

## Quanto (non) sanno gli italiani di Rc auto

*Barbara Baggi e Lorenzo Zucchi*

**La conoscenza dell'assicurazione per la responsabilità civile degli autoveicoli presenta luci e ombre. Grazie a un'inchiesta statistica di Altroconsumo possiamo fare il punto della situazione: alcune carenze informative dei consumatori sono strettamente collegate alle criticità di questo mercato.**

L'iniziativa "Guido Sicuro" - finanziata dal ministero dello Sviluppo economico, nata dalla collaborazione di diverse associazioni di difesa dei consumatori (Altroconsumo, Codici, Acu, Casa del Consumatore e Confconsumatori) e volta ad aumentare la consapevolezza degli assicurati riguardo diversi aspetti di questa copertura assicurativa - ci ha fornito l'opportunità di testare il livello di conoscenza dell'assicurazione Rc auto in Italia e in altri tre Paesi europei.

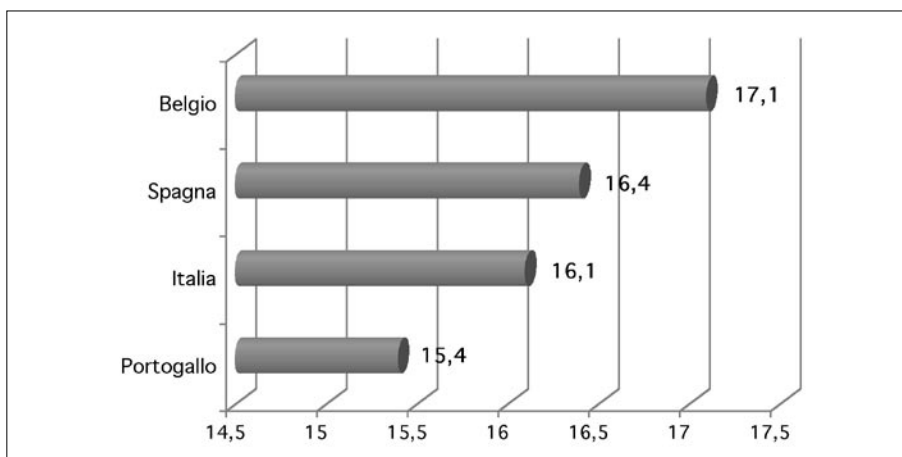
L'indagine statistica è stata condotta da Altroconsumo nel corso del mese di aprile e discussa pubblicamente il 25 giugno 2012 durante la tavola rotonda "Quanto ne sai di Rc auto?", organizzata a Roma da Altroconsumo. Ventitré quesiti sulla conoscenza della Rc auto sono stati posti ai consumatori di quattro Paesi dell'Unione europea: oltre all'Italia, Belgio, Portogallo e Spagna. In totale hanno risposto quasi 5.000 persone titolari di assicurazione auto. I dati ottenuti sono stati pesati statisticamente in modo da potersi considerare rappresentativi delle rispettive popolazioni per sesso, età, titolo di studio e distribuzione geografica.

### *La conoscenza generale e il confronto con gli altri Paesi*

Il numero medio di risposte giuste varia senza scostamenti significativi dalle 17 del Belgio alle 15 del Portogallo (Fig. 1). In Italia è stato di 16: giovani e uomini sono un po' meglio informati, mentre non ci sono differenze nel punteggio ottenuto a seconda della zona di residenza.

