

**COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA
SULLA TUTELA DEI CONSUMATORI E DEGLI UTENTI**

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

16.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 13 APRILE 2022

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SIMONE BALDELLI

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:			
Baldelli Simone, <i>presidente</i>	3	Cesàri Riccardo, <i>membro del Consiglio dell'Istituto di vigilanza sulle assicurazioni</i> .	3, 4, 6, 7, 8, 9
Audizione di Riccardo Cesàri, membro del Consiglio dell'Istituto di vigilanza sulle assicurazioni:		De Pascalis Antonio, <i>capo del Servizio studi e gestione dati dell'Istituto di vigilanza sulle assicurazioni</i>	9
Baldelli Simone, <i>presidente</i> ...	3, 4, 6, 7, 8, 9, 10	Piccolo Tiziana (Lega)	10

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
SIMONE BALDELLI

La seduta comincia alle 14.40.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso, nonché via *streaming* sulla *web-tv* della Camera.

(Così rimane stabilito).

Audizione di Riccardo Cesàri, membro del Consiglio dell'Istituto di vigilanza sulle assicurazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'audizione del professor Riccardo Cesàri, consigliere dell'Istituto di vigilanza sulle assicurazioni.

Ricordo che la seduta odierna si svolge nella forma dell'audizione libera ed è aperta alla partecipazione da remoto dei componenti della Commissione che saluto e ringrazio, così come saluto e ringrazio della disponibilità il professor Cesàri che torna in Commissione per rispondere alle domande dei commissari e che si avvarrà anche di alcune *slide*.

Nello scusarmi sia col professor Cesàri sia con coloro che dalla stampa stanno seguendo in questo momento l'audizione per il leggero ritardo dell'inizio dei nostri lavori, dovuto alle votazioni appena terminate in Assemblea, do senz'altro la parola al professor Cesàri.

RICCARDO CESÀRI, *membro del consiglio dell'Istituto di vigilanza sulle assicu-*

razioni. Grazie mille e buon pomeriggio a tutti. Grazie per questa seconda opportunità. Siamo molto contenti di interloquire nuovamente con questa autorevole Commissione. Sono accompagnato dal dottor Novelli e dalla dottoressa Martinelli dell'Ufficio di presidenza, nonché dal dottor De Pascalis del Servizio Studi e gestione dati.

Abbiamo ricevuto la volta scorsa qualcosa come 24 punti di attenzione che mi sono sembrati tutti molto significativi e molto rilevanti. Sia nel testo sia nelle slide abbiamo cercato di dare una risposta puntuale a tutti i quesiti. Cercherò di essere sintetico, ma siamo a disposizione per qualsiasi approfondimento, perché il tema è estremamente importante e crediamo che la tutela del consumatore sia uno dei punti fondamentali, oltre che per il benessere dei cittadini, anche per lo sviluppo del mercato.

Il primo punto riguardava la semplificazione della contrattualistica. Come sappiamo, semplicità e trasparenza sono due aspetti importanti, ma a volte confliggenti. L'articolo 119 del CAP parla di informazioni corrette, chiare, non fuorvianti, imparziali e complete, e prevede che il comportamento degli intermediari debba essere diligente, corretto, trasparente. Vi è quindi una grande attenzione su questo aspetto, ma comprendete che per venire incontro a queste esigenze a volte la semplicità viene un po' a mancare. Fin dal 2018, abbiamo predisposto alcune linee-guida di semplificazione, che purtroppo non hanno trovato un'adesione oltre l'aspetto puramente formale. Vi sono tre possibili campi di intervento. Il primo riguarda un progetto in corso sulla misurazione del controllo della leggibilità, della difficoltà linguistica e della complessità sintattica dei

