Prima Assicurazioni S.p.A.

Contributo scritto alla X Commissione Attività Produttive della Camera dei deputati nell'ambito dell'esame del Disegno di Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2026 (C.3120)

Milano, 4 novembre 2026

Illustre Presidente, Onorevoli Deputati,

desideriamo anzitutto ringraziare la Commissione per l'invito a partecipare alla presente istruttoria e per l'interesse rivolto alle valutazioni di Prima Assicurazioni sui contenuti del disegno di legge in esame.

La delega al Governo per la riforma del settore dell'assicurazione auto, prevista dall'articolo 11 del provvedimento, porta a compimento un ampio percorso di confronto che, sin dal 2022, è stato condotto dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy e dall'IVASS con il coinvolgimento attivo dell'industria, dei consumatori e di tutti gli attori della filiera.

> **I princìpi e i criteri direttivi formulati nella presente disposizione recepiscono in modo fedele ed equilibrato le convergenze di merito maturate in tale sede. Auspichiamo, pertanto, che l'impianto della norma di delega possa essere confermato, nella sua sostanza, nel corso dell'iter parlamentare.**

A supporto dei lavori, i paragrafi che seguono recano una disamina dei singoli criteri direttivi, illustrando concrete opzioni attuative orientate a favorire una riduzione strutturale del premio medio attraverso dinamiche concorrenziali, mantenendo l'attuale perimetro della delega legislativa. Tale panoramica intende offrire alla Commissione un quadro conoscitivo utile sia ai fini dell'esame del provvedimento in titolo, sia nella successiva fase di valutazione degli schemi di decreto legislativo.

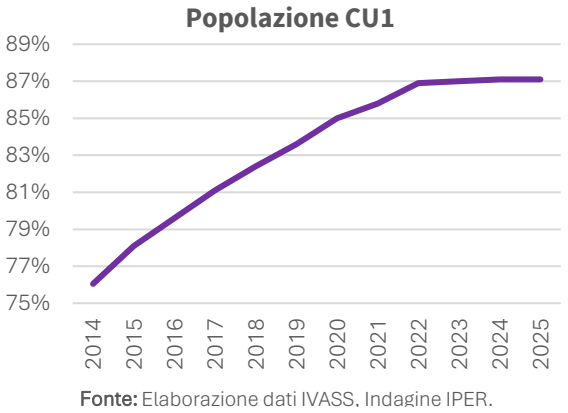
****

1. Revisione della formula tariffaria bonus-malus (lettera a))

Il criterio direttivo di cui alla lettera a) prevede la revisione della formula tariffaria *bonus-malus* al fine di fondarne il funzionamento su basi informative più ampie, idonee a valorizzare i comportamenti di guida virtuosi e mitigare il peso della variabile territoriale.

Come è noto, il meccanismo attuale poggia sulle Classi di Conversione Universale (CU): una scala ordinale – che va dalla classe 1, di massimo favore, alla classe 18 – volta a rappresentare il profilo di rischio del veicolo assicurato. Nello specifico, le regole evolutive

vigenti prevedono la retrocessione di due classi a fronte di sinistri con responsabilità prevalente (*malus*) e l'avanzamento di una classe in assenza di eventi dannosi (*bonus*). Nel tempo, la contenuta frequenza dei sinistri (pari a circa il 5% annuo) e l'introduzione di interventi normativi che hanno prima riconosciuto (con il cd. "Decreto Bersani") e poi esteso (con la cd. "RC Familiare") la facoltà di acquisire la classe più vantaggiosa maturata all'interno del proprio nucleo familiare, hanno determinato una progressiva concentrazione di veicoli nella classe di merito più favorevole. Oggi, di fatto, quasi il 90% degli assicurati si colloca nella CU1, con la conseguenza che il sistema non è più autonomamente indicativo dell'esperienza di guida e del profilo di rischio dell'assicurato.



Fonte: Elaborazione dati IVASS, Indagine IPER.

Tanto premesso, condividiamo e sosteniamo pienamente l'obiettivo, posto dalla norma, di arricchire il patrimonio informativo a disposizione delle imprese assicuratrici in sede di assunzione del rischio.

