AGCM - Autorità Garante Della Concorrenza E Del Mercato

IVASS Istituto per la Vigilanza sulle Assicurazioni

Indagine Conoscitiva

IC60 - Call for Input

Indagine conoscitiva per approfondire

alcune possibili criticità concorrenziali nel settore RC Auto

Contributo di U.Di.Con. APS – Unione per la Difesa dei Consumatori

U.Di.Con. A.P.S. – Unione Difesa Consumatori, iscritta nell'elenco delle Associazioni dei Consumatori e degli utenti rappresentative a livello Nazionale di cui all'art. 137 del decreto legislativo 6 settembre 2005 n. 206 e membro del Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli utenti (CNCU), si pregia di intervenire formulando le presenti osservazioni, relative all'indagine conoscitiva in oggetto.

****

PREMESSA

L'odierna indagine conoscitiva è molto ampia e tocca in sostanza tutti i principali nodi del sistema RC Auto.

In questa impostazione, si ritiene opportuno offrire contributi che individuano delle ipotesi di riforma sui principali nodi richiamati nella delibera.

Le misure via via proposte dall'Associazione sono accomunate da una idea principale.

L'Associazione propone di orientare la riforma del settore RC Auto verso una misurazione del rischio sempre più individuale, trasparente e verificabile. Il premio dovrebbe riflettere, per quanto possibile, la condotta effettiva dell'assicurato, riducendo il peso di presunzioni territoriali o di categoria che possono penalizzare i guidatori virtuosi.

Per comodità, le proposte sono sintetizzate nel seguente quadro.

Via Santa Croce in Gerusalemme, 63 - 00185 Roma RM - Tel. 06.77250783 - info@udicon.org - www.udicon.org

QUADRO SINTETICO DELLE PROPOSTE

Obiettivi principali	Calcolo del premio sulla base del rischio individuale Maggiore trasparenza e comparabilità delle offerte
TEMATICA Meccanismi di attribuzione del rischio, tra cui il sistema bonus malus e le classi di merito	**PROPOSTE** Aggiornare il sistema bonus-malus, affiancandogli parametri oggettivi e verificabili (Es. gravità e data delle infrazioni, anzianità di guida, continuità assicurativa, percorrenza documentabile, caratteristiche del veicolo e differente rilevanza dei sinistri in base alla loro gravità). Favorire l'uso di dash cam, black box e dispositivi telematici, riconoscendo all'assicurato una riduzione tariffaria proporzionata alla diminuzione del rischio e dei costi di accertamento. Per i conducenti virtuosi residenti nelle province ad alta sinistrosità, progressiva riduzione del peso del fattore territoriale, valorizzando maggiormente la condotta individuale.
Modalità di funzionamento della procedura di risarcimento diretto	Maggiore articolazione dei forfait allo scopo di prevenire inefficienze, mantenendo al contempo la semplicità operativa del sistema.
Dispositivi per il monitoraggio degli stili di guida e dell'attività del veicolo, quali la scatola nera, con particolare riguardo alla persistenza di eventuali ostacoli alla mobilità dei consumatori	Favorire l'interoperabilità e la portabilità delle scatole nere attraverso standard tecnici comuni e possibilità di mantenere il dispositivo installato anche in caso di cambio di compagnia. Utilizzo degli strumenti tecnologici a disposizione delle Forze dell'Ordine per individuare i veicoli che circolano senza copertura assicurativa, nel rispetto di elevati standard di garanzie al cittadino.
Efficacia degli strumenti di comparazione dei prezzi, con particolare riguardo a Preventivass, alla luce della prassi commerciale prevalente in relazione alle politiche di sconti e della complessità dell'offerta	Denominazioni di sconto comuni ed elaborazione di sconti legati al rischio individuale (es. assenza infrazioni recenti). Indicazione chiara degli sconti applicati, in modo tale da favorire la confrontabilità delle offerte tra loro e di massimizzare la capacità di Preventivass di rappresentare i prezzi effettivi di mercato.

