

I NODI DA SCIogliere DELL'RC AUTO IN ITALIA

di FABRIZIO AURILIA

TRA I MOMENTI CENTRALI DEL CONVEGNO SUL MERCATO AUTO DI INSURANCE CONNECT, IL DIBATTITO TRA ITALIANA ASSICURAZIONI, UNIPOLSAI, ANIA, IVASS E CONSAP. IN ATTESA DELLA RIFORMA RCA, LE COMPAGNIE DOVRANNO CAPIRE COME FARE LA LORO PARTE PER RISOLVERE I PROBLEMI STRUTTURALI DEL SISTEMA E TROVARE LA FORMULA PER TUTELARE GLI INVESTIMENTI FATTI NEGLI ULTIMI ANNI

Quando si parla di Rc auto è difficile sfuggire alla tentazione di focalizzarsi sulla componente prezzo. Eppure è quello che occorre fare per capire davvero le cose. Personalizzazione dell'offerta e utilizzo dei dati, ma anche contenimento dei costi, economie di scala: se i temi dell'efficienza e del servizio sono fondamentali, occorre cambiare le modalità con cui si genera questa efficienza. In attesa della riforma Rca, sta alle compagnie la capacità di muoversi anche al di là della spinta legislativa, come è emerso in uno dei momenti chiave del convegno organizzato da **Insurance Connect** sul settore motor, cioè la tavola rotonda che ha messo a confronto **Ania, Ivass, Consap, UnipolSai e Italiana Assicurazioni**: un dibattito, moderato da **Maria Rosa Alaggio**, che ha squadernato tutte le questioni critiche in attesa di una vera soluzione. L'epoca lunga di contrazione dei premi non è servita a risolvere i problemi strutturali del settore italiano: i picchi di prezzo in determinati territori e per alcuni target di clientela, le frodi, l'elusione assicurativa e cosa fare con tutti i dati immagazzinati dalle scatole nere.

PIÙ LIBERTÀ MA ANCHE PIÙ CONCORRENZA

In ballo c'è, come anticipato, la libertà di manovra del settore: una libertà che a detta del regolatore deve aumentare a patto che aumenti anche la concorrenza. “Sono convinto – ha esordito **Antonio De Pascalis**, capo del servizio studi e gestione dati di Ivass – che meno vincoli si danno alle compagnie sul pricing meglio sarà per realizzare un prezzo tailor made: con una diversa distribuzione del pricing si riduce l'azzardo morale”. Restano due nodi, però: le punte definite “insostenibili” del prezzo della polizza per i giovani e quelle, altrettanto alte, dei premi in alcune aree territoriali. De Pascalis si è chiesto se non sia possibile “dare una fiducia in anticipo” a questi target oggettivamente difficili da gestire per le compagnie, concependo un “sistema a franchigia con la certezza del recupero da parte della compagnia”. Il mercato, per come funziona adesso, non sta facendo un'effettiva selezione dei rischi: “il risultato – ha detto De Pascalis – è l'elusione assicurativa, in un contesto in cui le auto



Da sinistra: **Antonio De Pascalis**, capo del servizio studi e gestione dati di Ivass; **Gilberto Guerrieri**, responsabile servizio Gestione fondi e organismo di indennizzo di Consap; **Maria Cristina Leoni**, responsabile servizio Amministrazione fondi di Consap; **Maria Rosa Alaggio**, direttore di Insurance Review; **Umberto Guidoni**, co-direttore generale di Ania; **Enrico San Pietro**, insurance general manager di UnipolSai e **Luca Colombano**, direttore generale di Italiana Assicurazioni

intestate ai diciottenni sono pochissime ma i sinistri che li coinvolgono sono molti di più”. Nel progetto di riforma complessiva dell’Rc auto, che dovrebbe vedere la luce tra febbraio e marzo, Ivass ha proposto la “carta d’identità del veicolo” e l’incentivazione dell’utilizzo del preventivatore pubblico, “uno strumento che aumenterebbe l’efficienza”.

