Ania
Associazione Nazionale
fra le Imprese Assicuratrici

X Commissione

(ATTIVITA' PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO)

Camera dei Deputati

Disegno di legge A.C. 3120

Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2026

Memoria ANIA

Roma, 3 novembre 2026

Signor Presidente, Onorevoli Deputati, desideriamo innanzitutto ringraziarVi per l'attenzione dimostrata verso l'Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici sui temi evidenziati nel disegno di legge A.C. 3120 - Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2026, il cui art. 11 reca un'importante "Delega al Governo per la riforma della disciplina in materia di assicurazione per la responsabilità civile derivante dalla circolazione degli autoveicoli".

ANIA condivide in pieno l'obiettivo del presente disegno di legge per quanto concerne la materia di nostro interesse, avendo rappresentato da tempo, presso le Istituzioni, la necessità di una **riforma organica del sistema dell'assicurazione obbligatoria RC Auto**, ormai regolato da interventi legislativi stratificati che lo rendono, per molti aspetti, obsoleto rispetto all'evoluzione tecnologica in grado di fornire informazioni utili alla costruzione di un premio più aderente al rischio effettivo.

Per questo ci sembra coerente agire sull'aggiornamento del sistema Bonus-malus e delle informazioni di guida; sul miglioramento del meccanismo di risarcimento dei danni, attraverso una maggiore efficienza del risarcimento diretto; sul rafforzamento del contrasto alle frodi e all'evasione assicurativa, attraverso strumenti di prevenzione e deterrenza più incisivi.

Si tratta di **ambiti centrali nell'ottica di incidere in modo efficace sul trend dei prezzi dell'assicurazione obbligatoria RC Auto nel nostro Paese**, da un lato intervento sulle frodi e sull'evasione assicurativa due fenomeni che alterano in modo improprio i costi dei risarcimenti e il carico dei sinistri sulla collettività degli assicurati, e dall'altro azioni sul sistema del risarcimento diretto e sul Bonus/malus per redistribuire più adeguatamente il costo complessivo dei sinistri RC Auto e per premiare i comportamenti di guida corretti dei conducenti "virtuosi" anche nelle aree del territorio a maggior incidentalità.

L'attuale sistema RC Auto, infatti, definisce il rischio sulla base di un insieme di informazioni che, pur tecnicamente rilevanti, **non sempre riescono a rappresentare pienamente il comportamento effettivo del singolo conducente**. Tra i fattori che incidono maggiormente sulla determinazione del premio continua ad assumere un peso significativo la **componente territoriale**, con il risultato che assicurati con comportamenti di guida molto diversi possono essere condizionati in misura rilevante dal luogo in cui risiedono e circolano.

La sfida è quindi quella di **arricchire la capacità del sistema di conoscere e misurare il rischio individuale**, affiancando ai tradizionali parametri tariffari informazioni maggiormente legate alla storia assicurativa, all'utilizzo del veicolo e ai comportamenti concretamente osservabili, in modo da creare profili di rischio omogenei maggiormente sganciati da una logica di classificazione territoriale.

In questa prospettiva, è necessario intervenire attraverso **un insieme coordinato di riforme** che persegua un duplice obiettivo: da un lato, **ridurre il rischio complessivo e i costi che gravano sul sistema RC Auto, in modo da intervenire sul largamente principale fattore di determinazione del prezzo pagato dall'assicurato, cioè il costo dei sinistri**; dall'altro, rendere il premio come il risultato di parametri in grado di **riconoscere e valorizzare la virtuosità del singolo assicurato**.

Il principio dovrebbe essere semplice: **più il sistema riesce a profilare in modo puntuale il rischio e a ponderarlo, più è possibile favorire la differenziazione e la variabilità dei profili dei conducenti e premiare chi, nel tempo, dimostra di avere comportamenti onesti e virtuosi a prescindere da tutte le condizioni di contesto.**

Ribadiamo il nostro apprezzamento per l'impianto normativo e riteniamo possa interessare una panoramica dei dati sul contesto dell'assicurazione RC Auto in Italia, con particolare riferimento all'andamento più recente del prezzo medio della copertura nel nostro Paese e alla riduzione dei divari di prezzo, da un lato, con il prezzo medio dei principali Paesi europei e, dall'altro, a livello territoriale fra le diverse province italiane, nonché dei dati in merito ad altri profili rilevanti del settore qui trattati.