Via Santa Croce in Gerusalemme, 63 - 00185 Roma RM - Tel. 06.77250783 - info@udicon.org - www.udicon.org

***

Di seguito, il presente contributo sviluppa le proposte anticipate, distinguendo i quattro ambiti indicati nella delibera di avvio della presente indagine.

***

Capitolo 1) meccanismi di attribuzione del rischio, tra cui il sistema bonus malus e le classi di merito;

1.1. Aggiornamento del sistema bonus malus con nuovi metodi di calcolo del rischio

Il sistema bonus malus nasce con il chiaro scopo di differenziare il rischio e parametrare il premio sulla base di criteri più aderenti alla realtà.

L'assicurato collocato nella classe più favorevole e privo di sinistri con responsabilità dovrebbe beneficiare di un premio inferiore rispetto a un assicurato collocato in una classe meno vantaggiosa.

Tuttavia, la saturazione degli assicurati nelle classi più favorevoli, di cui si dà atto nella delibera di avvio della indagine conoscitiva, può condurre a distorsioni dannose per il consumatore.

In primo luogo, per effetto della concentrazione nelle prime classi i virtuosi non si distinguono più in maniera sufficiente, e non ottengono benefici sul premio proporzionati alla loro migliore condotta.

In secondo luogo, la concentrazione degli assicurati ha portato le compagnie a ricorrere alla elaborazione di sottoclassi interne, utilizzate in via sostitutiva per differenziare il rischio. Tali classi, tuttavia, per la loro natura "interna" all'azienda, possono comportare problemi di trasparenza e disomogeneità in caso di cambio compagnia.

In tale contesto appare necessario elaborare nuovi parametri oggettivi di calcolo del rischio, che si affianchino al bonus malus tradizionale allo scopo di recuperare la gradazione del premio sul singolo assicurato.

Questi parametri dovrebbero essere oggettivi e universalmente riconosciuti dalle compagnie, bilanciando il ricorso a categorie interne.

Tra i nuovi parametri oggettivi potrebbero essere individuati i seguenti:

Via Santa Croce in Gerusalemme, 63 - 00185 Roma RM - Tel. 06.77250783 - info@udicon.org - www.udicon.org

- Numero, gravità e data delle infrazioni stradali, evitando automatismi sproporzionati;
- Anzianità di guida e continuità assicurativa;
- Percorrenza chilometrica documentabile;
- Tipologia, potenza e caratteristiche dei veicoli posseduti;
- Distinzione tra eventi lievi e sinistri con danni rilevanti a persone o cose (uno specchietto urtato non può penalizzare quanto un sinistro grave).

In ogni caso, il ricorso a tali dati dovrebbe essere accompagnato da adeguate garanzie per il consumatore, il quale dovrebbe -ad esempio- sempre poter contestare risultanze errate, eccessivamente risalenti nel tempo o non definitive.

***

1.2. Utilizzo delle nuove tecnologie per calcolare in maniera più accurata il rischio ed il premio

Appare inoltre possibile ponderare meglio il rischio dell'individuo, anche tramite l'utilizzo e l'ottimizzazione delle tecnologie disponibili.

Ad esempio, appare auspicabile un uso diffuso delle dash cam, anteriori e posteriori.

Questi dispositivi, registrando un video di ciò che accade, abbattono il rischio frode e rendono più agevole l'attribuzione di responsabilità negli incidenti.

Sono dunque strumenti molto utili ad efficientare il sistema, e colui che le installa dovrebbe essere incentivato.

Le scatole nere, poi, dovrebbero essere rese molto più semplici da installare e gestire, anche nei passaggi tra compagnie.

Questi dispositivi possono -come le dash cam- ridurre sensibilmente il rischio frode, con evidenti benefici al sistema nel suo complesso.

Inoltre, il singolo individuo che le installa, riducendo il proprio rischio frode, dovrebbe ottenere un beneficio pari all'abbattimento di tale rischio.

In altre parole: colui che installa questi dispositivi non dovrebbe ragionevolmente perpetrare frodi, quindi la relativa percentuale di rischio non dovrebbe gravare su di lui.

