

A.C. 3634

Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021

X Commissione permanente

(Attività produttive, commercio e turismo)

CAMERA DEI DEPUTATI

Audizione ANIA

Roma, 21 giugno 2022

Signor Presidente, Onorevoli Deputati,
vi ringraziamo innanzitutto per averci dato l'opportunità di rappresentare la posizione del settore assicurativo sul disegno di legge A.C. 3634 - *Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021*.

Prima di passare alle nostre valutazioni, legate in particolare all'art. 31 "Modifica alla disciplina del risarcimento diretto per la responsabilità civile auto", ci sembra utile partire da alcuni dati di contesto per formulare alcune considerazioni di carattere generale sullo stato attuale dell'assicurazione RC Auto e su possibili interventi normativi idonei a stimolare la concorrenza fra imprese.

Contesto Italia Rc Auto: macro-dati ANIA 2020

Per meglio comprendere il quadro di riferimento del settore, riportiamo di seguito i principali dati relativi alla rc auto del 2020.

Veicoli circolanti: totale oltre 44 milioni

Veicoli assicurati: 41,5 milioni

Veicoli non assicurati: circa 2,6 milioni

Contenzioso: Da studi e analisi dell'ANIA in Italia oltre il 40% dei sinistri va in causa rispetto al 15% degli altri Paesi).

Frodi: i medesimi studi mostrano che in Italia il 10% dei sinistri stimato a rischio frode rispetto al 4% degli altri Paesi).

Prezzo medio RC auto: Dati **IPER** (ossia l'Indagine sui Prezzi Effettivi RC autovetture di IVASS) del 4° trimestre 2021 – rilevazione 5/03/2022

- Il prezzo effettivamente pagato per la garanzia r.c. auto rilevato per i contratti stipulati per le sole autovetture nel quarto trimestre del 2021 è in media pari a 360 euro.
- Il prezzo medio si è ridotto del -5,0 per cento su base annua e del **-24**

per cento rispetto al quarto trimestre del 2014.

Proposta ANIA: Riforma Rc Auto - Alcune linee di intervento

Per incidere sui fattori che possono determinare ulteriori riduzioni dei prezzi della RC Auto in Italia, l'ANIA e le imprese segnalano da tempo la necessità di ulteriori interventi strutturali da parte del Legislatore, per una riforma di ampio respiro volta al coordinamento, alla semplificazione e all'innovazione della normativa RC Auto, stratificatasi nel tempo e divenuta troppo complessa e in larga misura obsoleta.

Fra tali profili della RC Auto, anche in relazione al contenuto dell'art. 31 del disegno di legge in esame, indichiamo innanzitutto il **riordino della disciplina del risarcimento diretto dei sinistri RC Auto** regolata dalla Convenzione fra assicuratori e denominata **CARD**.

Con riferimento al disegno di legge "Concorrenza 2021" in esame, sembra utile menzionare **altri tre fra i diversi fattori di possibile miglioramento dell'assicurazione obbligatoria**, connessi alle seguenti differenze fra il nostro Paese e i principali paesi UE:

1. **l'attività antifrode del settore**, che dovrebbe riguardare anche la fase assuntiva dei rischi, dato che da ricerche dell'Ania l'incidenza frodi sul totale delle denunce in Italia è circa al 10% rispetto al 4% in media dei principali paesi europei;
2. **l'attività di contrasto all'evasione assicurativa**, in quanto nel nostro Paese si stima che il 6% dei veicoli siano non assicurati contro una media fra il 3-4% dei principali paesi UE;
3. Il **sistema Bonus Malus**, che richiede una profonda revisione vista la sua inefficacia sia in termini di calmieramento dei termini, sia in termini di svolgimento della propria funzione educativa basata su un sistema di incentivi (bonus) e penalizzazioni (malus).