Uniamo quindi **un Allegato Tecnico sul contesto della RC Auto** a corredo della presente Memoria.

PROPOSTE DI REVISIONE DEL BONUS MALUS

Il sistema di Bonus/malus si basa su un sistema di classi universali che il legislatore ha voluto creare per rendere comparabili i profili degli assicurati e per consentire una progressione che premiasse i virtuosi e penalizzasse i conducenti che provocano incidenti. La ratio della norma

è oggi venuta meno in quanto si rileva che oltre l'80% degli assicurati si concentra nella prima classe di merito, rendendo la CU sempre meno efficace come strumento per distinguere i diversi livelli di virtuosità. Le cosiddette riforme Bersani con l'introduzione del bonus famigliare hanno reso ancore più veloce lo scivolamento verso le migliori classi di merito, e quindi oggi il sistema risulta del tutto inefficace nel valorizzare condotte di guida virtuose.

Il problema è intuitivo: essere nella migliore classe di merito, CU 1, non significa necessariamente avere a che fare con assicurati con lo stesso profilo di rischio. Nella medesima classe possono trovarsi un conducente che non provoca incidenti da vent'anni, uno che vi è arrivato molto più recentemente e un assicurato che ha beneficiato dei meccanismi di attribuzione della classe previsti dal bonus familiare. Una volta raggiunta la CU 1, inoltre, il sistema non dispone di ulteriori classi nelle quali far progredire chi continua per molti anni a non causare sinistri.

RIFORMARE IL BONUS-MALUS PER VALORIZZARE LA STORIA ASSICURATIVA

Una prima ipotesi potrebbe essere quella di mantenere il sistema delle classi di merito previsto dal cosiddetto Bonus-Malus, ma arricchirlo con nuove informazioni capaci di rappresentare meglio il rischio effettivo del conducente.

In particolare, oggi un sinistro è una mera entità numerica che non tiene conto della sua distanza nel tempo né della sua gravità. Quindi va reso possibile dare un peso diverso ad un **sinistro che causa danni gravi** alla persona da un **semplice tamponamento** e va valorizzato il fatto che l'assicurato che ha provocato quel sinistro ha posto in essere condotte gravi ai fini del mancato rispetto del codice della strada (guida in stato d'ebbrezza, eccesso di velocità, contromano).

Ulteriori parametri da inserire nella profilazione riguardano il **numero dei punti patente** certificato al momento della sottoscrizione di una polizza, violazioni del Codice della strada che possano essere valorizzate in funzione della loro gravità, per le quali esistono basi statistiche che dimostrano una maggiore correlazione con la causazione di incidente.

Utilizzare un numero maggiore di variabili permetterebbe di attenuare il peso della componente territoriale nella determinazione della tariffa RC Auto.

Il confronto con la Francia è interessante soprattutto come principio di riferimento, senza necessariamente importarne integralmente il sistema.

Oggi la normativa italiana impone che il premio sia fortemente collegato al veicolo e alla targa e non alla persona, mentre quello francese attribuisce maggiore centralità alla persona del conducente. Proprio questa caratteristica rende più agevole valorizzare il rischio individuale.

Nel modello francese, inoltre, il Bonus-Malus opera attraverso un coefficiente di riduzione/maggiorazione che modifica nel tempo il premio in funzione della storia dei sinistri del conducente. La letteratura evidenzia come questo meccanismo consenta di utilizzare la sinistralità pregressa per cogliere caratteristiche del comportamento di guida che non sono immediatamente osservabili e, contemporaneamente, creare un incentivo a comportamenti più prudenti.

È importante anche sotto il profilo della libertà tariffaria: la Corte di giustizia UE[1] ha ritenuto compatibile il sistema francese con tale principio proprio perché il meccanismo Bonus-Malus non determina direttamente il premio di base, che continua a essere liberamente fissato dalle imprese.

> **PROPOSTA: Riformare l'attuale sistema Bonus-Malus, superando la sostanziale concentrazione degli assicurati nella migliore classe di merito e introducendo un sistema capace di valorizzare maggiormente la storia individuale e i comportamenti effettivi del conducente.**

La CU potrebbe così rimanere, anche perché svolge una funzione di comparabilità e portabilità tra compagnie; IVASS conferma che consente all'assicurato di cambiare impresa mantenendo alcune informazioni previste nell'attestato di rischio e classe di merito. Ma alla CU andrebbe affiancato un patrimonio informativo più ricco.

