

REGOLAMENTO IVASS N. 58/2026: LA SINISTRALITÀ PREGRESSA COME INFRASTRUTTURA DEL MERCATO R.C. AUTO

4 marzo 2026

Con il Regolamento IVASS n. 58 del 10 febbraio 2026, l'Autorità di Vigilanza interviene in modo organico sulla disciplina dell'attestazione di sinistralità pregressa e sulle regole evolutive della classe di merito di conversione universale (CU). L'intervento, formalmente attuativo del Regolamento di Esecuzione (UE) 2024/1855, non si esaurisce in un adeguamento tecnico, ma siamo di fronte a un passaggio di sistema: la storia assicurativa del contraente diventa elemento strutturato, interoperabile e, soprattutto, pienamente verificabile in chiave europea.

La riforma incide anzitutto sul **contenuto dell'attestazione di sinistralità pregressa**, integrando in modo puntuale le informazioni rilevanti ai fini tariffari.

Invero, non si tratta più di un mero riepilogo della classe di merito, poiché l'attestato diventa un documento tecnico completo, che riporta IUR (Identificativo Univoco del Rischio), forma tariffaria applicata, franchigie non corrisposte, classi di merito aziendali e CU (provenienza e assegnazione), indicazione dell'eventuale applicazione dell'art. 134, comma 4-bis CAP e tabella analitica della sinistralità con distinzione tra responsabilità principale e paritaria.

La portata sistemica è evidente: il premio non è più soltanto il risultato di una valutazione interna dell'impresa, ma l'esito di dati strutturati, standardizzati e confrontabili.

Tale evoluzione produce un effetto duplice, in quanto da un lato rafforza la trasparenza e la confrontabilità delle offerte, rendendo la classe CU realmente universale, mentre dall'altro, aumenta la responsabilità delle imprese nella corretta alimentazione della banca dati e nella gestione tecnica dei sinistri.

Particolarmente significativo è il meccanismo della **corresponsabilità**.

Il Regolamento conferma che il malus non si applica automaticamente nei sinistri a responsabilità paritaria, ma introduce la soglia cumulativa del 51% nei cinque anni di osservazione, viene annotato in attestato e rileva cumulativamente.

Ciò significa che la penalizzazione può maturare nel tempo, in modo progressivo. È una soluzione di equilibrio, ma al contempo introduce un elemento di sofisticazione tecnica che richiede precisione assoluta nella gestione dei dati, impedendo un uso opportunistico della corresponsabilità come "zona franca".

Anche la disciplina del **periodo di osservazione**, che termina sessanta giorni prima della scadenza contrattuale, assume rilievo strategico dal momento che la rilevanza del sinistro non coincide con la sua mera verifica, ma con il suo inserimento nel ciclo evolutivo della classe.

In un mercato caratterizzato da mobilità contrattuale elevata, la tempistica della liquidazione e della registrazione può incidere concretamente sulla storia assicurativa del contraente.

Uno dei punti più incisivi è **l'obbligo per ogni impresa di pubblicare la tabella di conversione** tra classe CU e classe interna.

È un segnale chiaro: la discrezionalità tariffaria resta, ma deve essere trasparente. La classe CU diventa, quindi, parametro di ingresso verificabile, non semplice riferimento comparativo, rafforzando la tutela del consumatore ed esponendo le imprese ad un controllo tecnico più penetrante.

Particolarmente articolata è la disciplina dei casi di conservazione della classe CU nei casi di leasing, noleggio a lungo termine, successione mortis causa, trasferimenti tra coniugi o conviventi, trasformazioni societarie, operazioni straordinarie.

Qui il Regolamento mostra un'impostazione evoluta, poiché la classe di merito non è più legata rigidamente al veicolo, ma alla storia assicurativa del soggetto, entro limiti di coerenza giuridica.

Questo rappresenta sicuramente un'evoluzione coerente con un mercato in cui mobilità personale e riorganizzazioni societarie sono fisiologiche.

In tale scenario, la sinistralità pregressa si trasforma da strumento tecnico a infrastruttura del mercato.

L'obiettivo non è soltanto uniformare modelli documentali, è costruire un'infrastruttura informativa che renda il mercato R.C. Auto più trasparente, più concorrenziale e meno permeabile a distorsioni.

Per le imprese, la sfida è nella qualità del dato e nella coerenza applicativa, per i professionisti del settore, il terreno di confronto si sposta sempre più dalla mera contestazione tariffaria alla correttezza dell'intero ciclo informativo del rischio.

Avv. Timoteo Pierucci

*** **

La presente Newsletter ha meri fini informativi e non costituisce un parere professionale o legale.