***

1.3 – Misure per la riduzione sistematica del rischio nelle province ad alta sinistrosità

Via Santa Croce in Gerusalemme, 63 - 00185 Roma RM - Tel. 06.77250783 - info@udicon.org - www.udicon.org

Se si riuscisse ad ottenere la gradazione del rischio sul singolo, allora il criterio territoriale diverrebbe meno importante nel calcolo del premio.

Tuttavia, vista la forte differenza sul premio tra le province italiane (tra Napoli ed Aosta vi è un differenziale di 252 Euro, fonte: IVASS, comunicazione statistica 4/26), appaiono necessarie misure ulteriori, almeno in chiave transitoria.

Le misure devono avere lo scopo di abbattere la maggiore sinistrosità nelle province a rischio e promuovere la cultura della guida sicura.

In quest'ottica, si ritiene che il riuscire ad evitare sinistri in una provincia a rischio o in una grande città, piuttosto che in una zona remota con pochissime vetture circolanti, sia un dato molto importante ai fini della valutazione del rischio (e del premio).

Pertanto i virtuosi che risiedono in zone a rischio dovrebbero essere conseguentemente incentivati.

Grazie a tale misura -sicuramente innovativa- i guidatori delle zone ad alta sinistrosità riceverebbero un forte incentivo alla guida sicura. Ciò dovrebbe auspicabilmente condurre al miglioramento strutturale di tali aree da questo punto di vista.

***

Capitolo 2) Modalità di funzionamento della procedura di risarcimento diretto;

2.1. Necessità di perfezionare i criteri di calcolo dei forfait

Il meccanismo di compensazione forfettaria tra imprese può semplificare i rapporti finanziari e accelerare la liquidazione. La semplificazione, tuttavia, non deve produrre una distanza eccessiva tra costo effettivo del sinistro e importo riconosciuto. Un forfait troppo rigido può indebolire gli incentivi a contenere i costi, contrastare le frodi e liquidare importi congrui.

Poiché le inefficienze vengono trasferite sui premi, il consumatore in un certo senso sostiene indirettamente il costo di un sistema scarsamente aderente ai singoli casi.

Qualora le Autorità riscontrassero inefficienze nel sistema dei forfait, appare dunque opportuno valutare una articolazione maggiore dei medesimi, senza rinunciare alla semplicità operativa.

Via Santa Croce in Gerusalemme, 63 - 00185 Roma RM - Tel. 06.77250783 - info@udicon.org - www.udicon.org

In questo senso, si suggerisce l'adozione di una scala di gravità del sinistro ovvero di "sottocategorie" di forfait.

Tale sistema dovrebbe computare in maniera differenziata:

- la gravità del danno alla persona (un sinistro grave deve essere trattato diversamente da una microlesione);
- il valore e la tipologia del veicolo (un sinistro ad una auto estremamente costosa non può incidere nel forfait di chi guida una utilitaria)
- la gravità del danno alle cose (un danno allo specchietto deve essere trattato diversamente da un danno irreparabile).

***

Capitolo 3) Dispositivi per il monitoraggio degli stili di guida e dell'attività del veicolo, quali la scatola nera, con particolare riguardo alla persistenza di eventuali ostacoli alla mobilità dei consumatori

3.1 – Scatola nera universale

In merito alle c.d. scatole nere, occorre rendere effettivi i principi già previsti di interoperabilità e portabilità, attraverso uno standard tecnico comune e procedure semplificate di trasferimento.

In altri termini, si ritiene che le c.d. scatole nere debbano essere rese assolutamente universali, e prescindere del tutto dalla singola compagnia.

In caso di cambio compagnia, dovrebbe bastare indicare la presenza del dispositivo già installato alla nuova assicurazione; la conseguente procedura, anche con riferimento alla portabilità dei dati, dovrebbe essere automatica.

In tal modo, i dispositivi di sicurezza diverrebbero progressivamente sempre più diffusi, necessitando di essere sostituiti solo in caso di guasto.