Si potrebbe costruire quindi la proposta su quattro dimensioni:

1. **Storia assicurativa più lunga**. Non limitarsi a sapere se l'assicurato è in CU 1, ma valorizzare da quanti anni vi permane senza sinistri con responsabilità. Dieci o quindici anni senza incidenti devono avere un valore diverso rispetto a uno o due anni.
2. **Gravità del sinistro:** Creare un sistema di ponderazione diversa a seconda della gravità del sinistro e della sua lontananza nel tempo**.**

[1] CGUE, Grande Sezione, 7 settembre 2004, C-347/02, Commissione c. Francia, punti 22-28, spec. punti 24 e 26.

3. **Sinistralità effettiva**. Numero dei sinistri, responsabilità principale e responsabilità paritaria cumulata, devono continuare a rappresentare il nucleo del sistema, ma con una maggiore profondità storica ed un'apertura a tutti i sinistri registrati, incusi quelli con responsabilità anche minoritaria come previsto dall'attestato di rischio europeo.
4. **Comportamento di guida**. Considerare informazioni quali punti patente e natura delle violazioni del Codice della strada, distinguendo soprattutto le infrazioni realmente indicative di comportamenti ad alto rischio di sinistro.
5. **Dati telematici, su base volontaria**. Per chi installa la scatola nera e acconsente all'utilizzo dei dati, integrare progressivamente informazioni relative al comportamento effettivo di guida.

In alternativa al percorso di riforma sopra delineato, più graduale ed equilibrato, potrebbe essere valutata una soluzione più incisiva – e politicamente più delicata – ispirata al modello tedesco delle classi di merito per assenza di sinistri. In Germania, fermo restando l'obbligo assicurativo previsto dalla legge tedesca sull'assicurazione obbligatoria dei veicoli, il sistema delle classi di merito è definito dalle condizioni tariffarie delle imprese: in linea generale, un anno senza sinistri determina l'avanzamento nella classe successiva, mentre uno o più sinistri comportano una retrocessione do molte più classi, secondo specifiche tabelle.

Seguendo questa logica, anche in Italia si potrebbe rivedere il sistema di progressione, prevedendo l'avanzamento di una classe di merito in assenza di sinistri e una retrocessione significativamente maggiore in presenza di sinistri con responsabilità, ad esempio compresa tra 5 e 9 classi, secondo criteri da definire. Ciò consentirebbe di ridurre progressivamente la concentrazione degli assicurati nelle migliori classi di merito e di rendere più persistente nel tempo la penalizzazione per chi causa sinistri, valorizzando maggiormente, per converso, una lunga storia assicurativa virtuosa.

PROPOSTA SULLA CARD E SUI FORFAIT

Il sistema del risarcimento diretto ha rappresentato un'importante evoluzione nella gestione dei sinistri RC Auto: il danneggiato viene risarcito dalla propria compagnia, mentre i rapporti economici tra l'impresa gestionaria e quella debitrice sono regolati attraverso un forfait predeterminato, anziché sulla base dell'importo effettivamente liquidato. Questo per una

specifica direttiva emanata dall'Antitrust nel 2012 che ha ritenuto anticoncorrenziale la possibilità delle imprese di vedere gli importi risarciti in chiaro.

Il risarcimento diretto ha consentito di semplificare e velocizzare la liquidazione dei sinistri, migliorando il rapporto tra assicurato e propria compagnia. Tuttavia, è possibile ipotizzare un ulteriore miglioramento: il forfait, utilizzato per la compensazione tra imprese, è ancora costruito attraverso una segmentazione di informazioni relativamente poco granulare, basata su tre macroaree territoriali e su una differenziazione delle tipologie di veicolo.

Più granularità per un forfait più aderente alla sinistrosità

La proposta è quella di rivedere la metodologia di determinazione del forfait, aumentando la granularità territoriale dei cluster utilizzati per il suo calcolo.

In luogo delle attuali 3 aree, si potrebbe prevedere, ad esempio, un'articolazione in 5 gruppi di province, costruiti sulla base dello scostamento del costo medio provinciale rispetto al costo medio generale:

- il **primo gruppo** sarebbe formato da tutte le province che hanno un costo medio superiore del 15% rispetto al costo medio generale;
- il **secondo gruppo** sarebbe formato dalle province con un costo medio che differisce dal 5 al 15% in più rispetto al costo medio generale;
- il **terzo gruppo** sarebbe formato dalle province con un costo medio che differisce in più o in meno del 5% rispetto al costo medio generale;
- il **quarto gruppo** sarebbe formato da tutte le province con un costo medio inferiore dal 5 al 15% rispetto al costo medio generale;
- il **quinto gruppo** è formato dalle province che hanno un costo medio inferiore a oltre il 15% rispetto al costo medio generale.

