

VI Commissione Finanze

Camera dei Deputati

A.C. 695

Modifica all'articolo 133 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, in materia di applicazione del premio minimo su base nazionale, ai fini dell'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile derivante dalla circolazione di veicoli, in mancanza di sinistri negli ultimi dieci anni.

Memoria del Presidente dell'Automobile Club Napoli,
Antonio Coppola

16 maggio 2024



Automobile Club Napoli

La sperequazione tariffaria a livello territoriale è un problema, da sempre, al centro dell'attenzione dell'Automobile Club Napoli che, negli anni, ha organizzato convegni, forum, tavole rotonde e studi approfonditi, al fine di individuare possibili soluzioni atte a garantire maggiore equità e trasparenza al mercato assicurativo.

Il passaggio da un mercato rigido - dove i premi della polizza RC Auto venivano fissati dal Cipe (Comitato interministeriale programmazione economica) - ad un regime di libera concorrenza - in cui le tariffe sono stabilite in piena autonomia dalle imprese che operano sul territorio nazionale - si è rivelato un vero e proprio boomerang per gli utenti motorizzati. Da quel momento, infatti, abbiamo assistito ad una continua e vertiginosa escalation delle tariffe che ha finito col penalizzare soprattutto gli assicurati più giovani e i residenti nelle regioni meridionali.

Non è nostra intenzione ripercorrere, qui, la storia di un fenomeno che negli ultimi tre decenni è stato interessato da molteplici interventi legislativi nessuno dei quali, però, è riuscito realmente a riequilibrare il rapporto fra i soggetti in gioco, ovvero imprese assicuratrici e assicurati. Se, infatti, questi ultimi sono obbligati per legge a sottoscrivere una copertura assicurativa per poter circolare con un veicolo a motore, le compagnie, invece, sono libere di stabilire, in piena autonomia, le tariffe delle relative polizze, creando insopportabili disuguaglianze tra le aree del Paese.

Il criterio di fondo dovrebbe essere quello di premiare, con l'applicazione di tariffe sempre più contenute, chi non commette incidenti, e penalizzare, con progressivi rincari, chi, invece, li provoca. E questo, appunto, dovrebbe essere il principio base del sistema bonus/malus che, però, nel tempo, così come concepito, si è rivelato inidoneo nel differenziare efficacemente gli utenti motorizzati virtuosi da quelli che provocano sinistri. inadeguato

Due, in particolare, sono, a nostro avviso, i motivi di criticità. Il primo è costituito dall'introduzione della provincia di residenza (suddivisa addirittura per CAP) fra i parametri che determinano le politiche tariffarie delle compagnie. Con la conseguenza che classificando gli assicurati sulla base della "sinistrosità" territoriale, e non solamente di quella individuale, si finisce col penalizzare proprio gli utenti motorizzati virtuosi. Infatti, il sistema bonus/malus prevede per i neo assicurati l'assegnazione di una classe d'ingresso che è la 14.ma. Successivamente, per ogni anno trascorso senza commettere sinistri, si scala di una classe sino ad arrivare alla prima caratterizzata dalla tariffa più economica. Se invece si commettono incidenti si retrocede di due classi sino a giungere alla 18.ma che è la peggiore e, quindi, la più onerosa. Secondo i dati IVASS, nel 2023 il premio medio corrispondente alla prima classe di merito a Napoli è stato pari a 537,7 euro il più elevato in Italia. E già questa è una profonda anomalia: non si capisce perché debba sussistere questa disparità di trattamento economico fra assicurati di pari "bravura". Ma non è tutto. In un'altra grande metropoli come Milano, per esempio, il premio medio corrispondente alle classi comprese tra la quarta e la decima - dove, cioè, rientrano automobilisti meno virtuosi di quelli che occupano la prima -

è addirittura più basso: 502,1 euro. Si tratta evidentemente di una palese ingiustizia che mette a nudo l'iniquità di un sistema che urge di una radicale riforma.

