

RIFORMA RC AUTO, UN'ATTESA INFINITA

di FABRIZIO AURILIA

ANCHE SE NEGLI ULTIMI ANNI L'ACCESSIBILITÀ DELLE ASSICURAZIONI MOTOR È MIGLIORATA, CON UN'AMPIA RIDUZIONE DEL PREMIO MEDIO, L'ANIA CONTINUA A CHIEDERE UNA RIORGANIZZAZIONE DELLE REGOLE GENERALI: DAL BONUS/MALUS ALLE MACRO-LESIONI, DALL'ANTIFRODE AL RISARCIMENTO DIRETTO SONO ANCORA TANTE (TROPPE) LE QUESTIONI APERTE

Da sempre rimandata, ma da tutti invocata, la riforma complessiva dell'Rc auto resta un miraggio più che un progetto.

Erano i tempi del governo tecnico, più di dieci anni fa, quando le liberalizzazioni di **Mario Monti** e **Corrado Passera** davano i primi scossoni a un sistema che fino a quel momento faceva pagare ai consumatori italiani il prezzo più alto d'Europa. Buone idee, come il contratto base, la norma sulle lesioni micro-permanenti, ma anche altre cattive, come l'inapplicabile regola dei *tre preventivi*, hanno innescato una cascata di interventi che, negli ultimi anni, hanno stravolto gli equilibri del settore *motor*. Interventi come gli sconti sulle scatole nere o il contestatissimo bonus familiare hanno intaccato il bonus/malus, cioè quel meccanismo base che regola il funzionamento del sistema. Il bonus/malus, aveva spiegato la presidente di **Ania**, **Maria Bianca Farina**, durante una presentazione non riesce più a svolgere il compito per il quale era stato pensato. Per questo l'associazione delle imprese ha proposto soluzioni, attraverso un intervento organico che, partendo dal bonus/malus, ha l'obiettivo di valorizzare l'effettivo rischio cliente e attenuare le differenze territoriali.

ANTIFRODE ED ELUSIONE ASSICURATIVA

Negli ultimi anni l'accessibilità delle assicurazioni auto è migliorata, con una riduzione del premio medio del 14% nel quinquennio 2017-2021 (fonte Ania). Occorre fare ancora meglio su due diversi fronti: in primis l'attività antifrode che, secondo le imprese, dovrebbe

riguardare anche la fase assuntiva. L'incidenza delle frodi in Italia è circa al 10% rispetto al 4% in media dei principali paesi europei. Il secondo punto riguarda l'elusione assicurativa, che nel nostro paese coinvolge il 6% dei veicoli contro una media del 3-4% dei principali paesi Ue. Il costo dell'evasione Rc auto, a fronte di circa 2,6 milioni di veicoli non assicurati, è stimabile grossomodo in un miliardo di euro, con effetti indiretti anche sulle tariffe e sulla mutualità: cresce, così, il divario territoriale, cui si aggiunge un mancato gettito per le finanze pubbliche, pari a circa 280 milioni di euro l'anno, in termini di imposte e contributi sui premi.

Tra le iniziative da intraprendere con urgenza, c'è innanzitutto "il riordino della disciplina delle procedure liquidative", come le definisce Ania. Come noto, il nodo è il risarcimento diretto: nonostante il sistema abbia fatto registrare risultati positivi, occorrerebbe conferire maggiore trasparenza al sistema del risarcimento diretto prevedendo all'interno del sistema attuale dei forfait, "l'indicazione in chiaro dell'importo del risarcimento corrisposto ai danneggiati dall'impresa mandataria per conto della mandante nei sinistri Card, come già avviene in altri Paesi europei, quali Francia e Spagna", come scrive l'Ania in un documento sul tema.

MACRO-LESIONI: LA TABELLA NAZIONALE È CRUCIALE

Sempre nell'ambito del riordino della disciplina delle procedure liquidative, il tema delle macro-lesioni resta dirimente. Secondo un'analisi di **The Boston Consul-**

ting Group, I danni medi, severi e mortali incidono sul premio per il 31% rispetto al 22% della media dei paesi europei. Un intervento su questo meccanismo è atteso da quasi vent'anni, con il varo della tabella nazionale sui valori pecuniari per il risarcimento del danno biologico da lesioni macro-permanenti (da 10 a 100 punti di invalidità permanente). L'Ania ritiene "cruciale" uno strumento di questo tipo "a fini di uniformità ed equità di trattamento dei macrolesi in incidenti stradali su tutto il territorio italiano, a prescindere dal tribunale eventualmente incaricato di valutare il risarcimento, e per dare alle imprese criteri univoci e certi per determinare le riserve a fronte dei sinistri da liquidare". Sempre secondo l'associazione delle imprese, regole certe in questo campo inciderebbero molto positivamente anche sul contenzioso legato all'Rca: tempi d'attesa e costi aggiuntivi contribuiscono a destabilizzare il prezzo della copertura. Come sappiamo, a oggi, per l'approvazione definitiva delle tabelle licenziate dal vecchio dicastero dello Sviluppo economico, oggi ministero delle Imprese e del Made in Italy, insieme a Ivass, manca il confronto sullo schema di decreto sottoposto al parere del Consiglio di Stato. A quel punto toccherà al Consiglio dei ministri provvedere all'adozione.

IVASS, IL BICCHIERE È MEZZO PIENO

La posizione di Ivass rispetto a una possibile riforma dell'Rc auto è attendista e tuttavia, l'istituto ha più volte fatto notare quanto in realtà il bicchiere sia mezzo pieno. I premi, ha ricordato più volte l'autorità di vigilanza sono diminuiti in modo significativo nell'ultimo decennio, dell'aumento della concorrenza, favorito proprio da norme che facilitano la mobilità dei clienti, riducendo la segmentazione del mercato e comprimendo margini definiti "anormalmente elevati in alcuni mercati locali". Nonostante ci sia ancora molto da fare, il presidente di Ivass, **Luigi Federico Signorini**, ha sottolineato come "si possa legittimamente affermare che i conducenti onesti e prudenti ora godono, in media, di una condizione migliore rispetto al passato".



Maria Bianca Farina, presidente di Ania

BONUS/MALUS: TRA CONSERVAZIONE ED EVOLUZIONE

Ultima questione, che forse è la più importante, riguarda il bonus/malus. Ania ha formulato una proposta tecnica attraverso due possibili soluzioni e due approcci diversi: il primo è definito "conservativo" e l'altro "evolutivo". Nell'approccio conservativo, Ania propone di innalzare il numero di classi a 36 dalle attuali 18; estendere malus anche su sinistri minoritari e paritari (con opportune specifiche); introdurre malus per le infrazioni che prevedono la detrazione di tre o più punti patente; e infine "valutare l'ipotesi di introduzione del modello tedesco di condivisione della classe familiare", cioè un modello più restrittivo rispetto all'attuale italiano. In una simulazione a 50 anni, con l'attuale sistema, la percentuale di assicurati nella prima classe di rischio sarà del 91%, mentre con il nuovo modello proposto (compreso il bonus familiare alla tedesca), il dato sarebbe all'11%.

L'approccio evolutivo, invece, prevede il superamento del sistema di classi di merito a favore di un *Indice di storia assicurativa (Isa)*, sintetico e dinamico nel tempo, che combini diversi elementi di valutazione del rischio. Il vantaggio principale della riforma, in questo caso, sarebbe l'adozione di indicatori basati sul comportamento individuale, anche attraverso Kpi telematici e Kpi green, come la tipologia veicolo e le emissioni legate allo stile di guida, con una decisiva perdita del peso della componente territoriale nella tariffazione.