



**Assessorato al Lavoro e alle Attività Produttive**

*Lavoro, Sviluppo economico, Commercio e mercati, Pubblicità e affissioni,  
Tutela dei consumatori, Polizia amministrativa, Artigianato, Impianti tecnologici*

## **PROPOSTA DI LEGGE DI INIZIATIVA POPOLARE “RC AUTO, TARIFFA ITALIA”**

### **Modifiche all’articolo 133 del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 209/2005**

La presente proposta di legge segue la “ratio legis” della riforma della legislazione in materia di RC auto, che ha avuto inizio con il decreto-legge 31 gennaio 2007, n. 7 convertito, con modificazioni, dalla legge 2 aprile 2007, n. 40, la cosiddetta “Legge Bersani”, che concesse la possibilità di utilizzare la stessa classe di assegnazione dei propri conviventi ai nuovi assicurati.

Il decreto-legge Bersani consentì allo Stato di imporre una particolare deroga al sistema bonus/malus e, a distanza di 7 anni dalla sua entrata in vigore, la validità giuridica della modifica ai criteri del libero mercato resta invariata.

Quest’esempio, a nostro avviso, ci consente di sollevare la peculiarità del mercato RC Auto, in quanto, l’articolo 122 del Codice delle Assicurazioni private così recita: “I veicoli a motore senza guida di rotaie, compresi i filoveicoli e i rimorchi, non possono essere posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate se non siano coperti dall’assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall’articolo 2054 del codice civile e dall’articolo 91, comma 2, del codice della strada.”.

Così come la legge, perseguendo il fine pubblicistico della sicura risarcibilità di un incidente stradale, impone l’assicurazione, così riteniamo necessario un intervento del legislatore per regolare questo particolare segmento di mercato.

L’intervento che proponiamo, deve intervenire, senza oneri aggiuntivi per lo Stato, riconducendo le tariffe dei premi della RC auto ad una logica completamente diversa da quella attuale: in sintesi si intende impedire alle compagnie di scaricare su chi non causa sinistri i costi del sistema della RC Auto, obiettivamente non adeguato agli standard europei, con l’intento di stimolare la lotta alle frodi da parte delle imprese di assicurazione.

Se oggi i premi medi della RC auto sono quasi doppi alla media UE (come illustrato nel grafico in allegato) può essere a causa degli elevati costi dei risarcimenti, ma proprio questa proposta di legge è propedeutica ad una riforma di sistema che, se approvata, avrebbe una ripercussione su un settore che pesa sugli italiani quattro volte in più dell’(ex) IMU sulla prima casa.

L’ANIA il 20 marzo 2014 ha proposto la riduzione delle tariffe attraverso la riduzione del valore dei sinistri affrontati dalle compagnie assicurative, in quanto queste ultime pagano il doppio di quanto avviene in Francia. L’ANIA lamenta una forte presenza di frodi e di veicoli non assicurati ma riteniamo che non ci sia nessun tentativo da parte delle compagnie di affrontare questi problemi e visto che il Governo ha presentato un disegno di legge per contrastare le frodi e per agevolare l’abbattimento dei costi per le compagnie, si rende necessario offrire agli assicurati un incentivo per collaborare al nuovo sistema RC auto.



**Assessorato al Lavoro e alle Attività Produttive**

*Lavoro, Sviluppo economico, Commercio e mercati, Pubblicità e affissioni,  
Tutela dei consumatori, Polizia amministrativa, Artigianato, Impianti tecnologici*

La presente proposta di legge avrebbe tre effetti essenziali:

- 1) il vantaggio tariffario è più forte nelle regioni in cui le compagnie applicano le tariffe maggiori, questo crea un maggiore deterrente alla denuncia dei sinistri in queste aree, in quanto in caso di sinistri si perde il forte bonus tariffario per i cinque anni successivi;
- 2) l'eliminazione della discriminazione regionale, che non trova alcun sostegno né nei dati ISVAP del 2011 né in quelli dell'ACI, difatti sia il numero dei sinistri che il loro valore non cambia nelle varie aree allo stesso modo delle tariffe;
- 3) l'interruzione del flusso delle false residenze e la possibilità per i meno abbienti di tornare ad assicurarsi, senza incontrare tariffe proibitive.

Nel 2012 il Ministero dell'economia si oppose all'emendamento proposto dal Senatore Pontone al decreto liberalizzazioni, già approvato dalla Commissione industria, sostenendo che le differenze tariffarie si basavano su una maggiore sinistrosità del Mezzogiorno ma questa tesi, che trova il suo fondamento nella maggiore percentuale di sinistri per numero di assicurati, è frutto di un circolo vizioso che solo con la tariffa unica nazionale può ritrovare il suo punto di equilibrio.