A nostro avviso, **dalle iniziative strutturali** che ANIA e le imprese

propongono nei suddetti ambiti **potrà derivare un quadro di regole più chiare e aggiornate.**

1. RIORDINO DELLA DISCIPLINA DELLE PROCEDURE LIQUIDATIVE: IL RISARCIMENTO DIRETTO

Il sistema del risarcimento diretto, disciplinato dalle disposizioni di cui agli artt. 149 e 150 Codice delle assicurazioni private CAP, d.lgs. 7 settembre 2005, n. 209, come noto, è in vigore dal 2007 e riguarda attualmente, **in termini numerici, oltre l'80% dei circa 2 milioni di sinistri RC Auto gestiti complessivamente ogni anno dalle imprese assicuratrici.** Questa procedura liquidativa si applica, infatti, per legge alla tipologia di sinistri più ricorrente: quella con danni in prevalenza materiali e con sole lesioni personali di lieve entità al conducente (inferiore a 9 punti percentuali di invalidità permanente).

Tale sistema ha apportato oggettivi e significativi benefici ai danneggiati, che ne sono agevolati perché possono rivolgere la richiesta di risarcimento danni al proprio assicuratore, con una **modalità più diretta** rispetto alla procedura "ordinaria" di cui all'art. 148 CAP, mettendo alla prova l'efficienza della propria compagnia in termini di servizio - e perché sono **rimborsati più velocemente.** In questo modo, il sistema CARD ha contribuito anche a **contenere il contenzioso** in RC Auto.

Ciò premesso, si osserva quanto segue.

Modifica del risarcimento diretto di cui all'art. 31

La norma recata dall'art. 31 del ddl "Concorrenza 2021" si propone di estendere ulteriormente l'ambito di applicazione dei sinistri gestiti in regime di risarcimento diretto. In particolare, la finalità della previsione qui in commento appare quella di **equiparare in chiave pro-competitiva l'operatività delle imprese "estere"** di cui agli artt. 23 e 24 del CAP **rispetto alle attuali condizioni delle imprese nazionali,** con l'obiettivo

dell'**uniformità di trattamento dei danneggiati in sinistri RC Auto** rientranti nel regime di risarcimento diretto.

Al riguardo, da un lato comprendiamo la *ratio della norma* che pone tutte le imprese operanti in Italia sullo stesso piano. Va valutata anche in termini di velocità di liquidazione del sinistro. Ad esempio, questo dato è diverso a seconda che si tratti di imprese estere o nazionali:

- Sinistri CARD¹ con danni a cose: la velocità di liquidazione² delle imprese nazionali è di 33,2 giorni a fronte dei 36,4 giorni delle estere, con un tempo superiore per queste ultime di quasi il 10%;
- Sinistri CARD con lesioni del conducente fino a 9% di Invalidità Permanente-IP: la velocità di liquidazione delle imprese nazionali è di 102,8 giorni a fronte dei 115,9 giorni, quasi il 13% di tempo in più.

Dai dati sopra riportati risulta chiaro che un sistema come la CARD, soggetto a maggiori vincoli di vigilanza da parte dell'IVASS, comporta effetti positivi sulle tempistiche di risarcimento. Di conseguenza, l'introduzione di un obbligo di adesione per le imprese oggi non partecipanti potrà favorire un più veloce risarcimento per gli assicurati del nostro Paese, anche quando clienti di imprese estere.

Stesso ragionamento vale anche per la vigilanza sull'appropriatezza delle riserve rispetto ai sinistri da gestire. Una vigilanza stretta su questo tema rende minori i rischi di insolvenza in caso di pagamento dei sinistri. Oggi, invece, l'IVASS non ha alcun potere di verifica del rispetto dei requisiti finanziari di tali imprese estere in conformità delle regole di Solvency II, situazioni note solo alle Vigilanze estere, e pertanto l'Istituto italiano non è per esempio in grado di garantire che le riserve sinistri predisposte dalle

¹ Il dato dei sinistri CARD, sia per i danni a cose che per le lesioni del conducente, è relativo ai sinistri CID con doppia firma delle parti coinvolte nell'incidente con esclusione dei sinistri "naturali", ossia quegli incidenti che avvengono fra assicurati della stessa compagnia.

