

# L'INNOVAZIONE NELL'RC AUTO NON PASSA DAI REGOLAMENTI

UNA SESSIONE PARALLELA ALL'INTERNO DEL CONVEGNO È STATA DEDICATA INTERAMENTE ALLE NUOVE NORME, ALL'ATTIVITÀ ANTIFRODE, AGLI SCENARI TECNOLOGICI PER IL SETTORE. PROTAGONISTI I RESPONSABILI SINISTRI DELLE COMPAGNIE



**Maurizio Hazan**  
Studio legale Taurini & Hazan



**Andrea Lorenzoni**  
chief claims officer Zurich

Per affrontare il tema **Rc auto**, c'è voluta una sessione parallela. Nel convegno organizzato da *Insurance Connect* l'11 aprile, è stato riservato uno spazio specifico per un argomento così vasto e dalle tante sfaccettature: un po' perché l'Rc auto è un sottosistema con regole proprie, un po' perché il legislatore e la politica ci mettono sempre mano, un po' perché è la forma di assicurazione più diretta e percepita dal consumatore. E quindi spazio a una sessione parallela interamente mirata a tutti gli aspetti legati alla Rc auto: dalle nuove norme, all'antifrode, agli scenari tecnologici per il settore. **Federica Orsini**, senior manager di **Prometeia** ha coordinato il dibattito tra importanti rappresentanti degli uffici sinistri delle compagnie; ma prima, come ampia introduzione, l'avvocato **Maurizio Hazan**, studio legale Taurini & Hazan di Milano, ha illustrato e commentato le più recenti novità della normativa.

## LEGISLATORE PENETRANTE, MOMENTO ANTICO

Con la sentenza dell'8 aprile scorso, il Tar del Lazio ha rigettato i ricorsi delle compagnie e dell'**Ania** contro l'interpretazione data da **Ivass** riguardo la scatola nera e il meccanismo di sconto automatico nel sistema bonus/malus. Così Maurizio Hazan ha dato avvio alla sua presentazione, commentando quella che può essere definita come la sentenza che chiude, a svantaggio delle compagnie, una fase di contrapposizione con il nuovo regolatore. Hazan ha sottolineato come l'azione del legislatore sia stata nell'ultimo periodo "molto penetrante", rischiando di far scivolare il sistema Rc auto in una sorta di "regime para amministrato": quasi un ritorno al passato che il giurista ha stigmatizzato con la felice espressione di "momento antico". Ad ogni modo un effetto contrario rispetto a quello che si voleva ottenere. Le maggiori innovazioni per l'Rc auto passano però, secondo Hazan, dalla rilettura attenta del Codice delle assicurazioni.



**Paolo Rozzi**  
responsabile direzione Sinistri Groupama



**Gianluca Gramigna**  
responsabile aree speciali Sara Assicurazioni



**Ferdinando Scoa**  
responsabile sinistri Assimoco

Altra questione è quella legata al parere del Consiglio di Stato sul contratto base. L'organo costituzionale ha ravvisato una concezione elastica dell'obbligo a contrarre, espellendo però di fatto la giusta intenzione del legislatore di garantire i minimi di copertura. Ora l'attenzione sembra essere stata dedicata solo alla comparazione. Per le compagnie le ricadute saranno molteplici, anche perché, e in questo caso torna d'attualità la scatola nera, il Consiglio di Stato ha detto che la *black box* dovrebbe essere obbligatoria nell'offerta della polizza base. A fronte di tutta questa "ingerenza amministrativa" la mano dell'assicuratore è sostanzialmente bloccata.

## MERCATO CONSOLIDATO E CONFRONTI EUROPEI

Spazio quindi a chi ogni giorno deve fare i conti con regole del gioco in continuo mutamento. Secondo **Andrea Lorenzoni**, chief claims officer di **Zurich**, l'incertezza normativa non aiuta le imprese a costruire processi virtuosi; a questo si aggiunge che "nei prossimi anni ci si attende un calo della profittabilità". Il 2012 ha registrato un ottimo livello di utili in termini di sistema; e mentre il mercato va verso un consolidamento, è attesa un'inversione del ciclo. "Pretendere concorrenza normando sempre di più – ha continuato Lorenzoni – appare però un controsenso. E del resto non si possono costruire processi in poche settimane". In ottica anti frode, Zurich può fare leva della sua esperienza su mercati esteri: "La truffa assicurativa – ha concluso Lorenzoni – è un problema comune: l'incidenza dei sinistri fraudolenti in Inghilterra, per esempio, è molto alta. Spesso purtroppo le organizzazioni criminali hanno approfittato anche della lentezza delle compagnie".

**Paolo Rozzi**, responsabile direzione sinistri di **Groupama Assicurazioni**, altra compagnia presente in più

Paesi, ha commentato comunque positivamente i risultati venuti dalla norma sulle micro lesioni, auspicando che un'azione analoga sia effettivamente fatta anche per le macro. "Abbiamo registrato – ha detto Rozzi – una contrazione dei costi medi del sinistro, grazie alle due condizioni date per il risarcimento: oggettività della lesione e della menomazione". Contro le frodi invece, anche la compagnia francese, sta mutuando le *best practice* estere.