contratti. È un progetto che stiamo portando avanti proprio in queste settimane. C'è anche la possibilità di individuare un approccio modulare ai contratti, nel senso di determinare le condizioni generali e, *a latere*, individuare moduli per le specifiche coperture sottoscritte dai consumatori. Infine, un terzo filone consiste nel cercare di sfruttare l'intelligenza artificiale in modo da determinare una complessità del testo proporzionata alla tipologia di clientela e alle modalità di sottoscrizione dei contratti, che a volte vengono, come ben sappiamo, sottoscritti con un « clic ». Dal punto di vista della semplificazione per gli intermediari, abbiamo avviato lo scorso anno un amplissimo confronto con tutti gli operatori del settore. Ho perso il conto degli incontri, numerosissimi, che abbiamo avuto con le varie associazioni. A breve ci sarà un intervento di semplificazione proprio per l'informazione precontrattuale. Nel frattempo, abbiamo pubblicato numerose risposte di chiarimenti interpretativi, che si trovano nelle FAQ del sito.

Per quanto riguarda il tema della sottoassicurazione, le onorevoli Prestipino e Alemanno chiedevano come reagire al fenomeno, magari con interventi di educazione assicurativa. Sappiamo che il rapporto premi-PIL in Italia è estremamente basso, è un problema che si protrae da anni. Addirittura è in calo, anziché essere in crescita nel tempo, siamo alla metà della media OCSE. Sicuramente, come suggerivano le onorevoli, l'educazione assicurativa può essere una possibile risposta e noi stiamo già effettuando numerosi interventi con le scuole. Il disegno di legge n. 2307 propone — e noi siamo d'accordissimo — l'inserimento dell'educazione finanziaria e assicurativa all'interno dell'educazione civica nelle scuole. Anche questa potrebbe essere una strada.

Con riferimento alla copertura RC auto e quindi alla possibilità di ampliare il ventaglio delle coperture obbligatorie, come chiedevano lei, presidente Baldelli, e l'onorevole Prestipino, purtroppo ampliare le garanzie obbligatorie richiede un intervento di tipo normativo, non è una possibilità che possiamo percorrere autonoma-

mente. Tuttavia, sappiamo che la direttiva auto del 2021, se non estenderà in profondità, estenderà in termini orizzontali l'obbligo assicurativo, ne abbiamo parlato il 3 marzo. Si prospetta un obbligo assicurativo anche per i veicoli non circolanti presenti nelle aree private. Ci torneremo a breve. Il concetto è quello di guardare il veicolo come potenzialmente circolante. Quindi da questa direttiva viene messa in risalto quasi più la potenzialità che l'effettiva circolazione. Essa dovrà essere recepita entro il 2023. Occorre che il mercato — e forse anche noi — si ponga il problema in modo da evitare problemi per i consumatori.

PRESIDENTE. Tengo a precisare che io non sono favorevole all'estensione di questo obbligo, tutt'altro. Volevo capire invece come si riesca a evitarlo, soprattutto perché rischia di essere un'ulteriore spesa aggiuntiva e di pesare negativamente, soprattutto in un momento come questo.

RICCARDO CESÀRI, *membro del consiglio dell'Istituto di vigilanza sulle assicurazioni.* Abbiamo alcune proposte al riguardo, ne parlerò successivamente.

L'onorevole Prestipino chiedeva chiarimenti sui contratti poliennali. Il contratto poliennale ha una duplice valenza. Da un lato, è chiaramente un vincolo in più per il consumatore. Sappiamo che la legge Bersani del 2007 ha consentito, in presenza di contratti poliennali, di recedere dal contratto, sebbene due anni dopo la legge 99 abbia cambiato l'approccio e abbia sottolineato l'importanza che in presenza di contratti poliennali ci siano sconti significativi e ben evidenti per i consumatori. La doppia valenza di questi contratti poliennali risiede nel fatto che se è vero che sono un vincolo, in alcuni settori — come per esempio, nelle RC sanitaria, le polizze malattia — potrebbero essere anche un aspetto positivo perché in questo modo l'assicurato non è costretto ogni anno a reperire coperture che magari potrebbero anche risentire di rialzi dei prezzi di anno in anno, al crescere dell'età, per esempio.