² Per velocità di liquidazione, sia per i danni a cose che per le lesioni del conducente e limitatamente ai sinistri che sono liquidati nello stesso anno di accadimento, si è utilizzato l'intervallo di tempo espresso in giorni intercorso fra la data di denuncia del sinistro alla compagnia di assicurazione e la data di effettiva liquidazione del danno.

suddette compagnie estere a fronte dei sinistri CARD (l'80% dei sinistri r.c. auto totali in Italia) da liquidare siano sufficienti a risarcire tutti i danneggiati.

Tramite la modifica dell'art. 150 del CAP che la presente proposta emendativa intende apportare, ferma l'impossibilità per l'IVASS di vigilare sull'entità delle riserve tecniche e sugli indici finanziari di competenza degli Istituti di vigilanza esteri, IVASS e CONSAP potrebbero, tuttavia, quanto meno vigilare sul fatto che anche le imprese estere debbano fornire garanzie finanziarie e processi gestionali adeguati a tal fine (ad es. una cauzione economica iniziale obbligatoria, il rispetto delle modalità di pagamento dei forfait CARD nella Stanza di Compensazione gestita da CONSAP...), come già previsto dalla normativa vigente.

Ciò chiarito, dall'altro lato va tuttavia previsto **un termine temporale adeguato** per l'introduzione dell'obbligo in esame, non inferiore ai 9-12 mesi dall'entrata in vigore della legge. A rigore, **la decorrenza più idonea dovrebbe essere il 1° gennaio 2023, in quanto la coincidenza con l'inizio dell'anno solare consentirebbe alle imprese oggi non aderenti di inserirsi correttamente nei flussi informatici e nel sistema di regole del risarcimento diretto.**

Le imprese "estere" hanno infatti la concreta ed effettiva **necessità di un lasso di tempo congruo per adattare:**

- ✓ **le clausole dei contratti r.c. auto** e il relativo set di documenti informativi precontrattuali e contrattuali per i contraenti;
- ✓ i processi aziendali di **valutazione e tariffazione dei rischi e di distribuzione** dei prodotti assicurativi;
- ✓ i processi aziendali di **liquidazione dei sinistri**, in coerenza con gli adempimenti stabiliti dal Regolamento attuativo del risarcimento diretto, di cui all'art. 150, comma 1, del CAP, recato dal DPR del 18 luglio 2006, n. 254 e dalla Convenzione fra assicuratori per il

risarcimento diretto-CARD stipulata ai sensi di detto DPR;

- ✓ le rispettive **procedure informatiche**, per la gestione dei flussi di comunicazione con CONSAP - Gestione Stanza di Compensazione e ANIA per la gestione dei sinistri CARD, il cui sistema opera sotto la vigilanza dell'IVASS.

Ciò posto, si forniscono di seguito anche alcune **considerazioni tecniche sul coinvolgimento dei motoveicoli al sistema CARD**, visto il susseguirsi di considerazioni di carattere tecnico a nostro avviso inesatte.

Considerazioni tecniche su CARD e motoveicoli

Sulla base dei dati più recenti di IVASS, CONSAP e ANIA risulta che nel ramo R.C. auto il settore delle due ruote (ciclomotori e motocicli) rappresenta:

- meno del 10% in termini di veicoli assicurati (4 milioni su un totale di 42,5 milioni);
- quasi il 6% in termini di raccolta premi (0,8 miliardi su un totale di 13,5 miliardi di euro);
- il 3,5% in termini di sinistri causati rientranti nella procedura CARD (63.500 su un totale di 1.800.000);
- circa il 10% in termini di importo dei sinistri rientranti nella procedura CARD (0,44 miliardi su un totale di 4,0 miliardi di euro)

L'avvio del sistema del risarcimento diretto è stato piuttosto travagliato sotto il profilo della determinazione dei forfait, ossia in merito al meccanismo di compensazione economica dei rapporti tra imprese stabilito dal legislatore su specifica indicazione dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato.

