

ATTO CAMERA
MOZIONE 1/00027

Dati di presentazione dell'atto

Legislatura: 17

Seduta di annuncio: 10 del 29/04/2013

Firmatari

Primo firmatario: SCOTTO ARTURO

Gruppo: SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'

Data firma: 24/04/2013

Elenco dei co-firmatari dell'atto

Nominativo co-firmatario	Gruppo
MIGLIORE GENNARO	SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'
LACQUANITI LUIGI	SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'
FERRARA FRANCESCO DETTO CICCIO	SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'

Stato iter:
IN CORSO

Atto Camera

Mozione 1-00027

presentato da

SCOTTO Arturo

testo di

Lunedì 29 aprile 2013, seduta n. 10

La Camera,

premessi che:

l'Autorità garante della concorrenza e del mercato il 22 febbraio 2013 ha pubblicato i risultati dell'indagine conoscitiva riguardante la procedura di risarcimento diretto e gli assetti concorrenziali del settore della responsabilità civile auto allo scopo di accertare le cause dell'andamento dei premi e dei costi, nonché di individuare le possibili implicazioni concorrenziali della disciplina attuativa della procedura di risarcimento diretto;

detta indagine, infatti, conferma che i premi responsabilità civile auto in Italia sono in media più elevati e crescono più velocemente rispetto a quelli dei principali Paesi europei: il premio medio è più del doppio di quelli di Francia e Portogallo, supera quello tedesco dell'80 per cento [circa](#) e quello olandese di quasi il 70 per cento;

la crescita dei prezzi per l'assicurazione sul periodo 2006-2010 è stata quasi il doppio di quella della zona euro e quasi il triplo di quella registrata in Francia; parallelamente il nostro Paese si caratterizza per la frequenza sinistri e il costo medio dei sinistri più elevati tra i principali Paesi europei: in particolare, la frequenza sinistri è quasi il doppio di quella in Francia e in Olanda e supera di circa il 30 per cento quella in Germania; il costo medio dei sinistri in Italia supera quello della Francia di circa il 13 per cento, quello della Germania di oltre il 20 per cento ed è più del doppio di quello del Portogallo;

tuttavia, il numero delle frodi accertate ai danni delle compagnie in Italia appare quattro volte inferiore a quello accertato dalle compagnie nel Regno Unito e la metà di quello accertato in Francia;

l'indagine conferma, analizzando le polizze reali, aumenti molto forti successivi all'introduzione del risarcimento diretto, talvolta indicato con la sigla CARD, convenzione tra assicuratori per il risarcimento diretto. Detta forma di risarcimento, nell'ambito del diritto delle assicurazioni, è la procedura di rimborso assicurativo che dal 1° febbraio 2007 in caso d'incidente stradale consente ai danneggiati non responsabili (o parzialmente non responsabili) di essere risarciti direttamente dal proprio assicuratore. In verità, il presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, in occasione della relazione annuale sull'attività svolta nel 2010, aveva già affermato che il meccanismo dell'indennizzo diretto non ha funzionato sino ad oggi e che rimangono profondi squilibri nei premi pagati tra gli assicurati in base alla provenienza geografica;

la citata indagine condotta dall'Antitrust è stata condotta su sette ipotetici profili di assicurati diversi, ciascuno dei quali con caratteristiche di rischio diverse;

ad ogni compagnia è stato quindi chiesto di fornire informazioni sui premi effettivamente corrisposti da ciascun profilo di assicurato in ciascuna delle trenta province analizzate. I premi per la responsabilità civile auto sono cresciuti sull'arco temporale analizzato (2007-2010) a tassi piuttosto significativi per quasi tutti i profili di assicurato e in larga parte degli ambiti provinciali considerati nell'indagine, sia per i soggetti maschili che femminili;

i pensionati con vetture di piccola cilindrata, i giovani con ciclomotori e i quarantenni con i motocicli sono le categorie di assicurati per le quali i premi sono aumentati in gran parte delle province incluse nel campione analizzato;