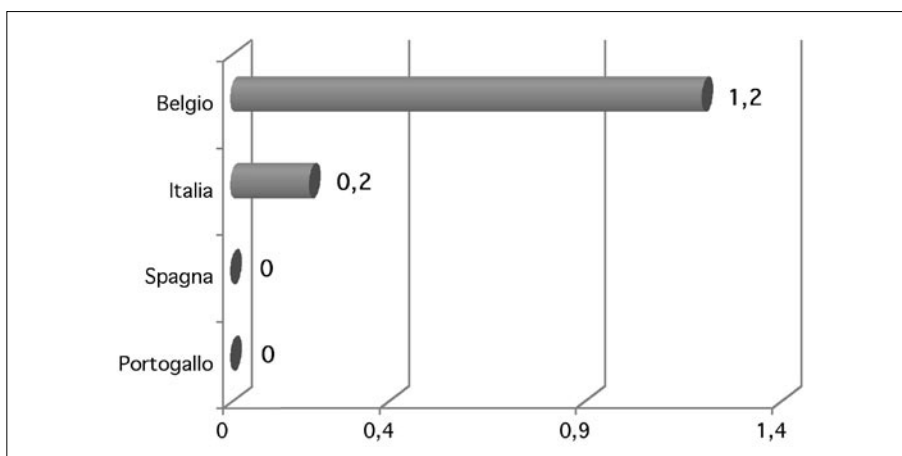
È stato calcolato anche l'indice di conoscenza sommando le risposte giuste date a ciascuna domanda e in questo caso il panorama è risultato desolante: in Italia solo tre persone su oltre 1.700 hanno saputo dare la risposta corretta a tutti i quesiti. In Belgio sono state l'1,2%, addirittura nessuno nei Paesi iberici, a riprova che il problema di conoscenza dei contratti Rc auto può considerarsi universale (Fig. 2).

**Fig. 1 – Indice generale di conoscenza della Rc auto - punteggio medio per Paese**



Fonte: Altroconsumo

**Fig. 2 – Percentuale di intervistati che hanno risposto correttamente a tutti i quesiti**



Fonte: Altroconsumo

### *Aspetti specifici - la conoscenza degli assicurati italiani*

Passiamo ora al setaccio le domande e le risposte per quel che riguarda il comportamento degli intervistati italiani. Come prima domanda è stato chiesto che cosa fosse effettivamente coperto dalla polizza Rc auto e la quasi totalità è stata in grado di indicare correttamente i danni al veicolo (96%) e al guidatore dell'altra auto (92%) coinvolta in un ipotetico incidente. La polizza di responsa-

bilità civile auto, infatti, copre i danni che vengono causati a terzi e non quelli che causiamo al nostro veicolo o alla nostra persona in quanto guidatori. Un terzo degli italiani ha, invece, dichiarato di non essere a conoscenza del fatto che i danni fisici al conducente che ha causato il sinistro non sono coperti dalla Rc auto. Per coprire questi danni è necessario stipulare la clausola accessoria “Infortuni del conducente”, così come per coprire i danni al proprio veicolo - sempre se l'assicurato è responsabile del sinistro - è necessaria una polizza kasko<sup>1</sup> (anche in questo caso circa il 30% degli italiani intervistati ha dichiarato di non esserne a conoscenza).

Come per il conducente, il consumatore si trova spesso proposte altre clausole aggiuntive nei preventivi Rc auto, anche se in maniera meno automatica, specialmente al Sud. Soprattutto la garanzia furto in molte zone, come per esempio la tristemente nota Napoli, generalmente non è offerta. Questo aspetto non è comunque in contrasto con l'obbligo a contrarre,<sup>2</sup> in quanto riguarda la sola copertura Rc auto, mentre l'offerta delle altre garanzie dipende dalle politiche commerciali delle compagnie assicurative. Resta comunque il fatto che il 16% degli intervistati italiani non sa che furto e incendio non rientrano nella copertura Rc auto.

Qualche dubbio permane anche sul significato di franchigia, cioè l'ammontare del danno che rimane a carico dell'assicurato: addirittura il 9% degli italiani la confonde con il premio. Altri la indicano come tassa fissa (2%) o aumento percentuale (3%), mentre il restante 86% è in grado di riconoscere la definizione corretta tra le quattro proposte.