Inoltre, questa proposta ha sempre portato con sé il timore che possano crescere i prezzi delle assicurazioni nel nord Italia ma anche questo punto ci pare senza fondamento: la lotta alle frodi e la subordinazione degli sconti all'assenza di sinistri servirà a ridurre i costi per le compagnie, rendendo quindi non necessari i nuovi aumenti tariffari. Inoltre, le tariffe più basse porteranno alle compagnie nuovi assicurati.






Come nuovi assicurati non ci riferiamo solo a chi grazie alle nuove tariffe potrebbe pagare meno la polizza RC auto, ma soprattutto pensiamo alle famiglie e alle imprese che hanno dovuto ridurre il proprio parco macchine a causa dei costi della RC auto stessa.

I dati sui premi assicurativi nel settore auto mostrano un lieve calo nel 2012 sia dei prezzi che del numero di assicurati, questo per noi evidenzia ulteriormente l'esigenza di intervenire sul settore per evitare i problemi derivanti dalla circolazione di circa il 7-8% di auto non assicurate (dati ANIA).

Inoltre questo ddl, da discutere insieme alla riforma della RC Auto presentata dal Governo, non avrebbe nessun onere per lo Stato, al quale rimarrebbe il solo compito di assicurare l'applicazione della legge, mediante l'IVASS.

## **Mercati: i Paesi considerati hanno caratteristiche chiave simili**

In termini di KPI, dimensione di mercato e struttura degli attori nel Paese

	 <b>Italia</b>	 <b>Francia</b>	 <b>Germania</b>	 <b>Spagna</b>	 <b>UK</b>	<b>Implicazioni chiave</b>	
<b>Paese</b>	<b>Popolazione<sup>1</sup>, M</b>	61	64	82	46	62	<b>Paesi maturi e importanti</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dimensione del Paese e dell'economia significative</li> <li>• Crescita moderata, 0-2%</li> </ul> <b>Mercati maturi e rilevanti</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dimensione significativa ( 5-15Mdi€) con crescita limitata</li> <li>• Redditività da mercati maturi, con CoR ~100%</li> </ul>
	<b>PIL<sup>1</sup>, €B</b>	1,57	2,03	2,64	1,05	1,89	
	<b>Crescita PIL<sup>2</sup>, %</b>	0,0%	1,4%	1,8%	-0,8%	1,3%	
	<b>Strade<sup>3</sup>, '000 km</b>	488	951	644	666	420	
<b>Dimensione mercato</b>	<b>Premi<sup>4</sup>, Mdi€</b>	14,2	8,2	10,5	5,3 <sup>5</sup>	10,6	
	<b>Crescita premi<sup>6</sup>, %</b>	-0,1%	2,2%	1,4%	-4,8%	3,1%	
	<b># veicoli individuali, M</b>	34	32	52	25	28	
	<b>CoR '02-'12<sup>7</sup>, %</b>	100,3	102,3	99,5	99,5	100,3	

1. Dal 2012 (2011 se 2012 non disponibile) 2. CAGR 2008-2012, valori nominali 3. Ultimi dati disponibili. 4. RCA retail, dopo normalizzazione per tenere conto della predominanza di prodotti casco / cross-selling con Kasko in Francia e UK. Quando i premi sul segmento retail non erano disponibili, i premi sono stati stimati proporzionalmente ai veicoli individuali e nell'ipotesi di un prezzo medio della RCA per veicoli commerciali 1,8 x più alto del prezzo medio dei veicoli individuali. 5. Compresi alcuni veicoli commerciali leggeri. 6. CAGR 2008-2012 7. RCA retail + Corporate considerate per Germania, Spagna e Italia. Tutta l'auto considerata per Francia e UK. Fonte: Banca Mondiale, stat. econ., UNESPA, SynThesys, Hoppenttedt, Elats C1 e C4, Ania, ABI, FFSA

313901-00-ANIA -Presentazione alle Imprese-20Mar14.pptx

THE BOSTON CONSULTING GROUP

6

## **PROPOSTA DI LEGGE**

### **Art. 1**

Al comma 1 dell'articolo 133 del decreto legislativo 209 del 2005 dopo il terzo periodo inserire il seguente:

*<< Le imprese di assicurazione sono tenute a riconoscere sia in sede di rinnovo che di nuovo contratto, anche in assenza di esplicita richiesta dei singoli interessati, l'applicazione del premio più basso previsto sull'intero territorio nazionale, da ciascuna compagnia, per la corrispondente classe universale (CU) di assegnazione del singolo contraente/assicurato, a tutti i contraenti e/o assicurati che non abbiano denunciato sinistri negli ultimi cinque anni >>.*