che corrisponde al costo medio dei sinistri CARD liquidati in precedenza.

\* \* \*

## **Conclusioni**

**Ulteriori interventi attesi riguardano, infine, l’ambito del contrasto alle frodi assicurative e la lotta all’evasione dell’obbligo assicurativo, che può essere potenziato con l’introduzione di alcuni correttivi, nonché una concreta revisione del sistema Bonus-Malus, oggi ormai notoriamente inefficiente e obsoleto.**

Riteniamo infatti che obiettivo prioritario del legislatore dovrebbe essere quello di realizzare una riforma del sistema r.c. auto in senso più moderno, in grado di fare tesoro dell’esperienza e delle criticità osservate nel sistema attuale, anche al fine di abbassare i prezzi per gli assicurati e ridurre il peso della variabile territoriale nel costo delle polizze.

Concludo, per necessità di sintesi, con l’auspicio che sia presto approvato il decreto contenente le **cd. Tabelle sulle macrolesioni**, per la cui emanazione è stata anche recentemente rinnovata la delega ai Ministeri dello Sviluppo Economico (per i valori economici) e della Salute (per la determinazione del valore delle lesioni). Tale provvedimento è infatti atteso da oltre 15 anni e costituirebbe un elemento cruciale per dare certezza al computo dei risarcimenti.

\* \* \*

Signor Presidente, Onorevoli Deputati e Relatori, vi ringraziamo per l’attenzione concessa all’ANIA sui temi oggetto dell’audizione e restiamo a disposizione per rispondere alle vostre domande nonché per ogni eventuale approfondimento utile ai lavori della Commissione.