Nove italiani su dieci conoscono il funzionamento generale del sistema *bonus malus* nei suoi termini più generali, ma si registrano comunque piccole *nuance* di ignoranza che non vanno sottovalutate. Per esempio, il 16% non sa che un *malus* provoca un peggioramento di due classi (CU - classe di conversione universale), analogamente il 17% non sa quantificare un *bonus* nel miglioramento di una classe, fatta salva ovviamente la non appartenenza alla prima classe. Infine, un 7% pensa che qualsiasi incidente avuto, anche quelli in cui non si è dichiarati responsabili, dia origine a un *malus*. Gli italiani sanno in generale distinguere tra classe universale e classe interna: solo il 15% le confonde attribuendo all'una la dipendenza dalla compagnia assicuratrice dell'altra. Sul significato della classe universale sorge qualche dubbio in più: più di un terzo dei rispondenti non conosce il ruolo standardizzante delle classi CU. Ancora il 34% crede erroneamente che la classe universale debba per forza essere diversa da quella interna.

<sup>1</sup> Con la garanzia kasko sono coperti i cosiddetti “guasti accidentali”, ossia i danni materiali e diretti subiti dal veicolo assicurato in conseguenza di collisione, urto, uscita di strada non dovuti alla responsabilità di terzi.

<sup>2</sup> Comma 1, art. 132 Codice delle assicurazioni private: «Le imprese di assicurazione sono tenute ad accettare, secondo le condizioni di polizza e le tariffe che hanno

l'obbligo di stabilire preventivamente per ogni rischio derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti, le proposte per l'assicurazione obbligatoria che sono loro presentate, fatta salva la necessaria verifica della correttezza dei dati risultanti dall'attestato di rischio, nonché dell'identità del contraente e dell'intestatario del veicolo, se persona diversa...».

Questa confusione sul sistema *bonus malus* probabilmente trae origine dal vecchio sistema tariffario, uguale per tutte le compagnie, che era articolato su 18 classi di merito corrispondenti a crescenti livelli di premio con regole uniformi per l'ingresso e le evoluzioni. Nel 1994, con la liberalizzazione del mercato, le compagnie hanno potuto modificare anche il sistema *bonus malus*, ma hanno dovuto comunque garantire la confrontabilità tra i diversi sistemi interni adottati - resa possibile attraverso la classe CU che viene sempre indicata sull'attestato di rischio - oltre al riconoscimento del diritto di ogni assicurato a conservare la propria storia assicurativa e alla sua portabilità.<sup>3</sup> Ogni compagnia infatti è tenuta a redigere una tabella di corrispondenza specifica tra la classe CU e le sue classi interne, che possono essere di gran lunga superiori alle 18 previste della vecchia tabella Cip.<sup>4</sup> Questo "doppio binario" può generare confusione nell'assicurato, vista anche la complessità di alcune tabelle di conversione e delle regole evolutive delle classi interne applicate da ciascuna compagnia. L'Isvap<sup>5</sup> ha richiesto a tutte le compagnie le informazioni necessarie per poter rivisitare in maniera organica il sistema di *bonus malus*:<sup>6</sup> oltre alle classi interne delle compagnie sempre più complicate, si è aggiunto il problema di valorizzare quell'altissima percentuale di guidatori virtuosi che, non causando sinistri, si sta concentrando sempre più nelle prime classi di merito e che sotto una certa soglia non potrà più godere dei benefici del miglioramento di classe. Nel momento in cui stiamo scrivendo non sappiamo ancora quali saranno le conclusioni dell'Istituto di vigilanza, anche se l'intento è la definizione di un nuovo meccanismo che rispecchi nel prezzo le condotte effettivamente tenute dagli automobilisti.