Il secondo motivo di criticità è costituito da alcuni scriteriati interventi legislativi che, nelle intenzioni, miravano a concedere benefici tariffari ai familiari dei già assicurati, ma nei fatti si sono rivelati un autentico vulnus. Ci riferiamo al cosiddetto decreto Bersani del 2007 ed alla sua successiva evoluzione con la recente "RCA familiare" che consentono, anche ad un neo assicurato e per qualsiasi tipo di veicolo, di entrare direttamente in prima classe, se un familiare già gode di questa posizione guadagnata "sul campo". Ne consegue che, adesso, nelle classi di massimo sconto non si includono più solo i "virtuosi", ma anche i "principianti", contribuendo così a destabilizzare il mercato, tanto da costringere le compagnie ad adottare politiche tariffarie al rialzo e meno premianti tra le varie classi bonus/malus. Ancora una volta il caso Napoli rende al meglio questa palese aberrazione: la provincia partenopea si caratterizza per essere quella avente la maggiore concentrazione di polizze in prima classe (ben il 92,7% del totale) e, al tempo stesso, il premio medio più elevato (559,3 euro). Inoltre, Napoli, dopo Caserta, è la provincia con la più elevata percentuale di contratti con scatola nera (50%). Nonostante ciò, le polizze RCA continuano ad essere le più care d'Italia, benché la legge preveda sconti proprio per chi fa installare la scatola nera a bordo del veicolo.

A questo punto si impone una specifica riflessione sul parametro della frequenza sinistri alla quale si appellano le compagnie per giustificare le loro politiche tariffarie discriminatorie. Si tratta di un indicatore percentuale che rapporta il numero dei sinistri dichiarati alle compagnie con quello dei veicoli assicurati, in gergo tecnico: unità di rischio. Là dove la frequenza-sinistri risulta maggiore, le compagnie applicano tariffe più elevate. Il problema, però, è che il numero dei veicoli assicurati nella provincia di riferimento, come a Napoli, è di gran lunga inferiore rispetto al parco circolante a causa dell'evasione dell'obbligo assicurativo. E quindi dove è maggiore il ricorso a questo illecito più elevata risulta la frequenza-sinistri. E così a causa di questo grave e inaccettabile fenomeno vengono penalizzati gli assicurati onesti. Secondo stime ANIA, nella provincia di Napoli, per esempio, il 14% del parco circolante risulterebbe sprovvisto di copertura assicurativa. Circa 300mila veicoli, quindi, sarebbero ignoti alle compagnie. Non solo, ma se coinvolti in incedenti i danni provocati sono comunque risarciti dalle imprese assicuratrici attraverso il Fondo di Garanzia Vittime della Strada che grava su tutti gli assicurati nella misura del 2,50% del costo della polizza. La riprova di quanto affermato proviene dai dati ACI-ISTAT. Se confrontiamo il rapporto incidenti-parco circolante delle più grandi province italiane, paradossalmente, Napoli è quella che presenta il valore più basso: 2,1 incidenti ogni mille veicoli circolanti. L'indice più elevato, invece, si riscontra a Genova (6,9) che precede Milano (5,2), Trieste e Bologna (entrambe, 4,8). A livello nazionale questo indicatore è pari a 3,1. Il dato della

sinistrosità ACI-ISTAT seppur parziale, perché include solo gli incidenti con feriti e/o morti, è comunque indicativo in quanto si riferisce ai sinistri che comportano maggiori esborsi per le compagnie in termini di indennizzi. Inoltre, è l'unico di dominio pubblico in quanto l'IVASS da un po' di tempo ha smesso di diramare le circolari che annualmente illustravano una serie di dati molti utili e significativi come appunto il numero dei sinistri denunciati dagli assicurati alle rispettive compagnie, suddiviso a livello provinciale. E così dobbiamo accontentarci di un indicatore percentuale (la frequenza sinistri appunto), senza sapere i valori effettivi, per singole province, delle variabili che lo determinano.