L'onorevole Prestipino ha poi toccato un tema caldissimo, quello delle calamità na-

turali. Ne accenno anche qui in modo molto sintetico. Da anni stiamo studiando il problema. La peculiarità del caso italiano è legata al fatto che in Europa siamo forse il Paese più esposto dal punto di vista sia sismico sia, in parte, alluvionale e nello stesso tempo siamo il Paese con meno coperture in assoluto. Le problematiche sono numerosissime. Il fatto per esempio che il nostro sia un territorio molto eterogeneo fa sì che se dovessimo avere un approccio di tipo *risk based* andremmo a far pagare coperture molto elevate per alcune aree e premi molto bassi per altre. Si potrebbe quindi immaginare un certo livello di mutualità, in modo da ridurre l'aggravio per i consumatori. Nello stesso tempo, si potrebbe anche immaginare, per evitare i rischi di selezione avversa, una sorta di obbligatorietà o semi-obbligatorietà in modo da coprire tutti i soggetti. Le questioni aperte sono numerosissime, per esempio il tema dell'abusivismo è importante, il tema del fascicolo di fabbricato è sempre aperto e non si sono ancora trovate soluzioni rilevanti. Siamo di fronte a una lunga esperienza di sisma bonus, è dal 2013 che ci sono incentivazioni di questo genere. Stiamo cercando di reperire i dati per vedere in che misura queste incentivazioni hanno avuto successo. Se guardiamo all'esperienza internazionale, vediamo come, grosso modo, l'approccio tipico sia multi-livello, con soggetti privati, compagnie di assicurazione e compagnie di riassicurazione, e soggetti pubblici che intervengono in presenza di eventi estremi. Stiamo lavorando su questo approccio.

Alcune domande riguardavano *Preventivass*, questo nuovo strumento su cui ci siamo spesi negli ultimi periodi e su cui stiamo tuttora lavorando. Credo che non ci sia ombra di dubbio sul fatto che quello della preventivazione on line sia uno strumento di grande importanza perché consente grandissima trasparenza e consapevolezza da parte di tutti i soggetti. Ogni famiglia ha almeno un veicolo e quindi almeno una volta l'anno si deve porre il problema della copertura assicurativa. Questo strumento, con riferimento al contratto base, dà un unico prezzo, consente di se-

parare dettagliatamente le singole voci di costo ed è a mio avviso un modo di educare alla trasparenza, alla comparazione, alla mobilità e alla concorrenza in modo da creare una cultura della comparazione. Questo è il nostro sito di *Preventivass*. Come vedete, in prima evidenza c'è il fatto che sia frutto di una collaborazione tra il Ministero dello Sviluppo economico e IVASS. C'è un *call center* dedicato. Sollecito tutti voi, nel momento in cui avrete bisogno di una copertura, di utilizzarlo e farci qualunque tipo di segnalazione, commento, suggerimento per il suo miglioramento. Crediamo che non rappresenti alcun aggravio particolare. Nel nostro regolamento, la cui consultazione scadrà proprio sabato prossimo, abbiamo fortemente semplificato la normativa, abbiamo eliminato l'area dedicata che avevamo pensato per gli intermediari, abbiamo eliminato l'accesso al *Preventivass* con lo SPID, abbiamo eliminato l'informazione sulla rete di collaboratori, nonché l'informazione sui contratti conclusi attraverso *Preventivass*, abbiamo minimizzato l'impatto della normativa primaria su intermediari e imprese. Legge alla mano, abbiamo fatto il massimo possibile. Si tratta di un intervento volutamente limitato soltanto agli intermediari con mandato. Si è parlato in questo caso di una sorta di disparità, perché i *broker* sono stati volutamente tenuti fuori dalla legge. Su questo non possiamo fare nessun intervento particolare, perché l'articolato di legge è molto esplicito nell'individuare esclusivamente per il *Preventivass* solamente gli intermediari con un mandato da parte di un'impresa di assicurazione. Naturalmente, però, il cliente stesso, in presenza di una cultura della comparazione diffusa, può chiedere al suo *broker* di utilizzare *Preventivass*.