COME AVERE UNA MUTUALITÀ PIÙ VIRTUOSA

Dal punto di vista di Ania, il co-direttore generale **Umberto Guidoni** ha parlato di una situazione che “strutturalmente risente di provvedimenti non organici”. Secondo l’associazione delle imprese, l’Rca è trattata in maniera spesso ideologica e modificata di volta in volta con interventi non coordinati e talvolta persino inapplicabili. “Questo sistema rende complicato il sostentamento del fabbisogno delle compagnie, anche con conseguenze reputazionali non indifferenti”, ha precisato Guidoni, ricordando che già ai tempi della *legge Bersani*, Ania contestava la drastica riduzione delle possibilità di tariffare alcune classi di rischio per

certi clienti. Ora che il bonus/malus è stato svuotato dalla sua funzione, per l’assicurazione Rc auto le cose non stanno andando certo meglio.

“Per intervenire strutturalmente – ha proposto Guidoni – occorre rendersi conto che oggi è possibile, grazie ai dati, tariffare i rischi in modo sempre più efficiente, anche a livello tecnico e non solo per la scontistica: solo così potremmo avere un meccanismo di mutualità più virtuoso. Mi auguro che l’Ivass tenga conto di queste cose e abbia la capacità di valutare che la sostenibilità è un aspetto imprescindibile”, ha chiosato Guidoni, ricordando anche che il parametro territoriale nel prezzo di una polizza pesa molto proprio perché gli altri parametri sono diventati via via non più utilizzabili.

L’ATTENZIONE AL CLIENTE DEVE PREVALERE

La riforma profonda del sistema bonus/malus “sarebbe un passaggio naturale”. A sostenerlo è **Luca Colombano**, dg di Italiana Assicurazioni, ricordando che oggi il mercato dispone di un’importante profondità storica a livello di informazioni e dati. Secondo Colombano il

**UNA TUTELA MAGGIORE
PER LE VITTIME DELLA STRADA**

“ Con l’emanazione della sesta direttiva auto e il suo recepimento in Italia è stata rafforzata la tutela delle vittime della strada rendendo obbligatorio in tutti i paesi Ue il risarcimento integrale dei danneggiati in caso di incidente causato da un veicolo assicurato con un’impresa in liquidazione”. Maria Cristina Leoni, responsabile del servizio Amministrazione fondi di Consap, ha raccontato alla platea del convegno auto di Insurance Connect le ultime novità riguardanti il **Fondo di garanzia vittime della strada**, arrivate con l’entrata in vigore del decreto legislativo 184/2023 che recepisce la sesta direttiva auto (2118/2021). “Il Fondo - ha continuato - è tenuto a risarcire il danneggiato residente nel territorio della Repubblica per sinistri causati in Italia da un veicolo assicurato con un’impresa assoggettata a procedura di insolvenza. L’organismo di indennizzo italiano, allo stesso modo, è quindi tenuto a risarcire i danneggiati residenti in Italia che abbiano subito un incidente in un paese dell’Ue causato da un veicolo assicurato con una compagnia insolvente”.

meccanismo di bonus/malus “andrebbe arricchito con altre informazioni e parametri, per esempio i punti patente del conducente”.

In questo contesto, però, è “l’attenzione al cliente e al servizio che deve sempre prevalere”; occorre semplificare, cosa che, ha evidenziato Colombano, in parte è stata fatta anche dal Provvedimento 147 di Ivass.

“La nostra strategia - ha spiegato - è essere particolarmente reattivi alle norme e se dovesse finalmente arrivare il via libera alla tabella unica nazionale per le macrolesioni permanenti certamente ci sarebbe maggiore equità di trattamento, cosa che consentirebbe alle compagnie una minor volatilità del costo dei risarcimenti”

Ultimo ingrediente per un mercato auto virtuoso è il ruolo che giocano gli intermediari: loro, secondo Colombano, sono in una posizione centrale, “soprattutto nell’Rca dove fanno il mercato, nonostante tutto”.