In particolare, invitiamo il legislatore delegato a valutare l'opportunità di favorire, in sede di esercizio della delega, la consultazione e l'elaborazione dei seguenti elementi:

- la titolarità, lo stato di validità e il saldo punti della patente di guida, inclusi la data di rilascio, gli eventuali provvedimenti di sospensione e lo storico delle violazioni;
- la data di accadimento dei sinistri con responsabilità prevalente, unitamente alla tipologia e all'entità dei danni oggetto di risarcimento;
- lo storico dei sinistri "passivi", da valorizzare non già ai fini della retrocessione di classe, bensì quale parametro predittivo necessario a perfezionare la stima complessiva del profilo di rischio dell'assicurato.

L'accesso a queste categorie di dati consentirebbe di superare l'attuale stima del rischio, fondata quasi esclusivamente sulla frequenza dei sinistri con colpa principale, permettendo di integrare e valorizzare un quadro di fattori oggettivi e comportamentali funzionali a una valutazione del rischio assicurativo più granulare, equa e idonea a premiare i comportamenti di guida virtuosi, contenendo l'incidenza di fattori di rischio generici come la provincia di residenza.

2. Perfezionamento della procedura di risarcimento diretto (lettera b))

Il criterio direttivo di cui alla lettera b) richiede di perfezionare e di aumentare l'efficienza

della procedura di risarcimento diretto, anche mediante la revisione della metodologia di calcolo dei valori dei *forfait*, senza pregiudizio per la stabilità dei premi assicurativi.

Il risarcimento diretto (disciplinato dagli articoli 149 e 150 del Codice delle Assicurazioni Private) è la procedura che consente al danneggiato di rivolgersi direttamente alla propria compagnia assicurativa, anziché a quella della controparte, per ottenere il risarcimento dei danni subiti in un sinistro stradale. Al fine di regolare i conseguenti rapporti economici tra le compagnie di assicurazione, tale meccanismo prevede che l'impresa gestionaria recuperi dall'impresa debitrice gli importi liquidati al danneggiato mediante una compensazione a *forfait*, basata sul costo medio del risarcimento rilevato per tre macroaree geografiche di riferimento.

Poiché i sinistri liquidati in regime di risarcimento diretto assorbono circa l'85% della sinistrosità totale, appare essenziale evitare alterazioni strutturali dell'assetto compensativo vigente, giacché modifiche radicali rischierebbero di generare distorsioni sistemiche sul mercato, con impatti negativi sulle imprese e sui consumatori.

> **Coerentemente con gli obiettivi fissati dalla norma di delega, sosteniamo che l'intervento del legislatore delegato possa essere orientato a incrementare il numero delle macroaree geografiche di rischio relative al *forfait*, legando le nuove ripartizioni a rigorosi parametri di significatività statistica.**

In questo modo si eviterebbe di assimilare ambiti territoriali con dinamiche di costo meno omogenee, rendendo i rimborsi forfettari più equi, accurati e aderenti ai costi medi effettivi delle diverse aree. Pur salvaguardando il principio di mutualità, che resta l'asse portante del sistema, la riduzione della varianza statistica all'interno di ciascun raggruppamento consentirebbe al meccanismo compensativo di operare con maggiore equità ed efficienza.

3. Rafforzamento dei presidi antifrode (lettera c))

Il criterio direttivo di cui alla lettera c) richiede di rafforzare le misure antifrode valorizzando elementi oggettivi e basi informative sistematiche.

Secondo l'ultima Relazione annuale sull'attività svolta dall'IVASS, per oltre il 25% dei sinistri denunciati nel 2025 sono stati rilevati profili di anomalia o potenziale frode. Le condotte fraudolente generano costi impropri per centinaia di milioni di euro all'anno, incidendo negativamente sull'equilibrio tecnico del mercato e, in ultima istanza, sulla quantificazione dei premi a carico degli assicurati.