Il numero dei cluster potrebbe essere modulabile nel tempo, in funzione dell'evoluzione della sinistrosità e delle evidenze statistiche disponibili.

Una maggiore granularità consentirebbe di costruire gruppi territoriali più omogenei sotto il profilo della sinistrosità e del reddito pro capite, riducendo le distorsioni derivanti dall'applicazione dello stesso forfait a realtà caratterizzate da costi medi anche significativamente differenti.

Il vantaggio è che si tratterebbe di un intervento realizzabile sulla base delle informazioni già disponibili, capace di preservare la continuità delle serie storiche e, soprattutto, di migliorare il

funzionamento del meccanismo senza mettere in discussione l'impianto del risarcimento diretto.

L'obiettivo finale sarebbe quindi quello di rendere il forfait maggiormente rappresentativo del costo effettivo dei sinistri, rafforzando gli incentivi delle imprese al controllo dei costi liquidativi e all'efficienza nella gestione dei sinistri.

Premiare maggiormente il buon guidatore non significa soltanto intervenire sulla tariffa individuale: significa anche rendere più efficienti i meccanismi che determinano il costo complessivo del sistema. Se si riducono le inefficienze e si contiene il costo dei sinistri, aumentano gli spazi per trasferire tali benefici agli assicurati, a partire da quelli più virtuosi.

Proposta: rivedere il sistema dei forfait CARD aumentando la granularità territoriale dei cluster, così da rendere la compensazione tra imprese maggiormente aderente alla reale sinistrosità. Un forfait più rappresentativo dei costi effettivi può rafforzare gli incentivi all'efficienza liquidativa e al contenimento dei costi dei sinistri, contribuendo a ridurre una delle componenti che incidono sulla determinazione del premio RC Auto.

OSSERVAZIONI SU DISPOSITIVI PER IL MONITORAGGIO DEGLI STILI DI GUIDA E DELL'ATTIVITÀ DEL VEICOLO, QUALI LA SCATOLA NERA

La diffusione dei dispositivi telematici per l'acquisizione assicurazione della responsabilità civile automobilistica ha permesso, nel corso degli anni, di raccogliere informazioni relative all'utilizzo del veicolo e ad alcuni profili del comportamento di guida. E ciò anche perché, nel tempo, si è ampliata la tipologia di dispositivi utilizzabili (oltre che scatole nere, anche dispositivi di registrazione dati embedded nei nuovi modelli di veicoli e smartphone). I dati raccolti da questi strumenti possono essere utilizzati dalle imprese nell'ambito dei propri processi di valutazione del rischio e, in determinate circostanze, nelle attività di gestione e liquidazione dei sinistri.

Il processo di piena attuazione delle previsioni normative ha conosciuto un'evoluzione graduale, con conseguente sviluppo di soluzioni tecniche e contrattuali eterogenee tra operatori. Ne deriva che, allo stato, le modalità di raccolta, gestione e trasferimento dei dati possono presentare differenze tra le imprese, anche in relazione alle caratteristiche dei dispositivi adottati e alle specifiche architetture tecnologiche utilizzate.

Ulteriori profili di attenzione riguardano il tema della portabilità delle informazioni in caso di cambio di impresa assicuratrice e il livello di interoperabilità tra sistemi, aspetti che possono assumere rilievo nella prospettiva di garantire continuità nell'utilizzo dei dati più rilevanti ai fini assicurativi, fermo restando il rispetto della normativa applicabile in materia di protezione dei dati personali e delle scelte contrattuali degli assicurati, nonché degli investimenti effettuati dalle singole imprese.

A parere di ANIA **resta ferma l'esigenza che i prossimi interventi volti a completare il quadro applicativo regolamentare in materia di scatole nere siano tali da non ingessare lo sviluppo della telematica assicurativa**, mantenendo l'equilibrio tra l'utilizzo delle informazioni raccolte tramite dispositivi telematici, la tutela della riservatezza degli interessati e la preservazione di condizioni concorrenziali che consentano lo sviluppo di soluzioni innovative, senza scoraggiare i cospicui investimenti fatti a vantaggio degli assicurati.