ad esempio, gli aumenti annui medi delle polizze responsabilità civile auto a livello provinciale sul periodo 2007-2010 hanno raggiunto il 20 per cento nel caso di un neo-patentato con un'auto di piccola cilindrata, il 16 per cento all'anno per un quarantenne con un'autovettura di media cilindrata, il 9-12 per cento per un pensionato (donna o uomo) con un'autovettura di piccola cilindrata, il 12-14 per cento all'anno per un diciottenne (donna o uomo) con un ciclomotore e superato il 30 per cento annuo per un quarantenne (donna o uomo) che assicura un motociclo;

secondo l'ANIA, l'associazione fra le imprese assicuratrici, i prezzi della responsabilità civile auto sono più alti a causa di una frequenza dei sinistri doppia, di risarcimenti molto più elevati (soprattutto per i danni alla persona) e di una inadeguata azione di contrasto ai reati di frode in assicurazione;

le province con gli aumenti più significativi sono localizzate nella gran parte dei casi nel Centro-Sud Italia; tali province si caratterizzano, infatti, per una crescita dei premi superiore a quella riscontrata nel Nord Italia;

nel 2012, il Governo Monti ha introdotto con i decreti-legge n. 1 e n. 179 del 2012 diverse disposizioni che riguardano il tema delle liberalizzazioni, del risarcimento diretto e delle frodi nel settore assicurativo;

in particolare, il decreto-legge n. 179 del 2012 ha vietato il rinnovo tacito del contratto responsabilità civile auto per il quale ha inoltre previsto la definizione di un «contratto base» nel quale devono essere contenute tutte le clausole necessarie ai fini dell'adempimento di assicurazione obbligatoria. Tale contratto base deve essere, tuttavia, ancora definito con decreto del Ministro dello sviluppo economico, sentiti l'IVASS, l'ANIA e le principali associazioni rappresentative degli intermediari assicurativi. In precedenza, il decreto-legge n. 1 del 2012 (il cosiddetto decreto liberalizzazioni) ha previsto diverse disposizioni volte a rendere più concorrenziale e trasparente il settore assicurativo al fine di ridurre il costo delle polizze anche attraverso il contrasto alle frodi. Ad esempio, sono state previste la volontaria ispezione del veicolo e la «scatola nera» che consentono una riduzione delle tariffe nonché una restrizione della risarcibilità per le lesioni di lieve entità alla persona. Il decreto-legge n. 1 del 2012, intervenendo sul sistema del risarcimento diretto, ha introdotto un nuovo criterio che deve essere definito dall'IVASS, per il funzionamento del sistema al fine di incentivare l'efficienza produttiva delle imprese ed in particolare il controllo dei costi dei risarcimenti e l'individuazione delle frodi;

in questi ultimi mesi diverse associazioni hanno elaborato piani e proposte per riformare radicalmente il settore della responsabilità civile auto, porre un freno al caro tariffe e riuscire a garantire un risparmio reale agli assicurati, con particolare riferimento a quelli virtuosi, che non commettono sinistri con colpa;

secondo l'Associazione Federconsumatori Campania anche un numero esiguo di interventi immediati di carattere normativo potrebbe rivelarsi cruciale per ottenere concretamente una diminuzione delle tariffe della responsabilità civile auto;

ad avviso di tale associazione, in particolare, nel complesso la novità maggiore potrebbe essere ricondotta all'introduzione dell'obbligo di pubblicità per le statistiche sui sinistri responsabilità civile auto, che farebbe finalmente riflettere su quanto siano eccessive le differenze tariffarie tra alcune province del Nord e del Sud Italia. E ciò non perché le compagnie assicuratrici tengano segrete dette statistiche, ma perché quelle fornite presentano spesso numerose discrepanze con altre elaborate da altri enti o organi assolutamente comunque attendibili, come ad esempio quelle elaborate dall'ISTAT;

inoltre, considerando che anche l'IVASS (Istituto per la vigilanza nella assicurazioni) recentemente ha messo in luce quanto il sospetto di discriminazioni assicurative sia sempre di più una certezza, non si riesce ragionevolmente a capire in base a quali parametri un soggetto assicurato della provincia di Napoli – a parità di sinistrosità – possa arrivare a pagare quattro o cinque volte la tariffa media di alcune province del Nord;

altre richieste di modifica normativa avanzate dalla predetta Associazione riguardano l'ulteriore inasprimento delle pene per chi compie il reato di frode assicurativa (che attualmente prevede la reclusione da sei mesi a quattro anni), la fissazione a quindici giorni dei tempi di prescrizione per la denuncia di un sinistro ed, ancora, l'introduzione del divieto di cessione del credito assicurativo;