Il meccanismo fino al 2008 non differenziava i sinistri per tipologia di veicoli coinvolti negli incidenti; ciò creava appunto il problema dell'assicurazione dei veicoli a due ruote, in quanto il forfait non garantiva un rimborso equo all'impresa che indennizzava il proprio assicurato che aveva subito il danno. Questo perché per gli incidenti che coinvolgono i motociclisti è più elevata sia

l'incidenza dei danni alla persona che il relativo costo medio e, pertanto, l'assicuratore del motociclista non responsabile del sinistro si trovava a risarcire un valore sistematicamente superiore al forfait che riceveva dalla compagnia del responsabile che aveva causato il danno.

Solo dal 2010, grazie a una riforma legislativa sollecitata dal settore assicurativo, si è data soluzione al problema, prevedendo un forfait differenziato tra motocicli e tutte le restanti tipologie di veicoli.

Come risulta dai dati di CONSAP (“fotografati” al marzo 2022), a fronte di un importo pagato medio dei sinistri, che ad esempio nel 2019³ è pari a 3.058 euro, la compagnia gestoria (quella cioè che assicura il mezzo che ha subito il danno e lo risarcisce) ha ricevuto come forfait mediamente circa 3.000 euro dall'impresa debitrice (quella che assicura il mezzo responsabile), evidenziando quindi un allineamento sostanziale tra i due importi.

Ciò dimostra come la separazione dei motoveicoli per il calcolo del forfait sia stato rispondente alla soluzione della problematica descritta e come la stima del forfait sia stata adeguatamente quantificata. Nel corso degli anni analizzati, la differenza fra il risarcimento dei sinistri medi pagati e il forfait medio applicato, peraltro, ha sempre oscillato fra il -9% e il +4% ad ulteriore evidenziazione della buona “tenuta” del forfait (Tavola 1).

Sinistri SUBITI da un Motoveicolo (CARD)			
Anno di accadimento	Pagato medio	Forfait medio	Diff. %
2010	3.576	3.481	-2,6%
2011	3.561	3.415	-4,1%
2012	3.350	3.467	3,5%
2013	3.298	3.426	3,9%
2014	3.242	3.191	-1,6%
2015	3.139	2.877	-8,4%
2016	3.193	2.911	-8,8%
2017	3.139	2.987	-4,8%
2018	3.101	3.085	-0,5%
2019	3.058	2.999	-1,9%

Tavola 1

Fonte: CONSAP

Nota: Il forfait medio è ottenuto come media di tutti i forfait pagati considerando anche i sinistri concorsuali per i quali il forfait risulta pari al 50%

³ L'anno 2020 non è stato preso in considerazione in quanto influenzato dall'erratico andamento della sinistrosità a causa della pandemia

Analizzando invece **i sinistri causati dai motoveicoli**, sempre sulla base dei dati forniti da CONSAP, si rileva che nel 2019, a fronte di un importo pagato medio di 1.449 euro dall'impresa gestonaria, l'impresa debitrice ha esborsato mediamente un forfait di 1.588 euro, pari al 9,6% in più del danno effettivo. In altri termini, se non si fosse applicato il sistema di risarcimento diretto CARD, la compagnia debitrice (ossia la compagnia che assicura il motoveicolo) avrebbe pagato in media di meno di quanto si è trovata a risarcire invece con il versamento del forfait.

Va evidenziato però che questa differenza risultava più elevata al momento della differenziazione dei forfait per tipologia di veicolo (nel 2010 quando era pari addirittura a quasi il 25%) ma è andata poi assottigliandosi significativamente nel corso del tempo.