Una pietra miliare della Rc auto, il Decreto Bersani del 2007,<sup>7</sup> è tuttora sconosciuta a circa la metà degli assicurati italiani, il che è decisamente sorprendente, visto che il suo ambito di applicazione, prima assicurazione per un ulteriore veicolo all'interno di un nucleo familiare, coinvolge un gran numero di assicurati. Il 57% è ancora convinto che un diciottenne neopatentato debba per forza partire dalla classe di partenza con la sua auto da assicurare per la prima volta, nonostante la possibilità di acquisire la classe del padre. Analogamente, il 51% considera come veritiera la situazione in cui, dopo dieci anni senza essere titolari di un'assicurazione auto, si debba ripartire dalla classe di partenza anche se

<sup>3</sup> Vedi circolare Isvap 555/D del 2005, abrogata dal Regolamento Isvap 4/2006.

<sup>4</sup> Comitato interministeriale prezzi. Prima della liberalizzazione del mercato Rc auto (luglio 1994), le tariffe erano soggette a un regime di prezzi amministrato ed erano approvate ogni anno dal Cip.

<sup>5</sup> Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni private e di interesse collettivo: in base al Decreto Legge 95/2012 convertito con la Legge 135/2012 verrà sostituito dall'Ivass (Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni) sotto il controllo della Banca d'Italia.

<sup>6</sup> Lettera al mercato scritta a seguito della segnalazione del 29 dicembre 2010 inviata ai Presidenti del Senato e della Camera, al Presidente del Consiglio e al ministro

dello Sviluppo economico: il testo proponeva l'attuazione di alcuni interventi normativi volti a ridurre i costi del sistema.

<sup>7</sup> Comma 4-bis, art. 134 Codice delle assicurazioni private, così come modificato dal Decreto Legge 7/2007: «L'impresa di assicurazione, in tutti i casi di stipulazione di un nuovo contratto, relativo a un ulteriore veicolo della medesima tipologia, acquistato dalla persona fisica già titolare di polizza assicurativa o da un componente stabilmente convivente del suo nucleo familiare, non può assegnare al contratto una classe di merito più sfavorevole rispetto a quella risultante dall'ultimo attestato di rischio conseguito sul veicolo già assicurato».

un'altra persona del proprio nucleo familiare è assicurata e, quindi, si potrebbe usufruire della sua classe. Il 35% non sa che il Decreto Bersani non prevede che si possa usufruire della classe agevolata in caso di veicoli di diversa tipologia (per esempio auto e moto). Pur esulando dal contenuto del Decreto Bersani, ma sempre in tema di mantenimento della classe di rischio, ben il 61%, inoltre, non è a conoscenza della possibilità di acquisire la stessa classe di un veicolo in *leasing*.<sup>8</sup>

In caso di incidente, l'assicurato italiano tende a far riferimento sempre alla propria compagnia assicurativa, qualunque siano le condizioni del sinistro. Nel caso di incidente tra due veicoli e senza invalidità riportate è nel giusto: l'82% sa che in queste condizioni è applicabile il cosiddetto indennizzo diretto. Ma solo uno su quattro sa che il risarcimento diretto non si può applicare al caso in cui ci siano invalidità superiori al 9% riportate dal conducente dell'altro veicolo coinvolto. Infatti questa modalità risarcitoria si applica nel caso in cui siano coinvolti due veicoli entrambi identificati, regolarmente assicurati e immatricolati in Italia e se, oltre alle cose trasportate e al veicolo, il conducente ha riportato danni fisici non gravi, cioè danni alla persona con invalidità permanente non superiore al 9% (per esempio il colpo di frusta). Nel caso dei ciclomotori, il mezzo deve essere targato secondo il nuovo regime di targatura entrato in vigore il 14 luglio 2006. Dal febbraio 2012 comunque i ciclomotori posti in circolazione anteriormente a tale data devono munirsi del certificato di circolazione e della nuova targa.<sup>9</sup>

In caso di incidenti in Italia con controparte estera, solo meno di un terzo sa che la richiesta di rimborso va indirizzata all'ufficio preposto (l'Uci, Ufficio centrale italiano). La Consap (Concessionaria servizi pubblici spa) è, invece, il riferimento per gli incidenti con veicoli non assicurati (lo sa il 42%) e per quelli con veicoli che si sono dati alla fuga (risposta corretta per il 52%).<sup>10</sup> Non ci sono grossi problemi nemmeno per quel che riguarda la conoscenza del modulo Cai (ex Cid), che il 92% riconosce essere il modulo per la constatazione amichevole.