la denuncia del sinistro di cui sopra deve avvenire in tempi brevissimi. A questo proposito è bene precisare che per la denuncia di sinistri (che la legge definisce «avviso»), il legislatore ha fissato il termine di tre giorni, salvo che la polizza fissi periodi più lunghi (si usa allungare tale termine dilatorio sino a giorni

cinque, sette, dieci, quindici o un mese). Qualora la denuncia dovesse pervenire oltre tale termine, l'assicuratore può: a) in caso di dolo, rifiutare la prestazione assicurativa; b) in caso di colpa, ridurre l'indennità in ragione del pregiudizio sofferto. Ovviamente è l'assicuratore che deve provare d'aver avuto un pregiudizio ed in quale misura (in altri termini se il ritardo non crea pregiudizio, il sinistro può essere denunciato entro due anni, poi è prescritto). In considerazione del fatto che qualche assicuratore, di fronte ad un ritardo, anche minimo, contesta *in toto* l'indennizzo è bene sottolineare che ciò deve avvenire solo in caso di dolo provato dell'assicurato, mentre per la colpa conclamata vale solo la riduzione dell'indennizzo nella esatta misura del pregiudizio sofferto e provato (confronta sul punto gli articoli n. 1913, 1915 e 2952 del codice civile);

L'introduzione del divieto di cessione del credito assicurativo rappresenterebbe, invece, una disposizione essenziale per combattere le frodi in tale settore. Il divieto di cessione del credito del diritto al risarcimento del danno è causa di speculazioni e aumenti immotivati degli indennizzi: la cessione del diritto al risarcimento dei danni derivanti dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti costituisce una pratica diffusa che determina un'alterazione dei rapporti tra creditore della prestazione risarcitoria, da una parte, e debitore responsabile dell'evento dannoso e suo assicuratore, dall'altra. La prassi consiste nell'acquisto da parte di intermediari di tali diritti di credito, senza che vi sia stata alcuna valutazione dei danni in contraddittorio con il responsabile, e nella successiva ripresentazione della pretesa risarcitoria nei confronti dell'impresa di assicurazione con tentativo di lucrare, aumentandole, sulle somme destinate al ristoro del danno. Ciò determina sia il rischio che il danneggiato si veda liquidate in via anticipata somme non congrue rispetto al danno subito, sia una ricorrente speculazione che conduce ad un incremento del danno, a esclusivo vantaggio dell'intermediario dei sinistri. Il divieto della cessione del credito (fatta salva l'ipotesi che l'assicuratore abbia accettato la cessione del suo debito) rappresenta per altro una proposta condivisa con le maggiori associazioni dei consumatori;

infine, secondo l'Associazione Federconsumatori Campania sarebbe comunque difficile immaginare un sistema assicurativo equo senza che venga approvato un apposito provvedimento sulla cosiddetta «tariffa unica». In buona sostanza, secondo Federconsumatori Campania, salvo qualche differenza relativa ai costi gestionali sarebbe difficile giustificare a cittadini di province differenti tariffe diverse tra loro, specialmente se le differenze arrivano fino a 1.000 euro, quando essi si trovano nella condizione di guidatori virtuosi, ovvero senza sinistri segnati sull'attestato di rischio,

impegna il Governo:

ad adottare ogni iniziativa normativa volta:

a) a prevedere l'introduzione dell'obbligo da parte delle compagnie di assicurazione di comunicare le statistiche in base alle quali viene calcolata la tariffa ed il premio per provincia di residenza;

b) ad inasprire ulteriormente le pene per il compimento del reato di frode assicurativa di cui all'articolo 642 del codice penale;

c) a fissare a 15 giorni i termini di prescrizione per la denuncia di un sinistro;

d) ad introdurre il divieto di cessione del credito assicurativo;

e) a prevedere un tetto massimo di differenziazione geografica per gli assicurati;

f) ad approvare rapidamente i provvedimenti di attuazione, ancora fermi, derivanti dalle misure sulle liberalizzazioni varate nel 2012 con riferimento al settore assicurativo.

(1-00027) «Scotto, Migliore, Lacquaniti, Ferrara».