E questa manchevolezza purtroppo non è l'unica. Analogo discorso vale per le circolari, ormai sospese da anni dall'IVASS, che informavano dettagliatamente sull'attività delle strutture liquidative su base provinciale, nonché sui sinistri riconducibili, secondo le imprese assicuratrici, a fenomeni fraudolenti. Statistiche, cioè, relative non a reati accertati e puniti, bensì a sospetti di frode che le compagnie, però, denunciano solo in minima parte, trovando più comodo e conveniente risarcire i danni spalmando i costi sostenuti su tutti gli assicurati attraverso la leva tariffaria, piuttosto che procedere con querele e denunce dai lunghi e incerti esiti giudiziari. In ogni caso, un utile contributo alla prevenzione delle truffe potrebbe essere la riduzione da due anni a tre mesi dei tempi di prescrizione per la richiesta di risarcimento dei danni derivanti da incidente stradale, di cui all'articolo 2.947 del codice civile.

Inoltre, occorre intervenire su un altro pericoloso e subdolo fenomeno che concorre ad alterare il mercato assicurativo. Ci riferiamo alla cosiddetta esterovestizione dei veicoli, ovvero le moto e le auto con targa straniera, condotte da persone residenti in Italia, che circolano in pianta stabile sul territorio nazionale, sfuggendo così agli adempimenti previsti per le immatricolazioni italiane, vista anche l'impossibilità di controllare su strada l'eventuale copertura assicurativa.

Alla luce di quanto esposto, riteniamo, quindi, che una politica tariffaria più equa insieme ad una efficace e continua azione di controllo atta a perseguire le frodi e gli evasori attraverso anche il confronto sistematico tra le banche dati a disposizione dell'IVASS, del PRA e della Motorizzazione Civile, insieme al contributo dei dispositivi elettronici per le rilevazioni delle infrazioni da remoto, siano indispensabili per ristabilire condizioni di equilibrio al mercato assicurativo. Stanare gli evasori, infatti, conviene a tutti: alle assicurazioni che potrebbero contare su introiti maggiori; allo Stato che sui premi della RCA riscuote il 12,50% (sino ad un massimo del 16%) in termini di imposte da devolvere alle province, più un altro 10,50% per il Servizio Sanitario Nazionale; ed anche agli stessi assicurati che potrebbero così confidare su importi delle polizze inferiori (insomma, pagare tutti per pagare meno).

Siamo convinti, infatti, che se solo ci si attivasse seriamente a rimuovere le criticità elencate, a partire dall'intensificazione delle attività di controllo (più basso è il livello

di guardia, più aumentano gli illeciti) già si potrebbero ottenere positivi riscontri sul piano tariffario, senza, per questo, andare a discapito di quelle aree geografiche del Paese meno interessate dall'escalation dei costi della RCA. Ulteriori benefici, poi, potrebbero derivare dalla proposta di riconoscere il "premio più basso previsto nel territorio nazionale, da ciascuna impresa, per la corrispondente classe universale di assegnazione del singolo assicurato, a tutti gli assicurati che non hanno denunciato sinistri negli ultimi dieci anni". Proposta che condividiamo, nella consapevolezza che, in prospettiva, bisognerebbe pervenire alla classificazione degli utenti motorizzati sulla base della sinistrosità individuale (e non, si badi, territoriale) applicando le stesse tariffe, a livello nazionale, a parità di condizioni oggettive del veicolo (alimentazione, età, cilindrata ecc.) e soggettive dell'assicurato (età, anzianità di patente, punti-patente, incidenti commessi ecc. con esclusione della residenza). Così come, d'altra parte, è stato conclamato con la recente approvazione della tabella unica a livello nazionale per il risarcimento del danno biologico, da tutti invocata. A questo punto, non si capirebbe perché il principio dell'unicità andrebbe bene per la definizione dell'indennizzo, ma non per quella del premio assicurativo.

In ultima analisi, ai fini di un riequilibrio tariffario sul territorio nazionale, ormai improcrastinabile, si potrebbe affidare all'IVASS il compito di definire, annualmente, una forbice di oscillazione tariffaria all'interno della quale riconoscere la libertà delle compagnie di fissare, in piena autonomia, gli importi dei cosiddetti premi delle polizze "nell'ambito di un sistema generale di controllo dei prezzi" così come recita la direttiva europea n.92/49. In questo modo, si eviterebbe il rischio che tariffe spropositate delle polizze RCA, senza le quali, si badi, è vietata la circolazione di un veicolo a motore, possano tradursi, di fatto, in un veto all'esercizio di un diritto costituzionalmente riconosciuto, qual è quello alla mobilità.