Il Codice delle assicurazioni private<sup>11</sup> in determinate situazioni consente alle compagnie di escludere la copertura Rc auto: l'assicurazione sarà comunque tenuta a coprire i danni ai terzi danneggiati, ma può rivalersi del tutto o in parte nei confronti dell'assicurato. Ciascuna compagnia applica diverse clausole di esclu-

<sup>8</sup> *Comma 7, art. 8 Regolamento Isvap 4/2006*: «In occasione della scadenza di un contratto di leasing o di noleggio a lungo termine - e comunque non inferiore a dodici mesi - di un veicolo, l'utilizzatore dello stesso può richiedere all'assicuratore il rilascio di un duplicato dell'ultima attestazione sullo stato del rischio relativo al veicolo in uso; sulla base delle informazioni contenute nella predetta attestazione dello stato di rischio, l'assicuratore classifica il contratto relativo al medesimo veicolo, ove acquisito in proprietà mediante esercizio del diritto di riscatto da parte dell'utilizzatore, ovvero ad altro veicolo di sua proprietà, previa verifica della effettiva utilizzazione del veicolo da parte del soggetto richiedente anche mediante idonea dichiarazione rilasciata dal contraente del precedente contratto assicurativo».

<sup>9</sup> *Comma 2, art. 14 Legge 120/2010*: «I ciclomotori già in circolazione non in possesso del certificato di circolazione e della targa di cui all'articolo 97, comma

1, del Decreto Legislativo n. 285 del 1992 devono consegnarli, con modalità conformi a quanto stabilito dal decreto di cui al comma 4 dell'articolo 97, secondo un calendario stabilito con decreto del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti».

<sup>10</sup> *Le procedure di richiesta risarcimento in caso di sinistri con controparti estere sono state illustrate in Soldi&Diritti n. 125, luglio 2012, "Incidente oltrefrontiera"; le procedure di indennizzo in Soldi&Diritti n. 119, luglio 2011, "Risarcimento lampo"*.

<sup>11</sup> *Comma 2, art. 144*: «Per l'intero massimale di polizza l'impresa di assicurazione non può opporre al danneggiato eccezioni derivanti dal contratto, né clausole che prevedano l'eventuale contributo dell'assicurato al risarcimento del danno. L'impresa di assicurazione ha tuttavia diritto di rivalsa verso l'assicurato nella misura in cui avrebbe avuto contrattualmente diritto di rifiutare o ridurre la propria prestazione».

sione e rivalsa; inoltre le condizioni variano molto da compagnia a compagnia (per esempio alcune prevedono delle clausole aggiuntive per limitare la rivalsa o per annullarla del tutto), ma in genere queste clausole si possono dividere in due grandi categorie: quelle che riguardano la descrizione del rischio e quelle che riguardano le violazioni di legge da parte dell'assicurato. Le prime fanno riferimento agli articoli del Codice civile sulle dichiarazioni inesatte e reticenti e a quella sull'aggravamento del rischio,<sup>12</sup> cioè a quegli elementi che - se non comunicati - fanno variare sensibilmente il premio della tariffa Rc auto. Per esempio molte compagnie differenziano il premio nel caso la vettura possa essere guidata, oltre che dall'assicurato, anche da conducenti giovani, generalmente sotto i 25 anni. Rispetto a questo aspetto gli intervistati hanno qualche dubbio: il 71% ritiene che se il guidatore è diverso dal titolare della polizza questa condizione non sia soggetta a esclusione. Questo ovviamente dipende dal tipo di contratto sottoscritto, comunque molte compagnie applicano una differenziazione per tipologia di guida, quindi la percentuale così alta di chi ha risposto in questo modo potrebbe essere correlata al fatto che gli assicurati hanno scelto un tipo di polizza che tenga conto di tutti i possibili guidatori, indipendentemente dall'età e anche se nel nucleo familiare dell'assicurato non sono presenti diciottenni neopatentati.<sup>13</sup>