L'onorevole Battilocchio ci chiedeva qualche informazione sulle truffe on line. Abbiamo raccolto qualche dato. Qui vedete il numero di visualizzazioni avvenute nel 2021 delle nostre informazioni dirette ai consumatori circa la difesa nei confronti delle truffe online. Sono 19.344, quindi un numero rilevante, che continua a esserlo anche nei primi due mesi del 2022. Abbiamo

guardato anche il numero dei download di siti irregolari, 3.647 nel 2021. Il fenomeno continua. Credo che sia uno strumento importante. L'onorevole Battilocchio si chiedeva cosa facciamo concretamente rispetto a questi fenomeni. Una volta ricevuta la segnalazione, che può provenire dal *contact center* o dalla nostra attività d'indagine, la prima cosa che facciamo è la verifica della riconducibilità del sito a un intermediario iscritto al RUI. In caso negativo, pubblichiamo subito un comunicato stampa e informiamo immediatamente l'autorità giudiziaria e le forze di polizia per lo svolgimento delle indagini. In parallelo, segnaliamo queste irregolarità ai gestori dei siti, come il registro italiano dei domini, *registration service provider*, i motori di ricerca — abbiamo un contatto strettissimo con Google per cercare proprio di intervenire alla radice — e quando conosciamo l'IBAN e/o il numero di carta ricaricabile, ma ciò avviene raramente, chiediamo subito l'aiuto della Guardia di finanza.

L'onorevole Battilocchio chiedeva altresì se ci fosse un'attenzione sui *cyber attack*, comuni in questi tristi periodi. Ovviamente siamo molto attenti su questo fronte. C'è un perfetto coordinamento con le altre Autorità: Banca d'Italia, Ufficio informazione finanziaria, CONSOB e ovviamente l'Agenzia per la cybersicurezza nazionale. C'è stato un comunicato congiunto il 7 marzo scorso diretto a mettere in guardia le compagnie sulla necessità di monitorare costantemente la situazione. Abbiamo anche svolto un'indagine specifica il 18 marzo dalla quale — sono risultati che ho avuto proprio ieri — risulta che per tutte le compagnie che abbiamo coinvolto in questa indagine, il rischio è considerato alto ed è in aumento, tuttavia tutte ci comunicano di avere presidi, monitoraggi e programmi di sicurezza informatica, per cui mi sentirei di dire che il rischio è alto, ma che è anche molta alta l'attenzione da parte di tutti.

Con riferimento ai reclami, l'onorevole Moretto chiedeva qualche informazione sulle motivazioni della riduzione che abbiamo documentato la volta scorsa. In effetti, c'è stato un più che dimezzamento dal 2010 a oggi. Credo che il primo punto da mettere

in evidenza sia il fatto che c'è una maggiore sensibilità da parte delle imprese, sensibilità anche sollecitata dal nostro regolamento n. 24 del 2008, che ha imposto per esempio la creazione di una funzione ad hoc e di relazionarsi periodicamente con l'IVASS sull'approccio ai reclami. Inoltre, sottolineo che i consumatori sono sempre più consapevoli e se non ricevono risposte dalle compagnie possono interessare direttamente l'Autorità di vigilanza. Un altro elemento secondo me importante è stato il fatto che nell'RC auto, come vedremo fra un attimo, ci sono stati significativi miglioramenti e quindi questo ha sgonfiato automaticamente anche le problematiche di reclamo nell'RC auto, che, come voi sapete, copre grosso modo la metà del ramo danni. C'è anche un forte raccordo tra la nostra vigilanza di tutela individuale del consumatore e la nostra vigilanza di condotta di mercato, quindi l'approccio « micro » e l'approccio « macro » alla tutela. Un altro elemento importante è il fatto che, da alcuni anni, noi pubblichiamo sul nostro sito, la graduatoria, impresa per impresa, dei reclami, vale a dire che, con riferimento al totale vita e danni, solo vita, solo danni senza RC auto, solo RC auto — quindi questi quattro elementi — pubblichiamo il numero di reclami, impresa per impresa, il rapporto reclami su premi, impresa per impresa, e il rapporto reclami su contratti delle imprese. Ognuno di questi bottoni che vedete è facilmente cliccabile per creare automaticamente l'ordinamento in senso negativo, per cui le prime sono le peggiori dal punto di vista dei reclami, e sappiamo per certo che tutte le imprese sono molto attente a non apparire nelle prime posizioni di questa classifica, il che crea uno stimolo molto significativo.