Tavola 2

Sinistri CAUSATI da un Motoveicolo (CARD)			
Anno di accadimento	Pagato medio	Forfait medio	Diff. %
2010	1.366	1.701	24,5%
2011	1.381	1.690	22,3%
2012	1.329	1.693	27,4%
2013	1.351	1.724	27,5%
2014	1.345	1.657	23,2%
2015	1.352	1.619	19,7%
2016	1.358	1.600	17,8%
2017	1.380	1.612	16,8%
2018	1.414	1.605	13,5%
2019	1.449	1.588	9,6%

Fonte: CONSAP

Nota: Il forfait medio è ottenuto come media di tutti i forfait pagati considerando anche i sinistri concorsuali per i quali il forfait risulta pari al 50%

Vale la pena inoltre precisare che - per come è costruito il sistema di risarcimento di diretto e i relativi forfait - **per la totalità del mercato e/o per una compagnia con un mix di veicoli in linea con la media di mercato, non ci dovrebbero essere vantaggi o svantaggi tecnici nell'applicazione del sistema CARD**, in quanto la compagnia debitrice si troverà anche nella situazione "speculare" dove un suo assicurato che guida (ad esempio)

un'autovettura e che subisce un danno da un motoveicolo, si troverà a risarcire un danno inferiore rispetto al forfait che gli verrà alla fine riconosciuto.

A differenza, infatti, di quanto avviene in altri Paesi europei, quali Francia e Spagna che hanno adottato in diverse forme il risarcimento diretto in RC Auto, **oggi in Italia l'importo del sinistro gestito in tale regime, o sinistro CARD, non può essere conosciuto dall'impresa mandante** (o debitrice: che assicura il responsabile del sinistro) **la quale deve pagare all'impresa mandataria** (o gestionaria: che rimborsa il proprio assicurato danneggiato per conto della mandante) **il c.d. "forfait"**, ossia una somma fissata ex ante da un apposito Comitato all'inizio di ogni anno, che corrisponde al costo medio dei sinistri CARD liquidati in precedenza.

2. RAFFORZAMENTO DELL'ATTIVITÀ ANTIFRODE E ANTIEVASIONE DELLA RC AUTO

È grave il fenomeno delle frodi alle quali le compagnie sono esposte, con spese non prevedibili che compromettono l'equilibrio di bilancio tra il premio assicurativo e il capitale posto a riserva per gli eventuali risarcimenti.

Di conseguenza, **tale fenomeno illegale contribuisce ad incrementare sia la "frequenza" che il "costo medio" dei risarcimenti** (per effetto dei sinistri inesistenti pagati e per effetto delle spese di giustizia sostenute), che sono i fattori tecnici che determinano il prezzo della copertura RC Auto, **con effetti economici negativi per tutti gli assicurati.**

In riferimento ai sinistri RC Auto, secondo le stime contenute nella Relazione IVASS dell'anno 2021, su un totale di 2 milioni di sinistri (anno 2020), 496.929 (pari al 24,9% del totale) sono stati classificati a rischio frode.

In questo contesto, **l'Associazione e le imprese stanno portando avanti numerose attività volte a rafforzare il contrasto delle frodi da parte delle singole compagnie, le quali potranno così competere ancor più efficacemente fra loro anche su questo terreno.**

2.1 Possibilità di consultare le banche dati di settore, ed in primis l'Archivio Integrato Antifrode dell'IVASS, anche in fase assuntiva

In primo luogo, si evidenzia l'impegno profuso dall'Associazione e dalle imprese nel collaborare con l'IVASS in ambito antifrode, partecipando fattivamente al Tavolo Tecnico costituito dall'Istituto per **l'evoluzione del Portale AIA-Archivio Integrato Antifrode** istituito ex lege (art. 21 della legge n. 221/2012, di conversione del d.l. n. 179/2012) presso l'IVASS, che lo mette a disposizione delle imprese stesse per svolgere attività antifrode sui sinistri r.c. auto e per l'implementazione della nuova banca dati sinistri (BDS r.c. auto) sottostante il Portale AIA, al fine di rendere tali strumenti sempre più efficienti nell'attività di intercettazione delle frodi in fase liquidativa.