Le seconde, invece, fanno riferimento ai quei comportamenti che violano alcune disposizioni di legge, quali per esempio la guida in stato di ebbrezza. Da questo punto di vista, la stragrande maggioranza degli italiani conosce le clausole di esclusione e rivalsa per consumo di sostanze stupefacenti (93%) e stato di ebbrezza da alcool (92%). Quella sulla patente scaduta è una clausola di esclusione e rivalsa nota all'86 per cento.

C'è bisogno anche di fare chiarezza sui limiti geografici del sistema Carta verde: il 52% pensa che non vi siano limitazioni all'estensione territoriale della copertura. La copertura Rc auto copre - oltre al territorio italiano, la Repubblica di San Marino e lo Stato del Vaticano - gli Stati membri dell'Unione europea<sup>14</sup> e altri Paesi indicati nel contratto (per esempio la Svizzera)<sup>15</sup>, per cui non serve la carta verde. Quest'ultima, invece, è necessaria in altri Paesi, quali per esempio l'Albania o il Marocco:<sup>16</sup> questo documento estende l'efficacia della copertura anche in questi Paesi. Poiché il sistema carta verde comprende un gran numero di Paesi, probabilmente gli assicurati danno per scontato che non esistano limitazioni territoriali.

Gli italiani sono ragionevolmente ben informati sulla definizione di attestato di rischio: l'87% sa riconoscerla in una lista di quattro opzioni, una percentuale tra l'altro sensibilmente più alta rispetto agli altri Paesi europei dell'indagine in una delle pochissime differenze emerse a livello europeo. Anche sull'obbligo

<sup>12</sup> Artt. 1892 (Dichiarazioni inesatte e reticenti con dolo e colpa grave), 1893 (Dichiarazioni inesatte e reticenti senza dolo e colpa grave) e 1898 (Aggravamento del rischio).

<sup>13</sup> Generalmente le clausole che prevedono esclusione e rivalsa in caso di guidatore aggiuntivo con età inferiore a quella consentita prevedono che la rivalsa non venga esercitata se l'utilizzo del veicolo al momento del sinistro sia dovuto a stato di necessità, se sia guidato da

un addetto preposto alla riparazione dello stesso o nel caso in cui l'assicurato abbia perso la disponibilità del veicolo a seguito di fatto doloso di terzi.

<sup>14</sup> Comma 4, art 122 Codice assicurazioni private: «L'assicurazione copre anche la responsabilità per i danni causati nel territorio degli altri Stati membri...».

<sup>15</sup> Per l'elenco completo dei Paesi vedi sito dell'Uci (Ufficio centrale italiano) [www.uci.it](http://www.uci.it)  
<sup>16</sup> Ibidem.

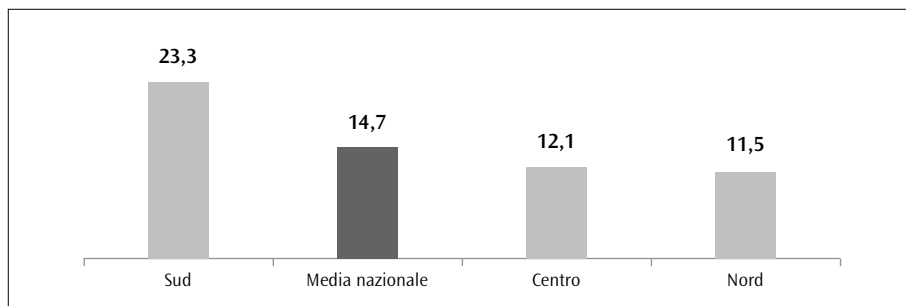
che spetta alla compagnia di inviare la comunicazione comprendente l'attestato di rischio all'assicurato (almeno 30 giorni prima della scadenza), la conoscenza italiana (78%) è superiore a quella delle altre realtà. È comunque interessante rilevare come l'8,8% pensi che il termine sia di 15 giorni e quasi il 10% creda che non esista nessun obbligo di tempo per l'invio. Ricevere l'attestato di rischio a casa 30 giorni prima permette al consumatore di fare più preventivi, individuare un'offerta più economica e cambiare più agevolmente compagnia.