PRESIDENTE. Quelli che vediamo sono dati reali ?

RICCARDO CESÀRI, *membro del consiglio dell'Istituto di vigilanza sulle assicurazioni*. Sono dati che ho scaricato ieri pomeriggio dal sito. La cosa migliore è però andare sul sito — ecco il *link* —, aprire le tabelle ed esaminarle tutte. Questo è un

piccolo estratto di una lunga tabella che vede tutte le compagnie italiane ed estere messe in graduatoria.

PRESIDENTE. Quindi non è una tabella solo esemplificativa.

RICCARDO CESÀRI, *membro del consiglio dell'Istituto di vigilanza sulle assicurazioni*. No, è la vera tabella, da cui ho estratto solamente la primissima parte, per darvi una idea. Questi bottoni sono estremamente utili perché consentono, cliccandoli, di stabilire l'ordinamento sulla colonna di riferimento. Non abbiate però timore a chiederci qualunque tipo di suggerimento e di informazione.

Con riferimento ai prezzi RC auto, l'onorevole Moretto chiedeva informazioni sui motivi di questa importante riduzione. Credo siano numerosi, un mix di interventi normativi, regolamentari e di iniziative istituzionali che hanno consentito la riduzione dei costi dei sinistri, l'aumento della concorrenza e il contrasto alle frodi. Ve li elenco molto velocemente. A parte questa linea verticale che, con un piccolo peccato di orgoglio, significa l'entrata in attività dell'IVASS, c'è stato un intervento sulle micro-permanenti, vale a dire l'importanza di fornire specifica documentazione sui cosiddetti colpi di frusta, che erano un modo a volte eccessivo per chiedere rimborsi in assenza di vere lesioni, l'introduzione di una specifica relazione antifrode, la nascita di IPER, ovvero l'indagine specifica sui prezzi reali nella RC auto, il sistema AIA, quindi l'avvio di un vero e proprio archivio informatico integrato antifrode a disposizione di tutte le imprese, un sistema di incentivi e penalizzazioni per stimolare le imprese a ridurre i costi, la dematerializzazione del contratto assicurativo, la dematerializzazione del certificato, l'attestato dinamico di rischio e, oggi, la possibilità di introdurre il preventivo il nuovo preventivatore, la nuova versione di AIA, le macro-permanenti – dovrebbe essere imminente la Tabella unica nazionale sui risarcimenti per lesioni macro-permanenti – e finalmente l'Arbitro assicurativo. Il risultato è un meno 30 per cento in questi dieci anni, che credo sia di estrema importanza.

L'onorevole Moretto chiedeva inoltre se, in tema di CARD, sia stata proposta l'equiparazione tra imprese estere e imprese nazionali. Sul punto siamo molto drastici, nel senso che è nostra ferma convinzione che il risarcimento diretto debba essere una facoltà, ma per il consumatore, non per l'impresa. L'impresa deve aderire a questo tipo di convenzione proprio perché è estremamente importante e agevola il consumatore nel momento in cui deve chiedere il risarcimento, quindi è bene che ci sia un *level playing field* da parte di tutte le imprese sia italiane sia estere. Diverso è il discorso sulla possibilità di migliorare la CARD. Anche qui stiamo lavorando. I due approcci che stiamo seguendo – quello di un affinamento dei forfait o quello di un passaggio al piè di lista – penso siano entrambi importanti. Mi piacerebbe, nell'arco di qualche mese, di arrivare a una proposta fattiva.