In conclusione, appare evidente come la portabilità sia uno stimolo alla mobilità degli assicurati e che il quadro normativo in essere sia coerente con questo principio.

OSSERVAZIONI SU STRUMENTI DI COMPARAZIONE DEI PREZZI E PREVENTIVASS

La crescente diffusione degli strumenti digitali di comparazione rappresenta un elemento rilevante ai fini dell'accessibilità alle informazioni e del funzionamento competitivo del mercato dell'assicurazione RC Auto.

Affinché tali strumenti possano contribuire efficacemente alla comparabilità delle offerte è necessario che la loro operatività si fondi su dati relativi a campioni statisticamente significativi.

Nel mercato RC Auto, infatti, il premio è il risultato dell'interazione di una pluralità di fattori, riconducibili sia alle caratteristiche del rischio assicurato sia alle condizioni contrattuali previste dalle imprese sia alle diverse strutture di offerta.

La qualità, l'omogeneità e la significatività statistica dei dati impiegati ai fini della costruzione dei preventivi utilizzati dai comparatori costituiscono un profilo rilevante per la piena confrontabilità delle informazioni rese disponibili agli utenti. Differenze nelle modalità di alimentazione dei sistemi, nella rappresentazione delle variabili tariffarie o nella valorizzazione di specifici elementi contrattuali possono incidere sul risultato della

comparazione, rendendo opportuno un costante allineamento tra le informazioni trasmesse dalle imprese e quelle utilizzate dalle piattaforme di confronto.

In conclusione, pur riconoscendo l'utilità dei comparatori di mercato, quale strumento di trasparenza e orientamento per il consumatore, è importante evidenziare che nell'attuale configurazione, tali soggetti, ricoprendo anche il ruolo di intermediari, possono influenzare le dinamiche competitive del mercato. Ciò può derivare sia dalle caratteristiche della base statistica di riferimento, sia dalla difficoltà di cogliere pienamente le esigenze di personalizzazione che contraddistinguono le specifiche necessità assicurative dei consumatori.

Anche con riferimento al Preventivass - che oggi, ai sensi dell'art. 132 bis del Codice delle assicurazioni private, consente la confrontabilità di prezzo su offerte omogenee, costituite dal contratto base RC Auto di tutte le compagnie del mercato - **si evidenzia che ulteriori interventi sulle condizioni di offerta del contratto base tramite Preventivass potrebbero rendere più difficile per il cliente la valutazione complessiva del contratto base stesso, limitandone la capacità di apprezzarne adeguatamente il rapporto tra prezzo, coperture e servizi offerti. Ne potrebbe conseguire una riduzione dell'efficacia dello strumento ai fini della promozione di una concorrenza effettiva tra le imprese e di una scelta dell'assicurazione obbligatoria pienamente consapevole da parte dei consumatori.**

PROPOSTA SU ANTIFRODE E SU EVASIONE ASSICURATIVA IN AMBITO RC AUTO

Le frodi nel Ramo R.C. Auto pesano circa 628 milioni di euro (dato Ania), inoltre, l'incidenza stimata dei sinistri RC Auto interessati da frodi in Italia è circa doppia rispetto agli altri principali Paesi europei (BCG). Il fenomeno incide direttamente sulla frequenza e sul costo medio dei sinistri e, quindi, sul prezzo della copertura sostenuto dalla generalità degli assicurati.

In questa prospettiva, si propone innanzitutto di compiere un ulteriore sforzo relativamente **all'antifrode assuntiva**, modificando **l'art. 21 della legge n. 221/2012** per consentire alle imprese di consultare **l'Archivio Integrato Antifrode (AIA) dell'IVASS anche nella fase di preventivazione e assunzione del rischio, e non soltanto in quella liquidativa**. A questo intervento potrebbe affiancarsi la realizzazione di una vera e propria infrastruttura preventiva antifrode RC Auto, fondata sull'interoperabilità delle banche dati già esistenti e capace, nel

rispetto della disciplina sulla protezione dei dati, di incrociare automaticamente informazioni relative a veicolo, proprietario o contraente, storia assicurativa e sinistrosità, anomalie pregresse, posizione amministrativa del veicolo e ulteriori indicatori rilevanti. Il sistema potrebbe restituire un indicatore di anomalia assuntiva, da intendersi non come presunzione di frode ma come *alert* per attivare eventuali approfondimenti da parte dell'impresa. **Il contrasto alla frode inizierebbe così prima che il sinistro si verifichi e che il relativo costo entri nel sistema,** consentendo una più accurata valutazione del rischio e producendo al contempo un effetto deterrente. Il tutto dovrebbe avvenire senza mettere in discussione l'obbligo a contrarre e con l'espresso divieto di utilizzare tali informazioni per la creazione di black list finalizzate a impedire l'accesso alla copertura assicurativa.