Attualmente, tuttavia, l'archivio AIA non è consultabile in fase di assunzione dei contratti RC Auto con un grave vulnus alla competenza ed efficacia del contrasto alle frodi che dovrebbero essere prevenute ed intercettate a monte dell'attività liquidativa, nella fase antecedente della preventivazione e stipulazione del contratto.

A tal fine, da tempo **l'ANIA sostiene la necessità di una modifica del suindicato art. 21 della legge n. 221/2012, con l'estensione delle competenze della Vigilanza in materia antifrode e l'accesso delle imprese all'Archivio Antifrode IVASS anche alla fase assuntiva RC Auto.**

2.2. Realizzazione di una banca dati sinistri non auto e di una piattaforma multi-ramo

Fra le altre iniziative in campo antifrode, l'ANIA offre anche la sua collaborazione per agevolare le Autorità nella raccolta delle informazioni utili alle indagini, oltre alla **sottoscrizione con le Procure della Repubblica Italiana dei Protocolli d'intesa** aventi come obiettivo la facilitazione dello

scambio di informazioni tra organi giudiziari e compagnie assicuratrici, al fine di facilitare le indagini antifrode auto e non auto e abbattere le tempistiche, in modo da non superare il termine di prescrizione.

2.3 Riordino della disciplina relativa al Foro competente

Il fattore determinante che disincentiva le compagnie di assicurazione a sporgere querela in caso di sospetta frode è rappresentato dalle **criticità che caratterizzano il processo penale per frode assicurativa** ai sensi dell'art. 642, poiché:

- si tratta di reato di **norma perseguibile a querela di parte** (alti costi del contenzioso, rischio di contro-querelle, basse possibilità di recuperare il danno economico patito);
 - la situazione è **peggiorata dopo la legge sulla non punibilità del reato di lieve entità**; nel maggior numero dei casi che vede protagonisti singoli truffatori, e non il crimine organizzato, il reato di frode assicurativa rientra tra le condizioni di non punibilità dell'imputato per esiguità del pregiudizio economico provocato e non abitualità dell'imputato rispetto al medesimo reato;
 - è conosciuto l'intasamento delle Procure che determina **l'archiviazione per prescrizione di gran parte delle azioni penali**. Il 70% delle udienze viene fissato a 3 anni dalla richiesta. Dall'avvio dell'azione penale alla sentenza di 1° grado passano mediamente 4 anni. In questo contesto è sufficiente ricorrere in appello per avere buone possibilità di raggiungere il termine prescrizione di 6 anni.

Le criticità che si incontrano nell'affrontare un contenzioso si riflettono nei dati ricavabili dall'ultima pubblicazione IVASS (anno 2020), dalla quale si ricava che, nel periodo 2013-2019, i procedimenti penali avviati dalle imprese sono 22.644, di cui solo il 34% circa sono pervenuti a esiti conclusivi (archiviazione/assoluzione o condanna). Dei procedimenti penali che hanno avuto un esito finale nel suddetto periodo 2013-2019, più del 50% si sono

conclusi per archiviazione.

Per attenuare tale fenomeno, ANIA chiede di prevedere che, in deroga a quanto previsto dall'art. 19 c.p.c., il giudice competente per ogni controversia che dovesse insorgere a causa di un sinistro causato dalla circolazione di un veicolo o di un natante sia ex lege quello del luogo in cui si è verificato il sinistro.

Ciò favorirebbe l'attività di indagine e la conseguente raccolta di mezzi istruttori da parte delle Forze dell'Ordine, soprattutto nella non remota ipotesi in cui dall'evento dovessero emergere profili di responsabilità penale. In quest'ultimo caso, peraltro, l'attribuzione esclusiva della competenza al giudice del luogo in cui si è verificato il sinistro sarebbe perfettamente allineata a quanto disposto dall'art. 8 del Codice di procedura penale, che, in linea generale, attribuisce la competenza territoriale al giudice del luogo in cui il reato è stato consumato.