## La mobilità degli assicurati e i problemi del mercato

Purtroppo in Italia gli assicurati che cambiano compagnia da un anno all'altro è diminuito: per il 2010, l'Isvap citava un tasso di cambiamento del 10%, mentre per il 2011 tale tasso si aggirava intorno al 6 per cento.<sup>17</sup> Questo dato è legato alle difficoltà informative dei consumatori,<sup>18</sup> inoltre in zone considerate critiche come il sud i consumatori hanno sempre più difficoltà a trovare un'agenzia nella loro zona.

In una recente indagine l'Ania<sup>19</sup> ha analizzato la distribuzione territoriale degli agenti operanti nella Rc auto: i dati sulla penetrazione nel territorio ottenuta rapportando al numero di agenti la superficie territoriale espressa in km<sub>2</sub> sono particolarmente interessanti (Fig. 3).

**Fig. 3 - Analisi territoriale degli agenti operanti nel ramo Rc auto e natanti: Km<sub>2</sub> per agente - anno 2011**



Fonte: Ania - L'assicurazione italiana 2011/2012

<sup>17</sup> Fonte: Aiba (Associazione italiana brokers di assicurazione e riassicurazione) - marzo 2012.

<sup>18</sup> Per ovviare a questo problema, il Decreto Legislativo 1/2012 convertito in Legge 27/2012 ha introdotto l'obbligo per ciascun intermediario che offre prodotti nel ramo Rc auto, prima della sottoscrizione del contratto da parte del cliente, di informarlo sulle tariffe e sulle condizioni contrattuali di almeno tre diverse compagnie assicurative non appartenenti al medesimo gruppo, anche avvalendosi delle informazioni pubblicate sui loro siti Internet. L'Isvap a luglio ha messo in pubblica consultazione il regolamento attuativo: anche Altro-

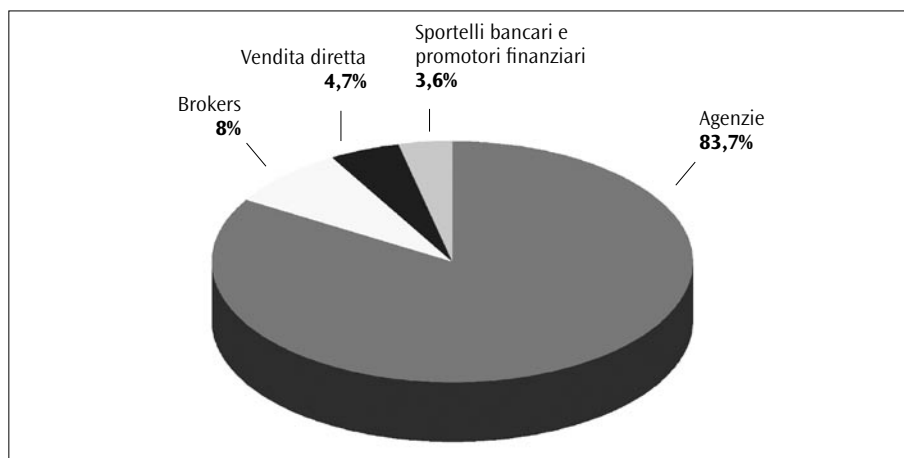
consumo ha partecipato criticando la scarsa utilità del provvedimento (vi è il forte rischio che l'agente proponga preventivi di compagnie i cui premi sono notevolmente superiori a quello sottoposto al cliente). Al momento in cui stiamo scrivendo non sono ancora disponibili gli esiti della consultazione; inoltre il Governo sta lavorando a un nuovo decreto in cui verrebbe permessa la collaborazione tra agenti monomandatari, in modo da correggere parzialmente quanto previsto dal precedente Decreto Sviluppo.