> **Appare pertanto indifferibile rafforzare i presidi normativi lungo l'intera sequenza del rapporto assicurativo e liquidativo.**

Riteniamo che l'ampia formulazione della norma primaria sia già pienamente idonea ad abilitare efficaci interventi attuativi lungo l'intero ciclo contrattuale e liquidativo, consentendo ad esempio di:

- arginare il fenomeno dei cd. sinistri tardivi attraverso una congrua riduzione dei

termini di richiesta risarcitoria;

- verificare preventivamente i dati anagrafici, di esistenza in vita e di residenza dell'assicurato mediante l'interoperabilità con le banche dati pubbliche;
- rafforzare la trasparenza probatoria, estendendo l'obbligo di tempestiva indicazione dei testimoni (e del relativo codice fiscale) anche ai sinistri con lesioni lievi;
- riscontrare l'autenticità dei supporti a fondamento del danno, dalle fatture di riparazione agli accertamenti clinici strumentali;
- tracciare in tempo reale nell'Archivio Nazionale dei Veicoli le ricevute sostitutive della carta di circolazione (art. 92 CdS).

Riteniamo che l'adozione coordinata di tali presidi consentirebbe di contrastare con efficacia talune condotte opportunistiche osservate lungo l'intero ciclo contrattuale e liquidativo, mitigando alla radice i costi impropri che gravano sul sistema, a danno degli assicurati virtuosi.

4. Prevenzione dell'evasione dell'obbligo assicurativo (lettera d))

Il criterio direttivo di cui alla lettera d) è finalizzato alla prevenzione dell'evasione dell'obbligo assicurativo.

Le finalità perseguite da tale criterio direttivo risultano sostanzialmente anticipate dal quadro normativo in corso di perfezionamento, con particolare riferimento al combinato disposto tra:

- l'articolo 14, comma 2, dello schema di decreto legislativo recante il nuovo Codice della Strada (Atto del Governo n. 442), che introduce una specifica disciplina procedimentale per la diffida e l'irrogazione del divieto di marcia a tempo indeterminato a carico dei proprietari inadempienti;
- l'articolo 38, commi 1-4, del disegno di legge di bilancio per il 2027 (Atto Camera n. 3174), che disciplina l'infrastruttura abilitante per l'interoperabilità e l'incrocio delle banche dati pubbliche, preordinata a garantire l'attendibilità dei registri e ad alimentare i controlli operativi delle forze di polizia.

> **In sede di esercizio della delega, l'intervento del legislatore delegato potrà pertanto concentrarsi su un organico coordinamento tra tali strumenti, assicurandone la piena integrazione operativa ed evitando duplicazioni normative.**

5. Potenziamento dei servizi di comparazione offerti ai consumatori (lettera e))

Il criterio direttivo di cui alla lettera e) mira a rafforzare la trasparenza del mercato e a favorire una scelta consapevole dei contratti assicurativi da parte dei consumatori.

A oltre tre anni dall'avvio del portale pubblico *PreventIvass*, l'afflusso di utenza diretta al servizio si mantiene su livelli sensibilmente inferiori rispetto ai volumi registrati dai principali comparatori privati. Nel confermare la nostra disponibilità a valutare ogni intervento volto a rilanciare l'efficacia dello strumento – inclusa l'integrazione di una nuova interfaccia per la più agevole esposizione delle offerte commerciali, in linea con quanto auspicato dall'IVASS – evidenziamo la necessità di stabilire tempistiche di adeguamento informatico congrue e proporzionate alla complessità tecnica degli sviluppi richiesti, garantendo un'attuazione ordinata della misura ed evitando oneri gestionali sproporzionati a carico degli operatori.

****

Conclusioni

Le disposizioni di delega recate dall'articolo 11 del disegno di legge delineano un percorso di riforma equilibrato, capace di coniugare innovazione tecnologica, sostenibilità industriale e tutela dei consumatori.

Le opzioni applicative prospettate nel presente documento evidenziano come, all'interno del perimetro già definito dalla norma primaria, sia possibile realizzare interventi ad alto impatto, idonei a tradursi in una riduzione strutturale e duratura dei premi a favore degli assicurati virtuosi attraverso dinamiche concorrenziali.

> **La piena conferma dell'attuale formulazione normativa rappresenta la premessa indispensabile per l'adozione di decreti delegati mirati ed efficaci.**

Rinnoviamo la nostra piena disponibilità a proseguire la collaborazione con la Commissione, offrendo il nostro contributo tecnico sia nell'ambito dell'iter del provvedimento in titolo, sia nella successiva fase consultiva di esame degli schemi di decreto legislativo.