Sul versante dell'**antifrode liquidativa**, si propone inoltre di rafforzare gli strumenti di contrasto attraverso **l'estensione dell'identificazione dei testimoni anche ai sinistri con danni alla persona**, l'introduzione di un **termine di 90 giorni dal fatto dannoso per la presentazione della richiesta di risarcimento**, salvo i casi di forza maggiore, così da contrastare il fenomeno delle denunce tardive che rende particolarmente difficile la ricostruzione del sinistro, e la previsione del **foro esclusivo del luogo in cui si è verificato l'incidente**, attraverso l'introduzione di un nuovo comma 4-bis all'**art. 144 del Codice delle Assicurazioni Private**. Quest'ultima misura faciliterebbe le attività investigative e la raccolta degli elementi probatori da parte delle Forze dell'Ordine, assicurerebbe maggiore coerenza con il criterio previsto dall'**art. 8 c.p.p.** per i procedimenti penali e contribuirebbe a evitare la concentrazione delle controversie presso le Procure dei territori nei quali hanno sede legale le principali compagnie assicurative.

- **Collegare l'antifrode al contrasto dell'evasione assicurativa**

La stessa infrastruttura informativa potrebbe essere utilizzata per affrontare un secondo problema: la circolazione dei veicoli privi di copertura RC Auto.

Il punto è particolarmente importante perché l'evasione non danneggia soltanto chi subisce un incidente con un veicolo non assicurato: **genera un costo che viene indirettamente sopportato dalla collettività degli assicurati regolari, anche attraverso il Fondo di garanzia per le vittime della strada**.

L'evasione R.C. Auto genera **oltre 1 miliardo di euro di premi non incassati** dal sistema assicurativo con aggravio del premio pagato dagli assicurati corretti e intervento in caso di sinistro del Fondo di Garanzia Vittime della Strada, cui contribuiscono tutti gli assicurati, e **oltre**

300 milioni di euro di minori entrate pubbliche, tra imposte e contributi gravanti sui premi RC Auto.

> **PROPOSTA: È necessario prevedere una piena interoperabilità tra le informazioni assicurative e quelle relative ai veicoli, in modo da individuare tempestivamente le targhe per le quali risulta l'obbligo assicurativo ma non una copertura RC Auto attiva, distinguendole naturalmente dai veicoli che rientrano nelle deroghe previste dalla normativa. Le deroghe all'obbligo assicurativo sono state peraltro aggiornate nel 2026.**

A questo dovrebbe accompagnarsi il potenziamento dei controlli automatizzati su strada, attraverso la lettura delle targhe e l'interrogazione in tempo reale delle banche dati, rendendo il controllo dell'obbligo assicurativo molto più sistematico e meno dipendente dal solo fermo fisico del veicolo. Per tale ragione si suggerisce il potenziamento dell'accertamento a distanza, consentendo l'utilizzo dei dispositivi telematici di rilevazione delle targhe (Telepass, Tutor, Autovelox, ZTL e sistemi analoghi) per l'accertamento automatico delle violazioni dell'obbligo assicurativo (art. 193 Codice della Strada). Affinché tale sistema diventi operativo, anche ai sensi della Legge n. 27/2012 sono necessari: (i) la definizione dei requisiti tecnologici dei dispositivi; (ii) l'emanazione del decreto interministeriale Trasporti–Interno previsto dalla normativa dal 2012; (iii) adeguati investimenti tecnologici e organizzativi. I costi legati a tali attività sarebbero, però, compensati dai maggiori introiti derivanti dal recupero dell'evasione e del relativo gettito fiscale e parafiscale.