## SFRUTTARE IL BUONO DI IVASS

**Gianluca Gramigna**, responsabile aree speciali di **Sara Assicurazioni**, ha esortato tutti gli stakeholder a non arroccarsi sulla privacy, e sfruttare tutte le nuove opportunità delle norme legate alle banche dati: "Stiamo facendo investimenti forti nell'anti frode, ma – ha ricordato il manager – dobbiamo fornire dati fruibili, chiari e a beneficio di tutti".

Sul punto ha convenuto anche **Ferdinando Scoa**, responsabile sinistri di **Assimoco**, precisando che ora è tempo di scrivere tutti insieme con Ivass un nuovo regolamento: "Non ci si può arroccare su posizioni corporative – ha precisato Scoa –. Prendiamo il buono che arriva da Ivass, come la relazione annuale sull'antifrode".

Infine **Costantino Moretti**, direttore sinistri e underwriting di **Con.Te**, ha detto di credere molto, dal punto di vista di una compagnia diretta, nello snellimento delle incombenze gestionali, che norme come la dematerializzazione dei documenti porteranno al mercato. Sul fronte dell'innovazione c'è ancora molto da fare: "Pur forzando il mercato – ha spiegato Moretti – non si riesce a innovare davvero. Le compagnie dirette sono avvantaggiate dal modello di business, ma c'è un bisogno estremo di semplificazione. Noi – ha concluso – abbiamo aperto un canale con Ivass per approfondire le questioni legate alle frodi in fase asuntiva: speriamo ci porti a risultati concreti". **FA.**



**Costantino Moretti**  
direttore sinistri e underwriting Con.Te

## IDENTITAG, UNA CARTA D'IDENTITÀ PER L'AUTO

L'innovazione spesso arriva da lontano. Dall'esperienza, ma anche dalla semplicità. È dal 1978 che la **i.Car**, azienda italiana attiva nel settore degli antifurti per auto, brevetta nuovi metodi e strumenti per identificare e proteggere il veicolo. Con il marchio Identicar era nato il primo sistema al mondo di identificazione permanente dei veicoli mediante la marchiatura del numero di targa o di telaio sui cristalli dell'auto. Identicar è oggi adottato da più di 50 milioni di veicoli in tutto il mondo. Ora **i.Car** ha sviluppato l'evoluzione: *Identitag*, un'identificazione invisibile, che associata alla marchiatura dei cristalli rappresenta un ulteriore deterrente contro la contraffazione dei documenti di circolazione. Il sistema si compone di tre tag, ovvero circuiti che restituiscono tutte le informazioni di identificazione del veicolo e del proprietario: uno su una smart-card, l'unica Carta di circolazione elettronica riconosciuta dal ministero dell'Interno, un altro è applicato in modo permanente sul Libretto di circolazione, mentre l'ultimo è un tag segreto, applicabile in qualsiasi parte della vettura e identificato a distanza dallo Scanner Identitag. Infine, tutti i dati sono inseriti in una banca dati a disposizione delle Autorità di Pubblica Sicurezza.

## ZURICH, NEL 2012 RISPARMI DALL'ANTI FRODE

**C**on Andrea Lorenzoni, chief claims officer di Zurich, abbiamo cercato di capire come si muoverà la compagnia a fronte delle norme più recenti, che rimettono tutto in discussione. Tecnologia e formazione restano comunque le chiavi di volta.

**Dott. Lorenzoni, qual è il suo giudizio sull'ultima novità normativa, la sentenza dell'8 aprile del Tar del Lazio, che respinge i ricorsi delle compagnie sui temi della scatola nera, dello sconto biennale e del contratto base Rc auto?**

È importante che il mercato assicurativo diventi più innovativo, e la concorrenza è sempre un bene, ma non si può liberalizzare un mercato con più regolamentazione. L'eccessiva regolamentazione costa, e i costi si scaricano sui prezzi. Infine lo sconto biennale configura in parte un ritorno alla tariffa regolamentata: altro che libera concorrenza.

**Come si muoverà la compagnia, a livello anche di investimenti in tecnologia, per supportare la rete in ottica anti frode?**

Abbiamo già fatto importanti investimenti in tecnologia e continueremo a farli. Se oramai tutte le compagnie si sono dotate di uffici dedicati e investono in formazione, non tutte sono in grado di affrontare investimenti molto costosi in tecnologia. Siamo partiti, come ovvio, dai sinistri, e adesso stiamo risalendo la catena del valore concentrandoci sulle frodi assuntive. Questo farà la differenza sul lato della competizione. Il risparmio antifrode ottenuto nel 2012 vale circa due punti di Cor, ma possiamo migliorare.

**C'è un punto specifico su cui il legislatore e l'Ivass dovrebbero concentrarsi per agevolare il lavoro delle compagnie in ottica di gestione più fluida del sinistro?**

Vado controcorrente: Ivass, ma soprattutto Isvap, hanno costituito un importantissimo agente competitivo, imponendo alle compagnie dei livelli di servizio "minimi" su Rca che evidentemente il mercato e la concorrenza non erano in grado di raggiungere da sole. L'utilizzo dello strumento della regolazione di mercato porta però come conseguenza la complicazione dei processi. È giunto il momento di ripensare assieme certi regolamenti che ingessano le compagnie, e allo stesso tempo di differenziare nettamente i sinistri fraudolenti dal resto. Ivass dovrebbe permettere alle compagnie di utilizzare tutti gli strumenti possibili; le frodi vanno repressi in modo duro e questo creerà anche un effetto deterrente.