<sup>19</sup> Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici.

A livello nazionale è possibile trovare un agente ogni 14,7 km<sup>2</sup>, mentre al Sud<sup>20</sup> ogni 23,3 km<sup>2</sup>: poiché questo dato indica, al suo crescere, la maggiore difficoltà a trovare un agente nella propria zona, è facile notare come trovare un'agenzia al Sud sia più difficile che al Nord (un agente ogni 11,5 km<sup>2</sup>) o al centro (un agente ogni 12,1 km<sup>2</sup>).

Questo dato, legato al fatto che l'83,7% degli assicurati si rivolge alle agenzie (Fig. 4), unitamente all'altissima percentuale di agenti monomandatari (circa l'82%, percentuale simile nelle tre aree geografiche del Paese anche se nel Sud sono presenti meno agenti plurimandatari)<sup>21</sup> può essere considerato un buon indicatore delle difficoltà incontrate dai consumatori quando vogliono cambiare compagnia. Inoltre non possiamo nemmeno dimenticare che il mercato è sempre più concentrato: i primi cinque gruppi hanno una quota di mercato pari al 68,8% e i primi 10 pari all' 85,3 percento.<sup>22</sup>

**Fig. 4 – Canali distributivi rami danni - 2011**



Fonte: Isvap - Relazione sull'attività svolta nell'anno 2011.

Un'ulteriore nota dolente per gli assicurati italiani è data dal fatto che solo meno di un quarto del totale conosce il limite per la disdetta del contratto a tacito rinnovo (che è di 15 giorni nel caso in cui l'aumento proposto dalla compagnia sia inferiore al tasso di inflazione programmata), un dato per esempio assai più basso rispetto a Portogallo e Belgio (dove i limiti sono rispettivamente 30 e 90 giorni). Considerando il fatto che la maggior parte dei contratti è ancora del tipo a tacito rinnovo, questo dato è sicuramente indicativo del fatto che ci sia una fetta di assicurati che non si guarda troppo in giro per cercare di rispar-

<sup>20</sup> Nel 2010 era pari a 21,9 km<sup>2</sup>: è il dato che è variato maggiormente, segno che al Sud la situazione è ulteriormente peggiorata.

<sup>21</sup> Ania - L'assicurazione italiana 2011/2012.

<sup>22</sup> Isvap - Relazione sull'attività svolta nell'anno 2011.



miare sul contratto Rc auto: infatti ben il 40% crede che nell'ultimo mese non ci sia più possibilità di disdire.

## *Conclusioni*

La conoscenza degli italiani riguardo la Rc auto presenta luci e ombre: le carenze informative si possono ascrivere sia alla pigrizia dell'assicurato stesso sia a reali carenze del mercato. È, quindi, fondamentale continuare con l'attività di divulgazione dei diritti e dei doveri degli assicurati inoltre sono importanti gli interventi del legislatore - sentiti gli attori sul mercato, gli istituti di vigilanza e le associazioni di difesa dei consumatori - improntati a togliere quei paletti che rendono difficoltosa la concorrenza del mercato e a consentire una diminuzione dei premi Rc auto che ricordiamo essere molto elevati rispetto alla media europea.<sup>23</sup>

<sup>23</sup> Il premio medio italiano nel 2008 era pari a 407 euro, contro i 222 della Germania, i 229 della Spagna e i 172 della Francia (Cea Statistics n. 38, The European Motor

Insurance Market, February 2010. Cea - European Insurance and Reinsurance Federation - ha cambiato nome in Insurance Europe).