

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2355

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

IMPEGNO, VALERIA VALENTE, ROBERTA AGOSTINI, AMENDOLA, BOCCUZZI, BONAVITACOLA, MICHELE BORDO, BOSSA, BRUNO BOSSIO, CAPONE, CAPOZZOLO, CARLONI, CASELLATO, CIVATI, COCCIA, FAMIGLIETTI, FOLINO, GARAVINI, GINOBLE, GIULIETTI, GRASSI, IACONO, TINO IANNUZZI, MALISANI, MANFREDI, MARANTELLI, MARROCU, MISIANI, MONGIELLO, MOSCATT, OLIVERIO, PAOLUCCI, GIORGIO PICCOLO, SALVATORE PICCOLO, ROSTAN, GIOVANNA SANNA, TARTAGLIONE, VALIANTE

Modifica all'articolo 133 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, in materia di determinazione del premio dell'assicurazione obbligatoria per i veicoli a motore e i natanti

Presentata il 7 maggio 2014

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge segue la « *ratio legis* » della riforma della legislazione in materia di assicurazione per la responsabilità civile (RC) verso terzi dei veicoli, che ha avuto inizio con il decreto-legge 31 gennaio 2007, n. 7, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 aprile 2007, n. 40, il cosiddetto « decreto Bersani », che concesse la possibilità di utilizzare la stessa classe di as-

segnazione dei propri conviventi ai nuovi assicurati.

Il decreto Bersani consentì allo Stato di imporre una particolare deroga al sistema *bonus/malus* e, a distanza di sette 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 rilevare la peculiarità del mercato

dell'assicurazione per la RC verso terzi dei veicoli, in quanto l'articolo 122, comma 1, del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo n. 209 del 2005, 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 la copertura assicurativa, così riteniamo necessario un intervento del legislatore per regolare questo particolare segmento di mercato.

L'intervento che proponiamo, che non comporta oneri aggiuntivi per lo Stato, prevede che le tariffe dei premi dell'assicurazione in esame siano determinate in base ad una logica completamente diversa da quella attuale: in sintesi, si intende impedire alle compagnie assicurative di scaricare su chi non causa sinistri i costi del sistema della RC verso terzi dei veicoli, che non è adeguato agli *standard* europei, con l'intento di stimolare la lotta alle frodi da parte delle medesime imprese.

Se oggi i premi medi dell'assicurazione sono quasi doppi alla media dell'Unione europea (come illustrato nel grafico allegato) ciò può essere determinato dagli elevati costi dei risarcimenti: la presente proposta di legge, pertanto, è propedeutica a una riforma del sistema che, se approvata, avrebbe una ripercussione su una tassa che pesa sugli italiani quattro volte in più dell'ex imposta municipale propria sulla prima casa.

L'Associazione nazionale per le imprese assicuratrici (ANIA) il 20 marzo 2014 ha proposto la riduzione delle tariffe attraverso la riduzione del valore dei sinistri esaminati dalle imprese, 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 nessuna volontà da parte delle imprese di affron-

tare questi problemi e poiché il Governo ha presentato, un disegno di legge per contrastare l'abbattimento delle frodi e per agevolare l'abbattimento dei costi per le stesse imprese, si rende necessario offrire agli assicurati un incentivo per collaborare al nuovo sistema.

La presente proposta di legge comporta tre conseguenze essenziali:

1) il vantaggio tariffario è più forte nelle regioni in cui le imprese applicano le tariffe maggiori e questo crea un maggiore deterrente alla denuncia dei sinistri in tali 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 dell'allora Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni private (ISVAP) del 2011 né in quelli dell'Automobile Club d'Italia (ACI), infatti sia il numero dei sinistri che il loro valore non cambia nelle varie aree così come avviene per le tariffe;

3) l'interruzione del fenomeno delle false residenze e la possibilità per i meno abbienti di assicurarsi senza tariffe proibitive.

Nel 2012 il Ministero dell'economia e delle finanze si oppose all'emendamento proposto dal senatore Pontone al decreto sulle 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, è sempre presente il timore che possano crescere i prezzi delle assicurazioni nel nord Italia, ma anche questo ci sembra senza fondamento: la lotta alle frodi e la subordinazione degli sconti all'assenza di sinistri servirà a ridurre i costi delle imprese, rendendo quindi inutili i nuovi aumenti tariffari. Inoltre, le tariffe più basse porteranno alle imprese nuovi assicurati e con tale espressione non ci

riferiamo solo a chi grazie alle nuove tariffe potrebbe pagare meno la polizza di assicurazione, ma soprattutto pensiamo alle famiglie e alle imprese che hanno dovuto ridurre il proprio parco veicoli a causa dei costi dell'assicurazione stessa.






I dati sui premi assicurativi nel settore dei veicoli mostrano un lieve calo nel 2012 sia dei prezzi che del numero di assicurati e questo per noi evidenzia ulteriormente

l'esigenza di intervenire per evitare i problemi derivanti dalla circolazione di circa il 7-8 per cento di veicoli non assicurati (dati dell'ANIA).

Inoltre la presente proposta di legge, come già rilevato, non presenta oneri per lo Stato, il quale avrebbe solo il compito di garantire l'attuazione della legge, mediante l'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni (IVASS).

Mercati: i Paesi considerati hanno caratteristiche chiave simili

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

	 Italia	 Francia	 Germania	 Spagna	 UK		
Paese	Popolazione ¹ , M	61	64	82	46	62	Paesi maturi e importanti • Dimensione del Paese e dell'economia significative • Crescita moderata, 0-2%
	PIL ¹ , €B	1,57	2,03	2,64	1,05	1,89	
	Crescita PIL ² , %	0,0%	1,4%	1,8%	-0,8%	1,3%	
	Strade ³ , '000 km	488	951	644	666	420	
Dimensione mercato	Premi ⁴ , Mdi€	14,2	8,2	10,5	5,3 ⁵	10,6	Mercati maturi e rilevanti • Dimensione significativa (5-15Mdi€) con crescita illimitata • Redditività da mercati maturi, con CoR ~100%
	Crescita premi ⁶ , %	-0,1%	2,2%	1,4%	-4,8%	3,1%	
	# veicoli individuali, M	34	32	52	25	28	
	CoR '02-'12 ⁷ , %	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. Ultime 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, stati. econ., UNESPA, SynThesys, Hoppendati, Elato C1 e C4, Ania, ABI, FFSA

313901-00-ANIA_Presentazioni in Parlamento-2012/14.pptx

THE BOSTON CONSULTING GROUP

6

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. Dopo il terzo periodo del comma 1 dell'articolo 133 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e successive modificazioni, è inserito 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 degli interessati, l'applicazione del premio più basso previsto nel territorio nazionale, da ciascuna impresa, per la corrispondente classe universale (CU) di assegnazione del singolo contraente/assicurato, a tutti i contraenti/assicurati che non abbiano denunciato sinistri negli ultimi cinque anni ».