Inoltre, si propone una governance nazionale del contrasto all'evasione RC Auto, sul modello dell'Archivio Integrato Antifrode (AIA) coordinato da IVASS, affidando al Ministero dell'Interno il coordinamento delle attività e istituendo un Archivio Integrato per l'evasione assicurativa, basato sull'interconnessione delle banche dati di Motorizzazione, PRA, Ministero dell'Interno, Polizie Municipali e ANIA. L'integrazione e lo scambio delle informazioni consentirebbero di rendere più efficace il contrasto all'evasione, recuperando risorse a beneficio degli assicurati regolari e almeno 300 milioni di euro di entrate fiscali per Stato e Province, oltre a favorire una maggiore efficienza del sistema.

- **Vestizione dei veicoli esteri**

Un ulteriore ambito di intervento riguarda il fenomeno dei **veicoli "esterovestiti"**, ossia veicoli immatricolati all'estero ma utilizzati abitualmente in Italia, spesso attraverso formule di

noleggio a lungo termine o leasing, con possibili finalità elusive sul piano assicurativo, fiscale e amministrativo. Si tratta di un fenomeno difficile da quantificare, ma potenzialmente significativo: **l'Ufficio Centrale Italiano (UCI) stima fino a 100.000 veicoli con targa polacca**. Per contrastarlo efficacemente non è sufficiente intervenire sulla sola componente assicurativa, ma occorre rafforzare il **Registro dei Veicoli Esteri (REVE)** e superare l'attuale asimmetria informativa tra Italia e Paesi di immatricolazione.

Rendere il REVE uno strumento effettivo di controllo, prevedendo innanzitutto che **l'obbligo di iscrizione ricada sul proprietario o intestatario estero**, mantenendo un obbligo sussidiario in capo all'utilizzatore residente in Italia, e che nel Registro siano riportati anche **i dati relativi alla copertura assicurativa**. A ciò dovrebbe aggiungersi la **piena interoperabilità tra REVE, ACI, UCI, Motorizzazione e Bureaux Carta Verde esteri, utilizzando anche il numero di telaio (VIN) per una più sicura identificazione del veicolo.** Le imprese autorizzate o abilitate a operare in Italia nella RC Auto dovrebbero inoltre trasmettere le coperture dei veicoli iscritti al REVE attraverso gli stessi flussi informativi già utilizzati per i veicoli italiani, consentendo di **estendere anche ai veicoli esteri i controlli sulla presenza della copertura RC Auto.** L'obiettivo è ricondurre i veicoli esteri abitualmente circolanti in Italia a un **sistema di tracciabilità e controllo sostanzialmente analogo a quello applicato ai veicoli italiani,** riducendo le convenienze economiche e gli spazi di elusione che oggi alimentano il fenomeno dell'esterovestizione.

PROPOSTA: creare un sistema integrato di contrasto alle frodi, all'evasione assicurativa e all'esterovestizione dei veicoli, fondato sull'interoperabilità delle banche dati esistenti, mantenendo distinte le relative funzioni e governance. Sul fronte antifrode, si propone di estendere l'accesso all'AIA-IVASS alla fase assuntiva, così da individuare eventuali anomalie già al momento della stipula, e di rafforzare gli strumenti di contrasto nella fase liquidativa. Sul fronte evasione, si propone un Archivio Integrato nazionale, coordinato dal Ministero dell'Interno, capace di incrociare le informazioni sui veicoli e sulle coperture assicurative, affiancato dal potenziamento dei controlli automatici a distanza tramite lettura delle targhe. A queste misure si aggiunge il contrasto all'esterovestizione, rafforzando il REVE e prevedendo la registrazione delle coperture assicurative dei veicoli esteri abitualmente utilizzati in Italia, nonché la piena interoperabilità tra REVE, ACI, UCI, Motorizzazione e Bureaux Carta Verde esteri, in modo da assoggettare tali veicoli a un sistema di tracciabilità e controllo analogo a quello previsto per i veicoli italiani.

> **L'obiettivo complessivo è passare da controlli frammentati e prevalentemente successivi a un sistema interoperabile, tempestivo e sistematico, capace di ridurre frodi ed elusione e i relativi costi che oggi ricadono sugli assicurati regolari.**

* * *

Signor Presidente, Onorevoli Deputati, Vi ringraziamo per averci consentito di depositare le nostre osservazioni e restiamo a disposizione per ogni necessità di approfondimento, anche in merito all'Allegato Tecnico che si unisce alla presente Memoria ANIA.

Allegato Tecnico: Contesto dell'assicurazione RC Auto