All'opposto, **l'attuale possibilità del danneggiato di rivolgersi a un giudice diverso rispetto a quello del luogo in cui si è verificato il sinistro – vale a dire quello della sede legale dell'impresa assicuratrice interessata – rende certamente più difficoltosa l'attività di indagine delle Forze dell'Ordine che effettuano le indagini sul territorio**, non essendo in diretto collegamento con il Giudice di pace o il Tribunale investiti della causa civile.

Tra l'altro gran parte delle sedi legali delle imprese di assicurazione italiane si concentra in particolari province (ad es. Milano), comportando un enorme carico di azioni dirette presentate dai danneggiati al foro generale delle persone giuridiche (luogo ove è ubicata la sede legale dell'impresa), con conseguente appesantimento dell'attività di un ridotto numero di Giudici di pace e Tribunali.

3. REVISIONE DEL SISTEMA BONUS MALUS

Nell'ambito della proposta di riforma organica della RC Auto elaborata dall'ANIA e dal settore assicurativo, **un posto di rilievo occupa anche la proposta di revisione del sistema Bonus-Malus**, oggi ormai notoriamente inefficiente come sistema di valutazione del rischio.

È infatti acclarato che l'informazione della classe unica di merito (CU) - stabilita dall'Istituto di vigilanza sulle imprese di assicurazione (IVASS) a fini di comparabilità delle polizze Auto in Bonus Malus - sia ormai poco rilevante come criterio selettivo e premiante della clientela, perché oltre l'80% di tutti gli assicurati si trova nella 1^a classe di merito. Questa percentuale di "popolamento" della 1^a classe CU, inoltre, supera il 90%, se si fa riferimento alle sole autovetture assicurate.

Per superare questa situazione, l'ANIA e le imprese hanno messo a punto una proposta che mira ad introdurre un diverso sistema, il quale preveda l'osservazione di più elementi, rispetto a quelli attuali, con macro-regole a livello legislativo-regolamentare per la comparabilità delle polizze r.c auto, mediante principi e criteri di delega al Governo per emendare l'art. 133 "Formule tariffarie" del Decreto Legislativo 7 settembre 2005, n. 209 (Codice delle assicurazioni private-CAP), in modo tale da rinnovare il Bonus Malus con l'introduzione di ulteriori elementi di valutazione del rischio da circolazione, maggiormente legati al comportamento degli automobilisti.

Tramite questi **nuovi elementi di valutazione, nonché nuove regole**, la proposta **ha l'obiettivo di stimolare ulteriormente la concorrenza fra le compagnie a favore degli assicurati, rivitalizzando il Bonus Malus**, in modo che torni ad essere un sistema tariffario concretamente **in grado di premiare comportamenti di guida più accorti e di "scoraggiare" le condotte pericolose**, e per tale via di contribuire alla **maggior sicurezza**

di tutti gli utenti della strada, in primo luogo di quelli più vulnerabili, ossia pedoni e ciclisti.

A tal fine l'ANIA e le compagnie mettono sin da ora la propria specifica esperienza al servizio del Parlamento, del Governo e dell'IVASS, al quale hanno già sottoposto la richiesta di riaprire un apposito Tavolo istituzionale di confronto tecnico dedicato allo studio di un nuovo Bonus Malus. In tale sistema andrebbero ipotizzate nuove regole evolutive delle classi di merito uniche a fini di comparabilità e utilizzati, da parte delle compagnie, nuovi parametri a fini di migliore valutazione del rischio e premialità degli assicurati "virtuosi", quali lo stato dei "punti patente" e le eventuali detrazioni dei "punti patente" stessi connesse alle violazioni del Codice della strada.

* * *

Signor Presidente, Onorevoli Deputati, Vi ringraziamo dell'attenzione riservata alle osservazioni di ANIA in questo ambito e restiamo a disposizione per ogni eventuale chiarimento.