Con riguardo alla Banca dati sinistri, l'onorevole Moretto si chiedeva se c'era la possibilità di farne un uso leggermente allargato. Sappiamo che è una banca dati che nasce per il contrasto alle frodi. C'è l'obbligo di alimentazione, anche qui, da parte di tutte le imprese italiane ed estere per tutti i sinistri che accadono in Italia. I soggetti che hanno accesso alla banca dati sinistri sono le imprese e le forze dell'ordine, ma ci sono anche le persone fisiche che possono chiedere informazioni sui propri veicoli nel momento in cui ci sono dati personali che si riferiscono ai singoli soggetti. Attraverso questa strada, forse, si può fornire qualche servizio in più, magari potenziando il numero delle persone che attualmente sono addette alla BDS. Una estensione della banca dati sinistri alla RC sanitaria – estensione che secondo me sarebbe di estrema importanza anche per realizzare appieno la legge Gelli – richiede invece una norma primaria e sarebbe veramente un salto in avanti.

Circa gli sconti, l'avevamo detto la volta scorsa, *Preventivass* ha due punti deboli, su cui l'onorevole Alemanno chiedeva un approfondimento. I due punti deboli, secondo me, sono, da un lato, il fatto che l'offerta in *Preventivass* potrebbe non essere perfetta-

mente allineata con l'offerta che le singole imprese fanno sui propri siti. Per esempio, una clausola aggiuntiva come la guida esclusiva potrebbe non essere presente in *Preventivass* ed esserlo invece sul sito dell'impresa. Questo a noi non sembra una bella cosa. Un altro punto debole è il fatto che c'è una scontistica in alcuni casi abnorme nel momento in cui si arriva a valle del *Preventivass*. Gli sconti sono possibili in *Preventivass*, c'è anche una specifica indicazione sugli sconti tecnici, ma gli sconti commerciali, a nostro avviso, quando superano certi livelli fisiologici, lasciano davvero dei sospetti. Siamo intenzionati, in presenza di casi abnormi, a fare opportune segnalazioni antitrust, perché ci potrebbero essere degli elementi di interesse anche per l'AGCM.

Con riferimento alla derubricazione del *malus*, l'onorevole Alemanno diceva che effettivamente c'è un passaggio un po' macchinoso via CONSAP, legato al fatto che il sistema dei forfait fa sì che solo CONSAP, e non la compagnia del responsabile del sinistro, conosca l'importo del risarcimento. In effetti, se potessimo rendere più facile e più nota questa possibilità, con una partecipazione più fattiva da parte delle imprese debentrici, potremmo rendere un po' più diffuso questo ricorso alla derubricazione del *malus*. Se passassimo a un piè di lista del CARD, come dicevamo prima e come mostra questo schema, la derubricazione sarebbe veramente facilissima, senza nessuna necessità di passaggio via CONSAP.

Circa l'evasione assicurativa, l'onorevole Alemanno era molto interessata a capire come ridurre questa piaga, che potrebbe addirittura diventare ancora più rilevante. Infatti, dal momento in cui sarà recepita la direttiva auto di cui parlavamo prima, che prevede che anche i veicoli non circolanti che stazionano in aree private siano soggetti a obbligo assicurativo, l'area dell'evasione potrebbe moltiplicarsi per tre. Se andiamo a calcolare la differenza tra veicoli immatricolati e veicoli assicurati, abbiamo qualcosa come 10 milioni di veicoli, che sono a oggi il triplo della stima dell'evasione assicurativa che viene fatta. L'articolo 31 del decreto-legge n. 1 del 24 gen-

naio 2012, potrebbe essere, in prospettiva, una soluzione, perché suggerisce al Ministero delle infrastrutture e alle forze dell'ordine di analizzare questo differenziale e i veicoli che risultano immatricolati ma assenti dalla banca dati delle coperture. Nel frattempo — l'introduzione della direttiva auto dovrà avvenire entro il 2023 — credo che un passaggio, forse non difficile, sarebbe quello dell'omologazione dei sistemi telematici presenti sul territorio. Abbiamo la ZTL i tutor, l'autoveloce, il Telepass, abbiamo tante possibilità, forse si potrebbe fare in modo che questi strumenti vadano anche a controllare la copertura assicurativa, con poca difficoltà, né tecnica né economica.