BLACK BOX, UN’ECCELLENZA ITALIANA

Tema caldo, anzi caldissimo, la questione della portabilità dei dati delle scatole nere: il legislatore, come noto, vorrebbe sbloccarla, anche Ivass è dello stesso avviso ma d’altra parte occorre capire come tutelare gli investimenti fatti dalle compagnie che hanno letteralmente creato il mercato delle black box, definito da **Enrico San Pietro**, insurance general manager di UnipolSai, “un’eccellenza italiana”. La telematica applicata all’assicurazione auto è un primato italiano, “un patrimonio da preservare”, ha continuato il manager di UnipolSai. “La scatola nera è un mezzo per pagare meno il premio, ma l’incidenza delle polizze abbinate a black box sta calando: evitiamo quindi di aggiungere elementi che possano contribuire a far fallire tutto il sistema”, ha detto San Pietro.

L’obiettivo del legislatore non dovrebbe essere la portabilità dei dati ma l’interoperabilità dei sistemi: “questo garantisce chi ha investito - ha spiegato - a partire dalle compagnie fino ad arrivare ai telematics service provider”. L’interoperabilità è la strada giusta: una strada difficile da percorrere ma non

impossibile, secondo UnipolSai. “Noi pensiamo che i provider debbano avere un protocollo comune per cui i clienti delle scatole nere possano condividere la stessa anche cambiando assicurazione”, ha sottolineato San Pietro.

Qualcosa da questo punto di vista sarà fatta probabilmente nel ddl Concorrenza, prima di Natale, ma è dalla riforma complessiva che si attendono delle risposte concrete, come ha confermato De Pascalis, secondo cui è importante tutelare chi ha fatto gli investimenti che hanno sviluppato questo mercato. “Per alcune compagnie, ciò ha significato investimenti di milioni di euro e di questo il legislatore deve tenerne conto”, gli ha fatto eco Guidoni.



IL RISCHIO DI UN AUMENTO DELL'ELUSIONE ASSICURATIVA

Tra le variabili che incidono e incideranno sempre di più sul settore Rca ci sono quelle che attengono alle norme. Ne hanno parlato, in particolare, gli esponenti di Consap intervenuti durante la tavola rotonda. Gli interventi di **Gilberto Guerrieri** e **Maria Cristina Leoni**, rispettivamente responsabile del servizio Gestione fondi e organismo di indennizzo, e responsabile del servizio Amministrazione fondi, hanno riguardato il nuovo perimetro dell'obbligo assicurativo conseguente all'entrata in vigore del decreto legislativo 184/2023, che ha recepito la sesta direttiva auto (2118/2021). “L'obbligo assicurativo – ha spiegato Guerrieri – prescinde dal terreno su cui è utilizzato il veicolo ed è legato unicamente al fatto che il mezzo sia utilizzato secondo la sua funzione abituale”. Ma non solo: il veicolo è soggetto all'obbligo assicurativo indipendentemente dalla sua immatricolazione, e in base a determinate caratteristiche dettate dalla norma.

Questa modifica comporta un ampliamento del perimetro delle tipologie dei veicoli sottoposti all'obbligo assicurativo, ma anche a una più difficile definizione. “Può accadere – ha aggiunto Guerrieri – che i cittadini non sappiano se il proprio veicolo debba essere assicurato o meno. È opportuno che siano emanate indicazioni chiare da parte delle istituzioni”.

Già oggi 2,8 milioni di persone circolano senza assicurazione: se il fondo di garanzia dovrà ampliare ulteriormente il suo intervento ci sarà un inevitabile impatto sul premio assicurativo, che condurrà a un rincaro ulteriore dei prezzi. È evidente come in un contesto di incertezza come quello attuale non ci si possa permettere altri passi falsi.