

IL SUPERAMENTO DEL SISTEMA BONUS MALUS

di GIANCARLO SILVANO

Il tradizionale metodo di definizione delle tariffe non funziona più: arrivato al suo ventesimo compleanno, c'è chi sostiene che sia da rottamare. Per sostituirlo con altre più valide valutazioni

Storicamente la classe Bonus Malus ha rappresentato una delle principali variabili tariffarie nella discriminazione del rischio Rca e nella conseguente determinazione della tariffa.

Tuttavia, le numerose novità e mutamenti dal punto di vista normativo ed economico spingono sempre più gli operatori del settore a interrogarsi sull'efficacia di questo meccanismo.

L'attuale sistema Bonus Malus si fonda su un meccanismo di evoluzione delle classi di merito basato sostanzialmente su regole delineate nel 1993, pertanto affonda le sue radici in un contesto normativo (regime di tariffa amministrata) ed economico (frequenza sinistri circa doppia rispetto a quella che si registra attualmente) completamente diverso da quello attuale.

CONCENTRAZIONE NELLE PRIME TRE CLASSI DI MERITO

La Bonus Malus rimane ancora utilizzata dal mercato, anche se

molte compagnie hanno introdotto diverse varianti e correttivi. In Italia tale sistema, dal punto di vista tecnico-attuariale, risente della concentrazione degli assicurati nelle prime classi di merito. Ogni anno il parco veicoli assicurati "scivola" naturalmente verso la prima classe, poiché la stragrande maggioranza degli assicurati (circa il 94%) non causa – fortunatamente – sinistri. Il fenomeno è destinato ad accentuarsi, alcune simulazioni, effettuate da esperti del settore, evidenziano che il mercato assicurativo italiano, qualora perdurasse l'utilizzo delle regole evolutive attuali, in pochi anni si troverebbe con una concentrazione estremamente elevata di assicurati nelle prime tre classi e con un sostanziale ridimensionamento della differenza di premio tra assicurati in classe uno e quelli in classe 14.

IL PESO DEL NUCLEO FAMILIARE

Un ruolo determinante nel processo che ha portato ad accele-

rare questo fenomeno l'ha avuto e continuerà ad averlo la **legge Bersani**. Questo provvedimento normativo ha introdotto la possibilità di acquisire la Cu (Classe di merito di conversione universale) più bassa del proprio nucleo familiare in caso di acquisto di un veicolo nuovo o usato (quindi quando ci sia passaggio di proprietà). Se ad esempio un neopatentato acquista un'auto potrà usufruire della Cu più bassa del proprio nucleo familiare, anziché iniziare la propria storia assicurativa. In estrema sintesi, tutti i soggetti che si assicurano per la prima volta, non sono valutati sulla base della loro storia assicurativa, che li posizionerebbe nella peggiore classe di merito, ma sulla base della storia assicurativa di un familiare, che molto probabilmente ha un'esperienza di guida, un utilizzo del veicolo e quindi un rischio completamente differente.

Pertanto, il parametro classe di merito, che attesta la buona o cattiva condotta di guida dell'assicurato, è destinato a perdere ogni

significato ai fini della determinazione del profilo di rischio e, quindi, del premio, con effetti penalizzanti per gli assicurati virtuosi.

COME CAMBIA LA DETERMINAZIONE DELLA TARIFFA

In questo contesto tutte le compagnie hanno affiancato nel tempo alla Bonus Malus una serie di variabili tariffarie che mirano a discriminare in modo più puntuale i rischi assicurati sulla base dell'esperienza di guida, della storia assicurativa e dell'utilizzo effettivo del veicolo. Tra queste variabili quelle che rivestono una particolare importanza sono: l'osservazione sempre più puntuale dell'attestato di rischio, la tipo-

logia di guida, e l'analisi dei dati rilevati dalla scatola nera.

L'**attestato di rischio** consente di analizzare la storia assicurativa del cliente negli ultimi cinque anni permettendo, nell'ambito di questo intervallo temporale, di desumere importanti indicazioni come: il numero di sinistri con responsabilità (principale e paritaria), l'anno dell'eventuale sinistro e il numero di anni di copertura assicurativa. Questi parametri si stanno affiancando sempre più alla classe Bonus Malus e stanno assumendo un'importanza crescente per la maggior parte delle compagnie.

La **tipologia di guida** è una variabile che consente di indicare le caratteristiche del conducente del

veicolo. In modo particolare, permette di individuare se il veicolo è guidato da un solo conducente (guida esclusiva), o solo da conducenti con determinate caratteristiche di età ed esperienza di guida (guida esperta) o da qualunque conducente (guida libera).

La presenza di una **scatola nera** installata sul veicolo consente di rilevare dati relativi all'effettivo utilizzo e alle abitudini di guida, oltre a rivestire un'importanza fondamentale nel contrasto alle frodi. Tra i dati maggiormente utilizzati dalle compagnie rientrano i chilometri percorsi, le fasce orarie/giorni della settimana di percorrenza e la tipologia di strada.

Per concludere, già ora sono molti gli elementi che si aggiungono all'originaria regola evolutiva, per arrivare a determinare il premio finale della singola copertura e probabilmente altri – e sempre più sofisticati – ne arriveranno prossimamente.

Per queste ragioni, è ormai auspicata da più parti una rivisitazione del sistema, basata su un approfondito studio tecnico-attuariale, che tenga in debito conto il mutato contesto normativo ed economico, e che porti alla definizione di un nuovo meccanismo in grado di tenere in giusta considerazione le condotte (virtuose o meno virtuose) effettivamente tenute dagli automobilisti.