Con riguardo al tema, più volte toccato, della copertura assicurativa per i veicoli non circolanti, effettivamente si propone una questione delicata, come giustamente diceva lei, presidente. Da un lato, potrebbero diventare illegittime le clausole di sospensione, perché il veicolo deve essere in qualche modo sempre coperto, e, dall'altro, come abbiamo appena detto, si sarebbe di fronte alla possibilità di un ampio allargamento dell'obbligo assicurativo. Ci potrebbero essere due soluzioni, e vedremo anche il mercato che proposte farà. Una soluzione sarebbe una polizza consumo di tipo *pay-as-you-drive* con una doppia tariffa, nel momento in cui si circola e nel momento in cui non si circola. Un'altra soluzione sarebbero dei veri e propri contratti separati, con un rischio sosta e un rischio circolazione, distinti, in modo da non gravare troppo sui consumatori che sarebbero chiamati a coprire anche il veicolo, solo potenzialmente circolante, ma di fatto non circolante.

PRESIDENTE. Le chiedo una precisazione su questo punto. Queste sono ipotesi di scuola o sono temi che registrate essere già dibattuti nel campo assicurativo con eventuali possibilità di proposte oppure ancora che in qualche modo andrebbero normati?

RICCARDO CESÀRI, *membro del consiglio dell'Istituto di vigilanza sulle assicu-*

razioni. Li abbiamo analizzati internamente. Su questo punto, se il presidente è d'accordo, chiederei al dottor De Pascalis di intervenire.

PRESIDENTE. Do la parola al dottor De Pascalis.

ANTONIO DE PASCALIS, *capo del Servizio studi e gestione dati dell'Istituto di vigilanza sulle assicurazioni*. Ritengo che serva una norma che obblighi l'offerta, da parte delle imprese di assicurazione, di questo tipo di contratti perché, in mancanza, se le imprese per avventura non facessero un'offerta di questo tipo, allora sarebbe solamente un'ipotesi e gli assicurati sarebbero costretti a sottoscrivere i contratti attualmente in vigore. Quindi, occorre un obbligo di offerta secondo cui l'impresa debba avere nel proprio portafoglio, oltre alle polizze normali, anche questo tipo di contratti.

PRESIDENTE. Questa potrebbe essere una proposta che il legislatore dovrebbe valutare. In questo caso, si potrebbe fare un'ipotesi di contratto minimo base, magari a un prezzo forfettario per le vetture che stazionano. Avremmo effettivamente il problema del recepimento della direttiva europea. Andare a perseguire chi ha la macchina dentro casa da vent'anni e non la usa, mandando la Guardia di finanza a controllare, mi sembra eccessivo. È più facile immaginare un'assicurazione base minima forfettaria di 10 euro l'anno per auto che stanno ferme, anche perché penso che ci sia un rischio potenziale assolutamente relativo. È possibile che un'auto che circola non faccia incidenti, ma un'auto che non circola è ancora più difficile che li faccia. Era solo per capire se era un'ipotesi di scuola o se già nel mercato assicurativo qualcuno immagina di proporla, perché probabilmente, in vista del recepimento della direttiva, sarebbe nell'interesse delle assicurazioni avere qualche ipotesi di base anziché non avere nulla.

ANTONIO DE PASCALIS, *capo del Servizio studi e gestione dati dell'Istituto di*

vigilanza sulle assicurazioni. Forme di *pay-as-you-drive* ci sono, qualche compagnia distribuisce polizze a consumo.

PRESIDENTE. Mentre il rischio sosta è un'ipotesi di scuola. Va bene, grazie.