La diffusione di questi strumenti, come già indicato, apporterebbe concreti benefici al sistema, abbattendo il rischio frodi e contribuendo a parametrare il rischio sul singolo individuo e non su criteri astratti.

***

Via Santa Croce in Gerusalemme, 63 - 00185 Roma RM - Tel. 06.77250783 - info@udicon.org - www.udicon.org

3.2. Tecnologie al servizio della lotta all'elusione assicurativa

Inoltre, appare ormai necessario il ricorso a strumenti tecnologici per contrastare l'elusione assicurativa.

Il fenomeno è notoriamente diffuso, e secondo alcune stime recenti (fonte: https://www.ilsole24ore.com/art/auto-senza-rc-mappa-furbetti-piano-mit-stanare-evasori-AIVSORzD) sarebbero 9 milioni i veicoli circolanti senza copertura, su un totale di 47 milioni. In altri termini, secondo queste stime, il 19% circa dei veicoli circolerebbe senza assicurazione.

Si tratta di numeri che non possono essere accettati: gli automobilisti che rispettano la legge meritano tutela e non possono subire le conseguenze del fenomeno neppure indirettamente.

Alla luce di ciò appare necessario lavorare affinché gli strumenti tecnologici a disposizione delle Forze dell'Ordine (ad es. telecamere per le ZTL, autovelox, etc.) siano utilizzati, in maniera diffusa, per individuare i mezzi che circolano senza assicurazione, affinché siano raggiunti da tempestive azioni di contrasto.

Naturalmente, il tutto dovrebbe essere accompagnato da adeguate garanzie per il cittadino: le apparecchiature devono essere debitamente approvate ed omologate e deve essere adeguatamente rispettato il diritto di contraddittorio in caso di controversie.

***

Capitolo 4) Efficacia degli strumenti di comparazione dei prezzi, con particolare riguardo a Preventivass, alla luce della prassi commerciale prevalente in relazione alle politiche di sconti e della complessità dell'offerta.

4.1. Adozione di voci di sconto comuni per una maggiore trasparenza

In un settore dove molti aspetti sono tabellari per ragioni di trasparenza e semplificazione, potrebbero essere rese maggiormente omogenee anche le voci di sconto, per favorire maggiore trasparenza e comparabilità delle offerte.

Via Santa Croce in Gerusalemme, 63 - 00185 Roma RM - Tel. 06.77250783 - info@udicon.org - www.udicon.org

Sarebbe utile dunque che il sistema converga su un set di voci di sconto con denominazioni condivise, che consentano agli assicurati di orientarsi tra le offerte con maggiore trasparenza.

Le compagnie dovrebbero poi rendere esplicita la percentuale di sconto attribuita ad ogni singola voce, per ragioni di trasparenza dell'offerta al consumatore.

Inoltre, sulla scorta della *ratio* del documento, le voci di sconto dovrebbero essere tali da computare anche fattori di rischio individuali, come l'assenza di infrazioni recenti.

Questo potrebbe aiutare a rendere i premi più trasparenti e confrontabili, massimizzando l'efficacia del comparatore Preventivass.

In altri termini, grazie al set di sconti a denominazione condivisa:

- il Preventivass riuscirebbe ad intercettare in maniera più accurata i prezzi reali di mercato;
- il consumatore riuscirebbe ad individuare semplicemente l'entità e la tipologia di scontistica che viene applicata;
- sarebbe incentivata la capacità di offrire sconti parametrati al rischio effettivo del singolo.

Le scontistiche in esame potrebbero essere individuate secondo linee guida e sotto la vigilanza delle Autorità competenti, per evitare fenomeni distorsivi o criticità concorrenziali.

****

Con riserva di ulteriori contributi, si conclude auspicando che il presente documento abbia offerto prospettive utili per l'azione di codesta Autorità.

Roma, 27/07/2026

U.Di.Con. A.P.S.

Ufficio Legale

Via Santa Croce in Gerusalemme, 63 - 00185 Roma RM - Tel. 06.77250783 - info@udicon.org - www.udicon.org