RICCARDO CESÀRI, *membro del consiglio dell'Istituto di vigilanza sulle assicurazioni*. Si parlava di RC auto e assicurazione sulla patente, anziché sulla vettura. Il tema, come forse abbiamo accennato la volta scorsa, è legato al fatto che normalmente i parametri tariffari sono legati alla storia assicurativa, ovviamente alla sinistrosità, alle caratteristiche dell'assicurato e alla tipologia del veicolo. Nel momento in cui venisse a mancare proprio quest'ultimo elemento sulla tipologia del veicolo, è chiaro che ci sarebbe un premio che viene in qualche modo a essere determinato solamente da fattori personali. Questo crea un pregiudizio per esempio nel caso dei proprietari di piccoli veicoli o addirittura per famiglie numerose con pochi veicoli. Implicitamente si avrebbe un sistema di tipo regressivo nel momento in cui andassimo a chiedere premi più bassi a famiglie poco numerose con molte auto e, viceversa, premi più alti nel caso opposto, per cui sarei cauto nel passaggio a un sistema di questo genere.

Con riferimento alla riduzione che abbiamo documentato la volta scorsa, dal punto di vista del differenziale territoriale – si parlava del differenziale tra Napoli e Aosta – confermiamo il fatto che in questi dieci anni il Sud è stato molto più dinamico verso il basso della media nazionale e quindi c'è stata una riduzione netta del *gap*. Questa riduzione sta continuando, anche perché nel 2021 si parla di una riduzione ulteriore del 5 per cento. Crediamo che si tratti di una riduzione di tipo strutturale e non congiunturale. La diffusione di metodi di tariffazione tipo *black box* che vanno proprio a individuare il rischio specifico del singolo contratto potrebbe depotenziare l'uso del parametro territoriale che veniva usato come una *proxy* di rischio. L'ideale sarebbe che chi guida bene a Napoli abbia lo stesso prezzo di chi guida

bene a Milano, questo è l'obiettivo a cui si potrebbe tendere nel momento in cui si riuscisse a fare un *pricing*. Naturalmente sono solo esempi indicativi.

Le ultime due slide si riferiscono all'Arbitro assicurativo. Confermiamo il fatto che manca il decreto del Ministero dello Sviluppo economico che deve essere emanato di concerto con il Ministero della giustizia, su nostra proposta. Noi abbiamo fatto la nostra parte, abbiamo anche preparato il regolamento, siamo pronti per partire e abbiamo fatto anche un certo numero di assunzioni, come richiede la legge per l'Arbitro assicurativo. Sinceramente, non vediamo l'ora di avviarlo e quindi tutte le sollecitazioni che possono essere fatte in questo senso secondo noi sono benvenute.

Infine, l'onorevole Giuliano chiedeva informazioni sulla possibilità di un'unica assicurazione in presenza di diversi mezzi. Credo che a oggi l'unica possibilità importante sia quella del bonus-malus familiare perché consente di sfruttare la classe di merito più conveniente di un altro veicolo, anche di diversa tipologia, di proprietà del titolare o di altro familiare, purché stabilmente convivente. Mi scuso di essere andato un po' oltre i tempi e ringrazio.

TIZIANA PICCOLO. Vorrei porre una domanda.

PRESIDENTE. Con la preghiera che sia rapidissima, perché dobbiamo chiudere. Prego, onorevole Piccolo.

TIZIANA PICCOLO. Volevo chiedere se in Italia esista un'assicurazione sui danni provocati alle automobili dalle martore. Non so se ne ha mai sentito parlare, ma dalle mie parti, in Alto Adige, quando entrano nel motore, praticamente lo distruggono e non si riesce ad assicurarsi. È veramente un problema importante sia per i rischi sia per i costi.

PRESIDENTE. La ringrazio, lei solleva un problema che ha una sua territorialità.

TIZIANA PICCOLO. È comunque un problema diffuso in tutta Italia.

PRESIDENTE. Chiedo agli uffici dell'IVASS se ci possono trasmettere una nota scritta sulla questione da lei sollevata.

Ringrazio il professor Cesàri e i suoi collaboratori, i colleghi in presenza e da remoto, e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.15.

Licenziato per la stampa

il 2 maggio 2022

PAGINA BIANCA



18STC0182260