

UNA NUOVA VITA PER L'RC AUTO

IL PREZZO DELL'ASSICURAZIONE OBBLIGATORIA TORNERÀ A SALIRE? E, SE SÌ, QUANDO? IL SETTORE ATTENDE ANCORA CAMBIAMENTI, ANCHE SE SU ALCUNE QUESTIONI IN SOSPESO SEMBRA CALATO IL SILENZIO. INTANTO DAL 2015 ENTRA IN VIGORE IL RINNOVATO RISARCIMENTO DIRETTO

Nonostante i buoni risultati del settore e gli impegni nell'ampliare la forbice tra andamento del mercato auto e solidità delle compagnie, il tema dell'Rc auto resta centrale perché ancora da quello potrebbero discendere alcuni dei cambiamenti più significativi nei prossimi anni. Su questo argomento si schierano essenzialmente due visioni contrapposte: c'è chi crede che il ciclo di frequenza e costo medio dei sinistri in calo stia terminando, a favore di un innalzamento progressivo di entrambi gli indicatori, e chi, al contrario, ritiene che il percorso di questi anni sia strutturale.

I dati presentati da **Ania** sono di difficile interpretazione: da 22 mesi (record dal 1994) i premi calano continuativamente, nei primi sei mesi del 2014 la contrazione è stata del 7%, considerando nello stesso periodo un -2% del parco circolante. Interessante, per una valutazione di prospettiva, la dinamica della frequenza che, seppur ancora negativa (si prevede -1% a fine 2014), è in risalita rapida, perché nel 2012 c'era stato un crollo del 10%, nel 2013 un calo dimezzato, ma sempre importante, del -4,7% e a fine di quest'anno il dato segnerà un punto percentuale in negativo.



Aldo Minucci, presidente di Ania

VERSO UN INNALZAMENTO DEL LOSS RATIO

Il presidente dell'Ania, **Aldo Minucci**, è tra quelli che sono convinti che questi dati rappresentino i prodromi della fine del ciclo: ecco perché è necessario correre ai ripari, cioè procedere con quei cambi strutturali che da tempo il settore aspetta: "se presto il *loss ratio* si rialzerà - ha detto -, le compagnie dovranno in qualche modo opporsi al ciclo". Il che vuol dire aumento

IL NUOVO RISARCIMENTO DIRETTO

Nel 2011, l'allora presidente dell'**Antitrust**, **Antonio Catricalà**, aveva detto, senza mezzi termini, che il risarcimento diretto nei sinistri Rc auto era stato un fallimento. Da allora molte cose sono cambiate. In primis il sistema stesso, che è stato riformato dopo un lungo iter e che è in vigore dal 5 agosto scorso, giorno in cui l'**Ivass** ha pubblicato il regolamento finale. Tuttavia, il risarcimento diretto per i sinistri *Card*, in vigore dal 2007, e che riguarda il 79% degli incidenti e copre il 46% dell'ammontare complessivo, era stato utile per contenere l'esplosione del costo dei sinistri. Secondo i dati forniti da Ivass, dal 2007 al 2013, il costo dei sinistri Card è aumentato del 9%, mentre per quelli fuori dal sistema l'aumento è stato del 70%.

"Il risarcimento diretto - precisa **Riccardo Cesari**, consigliere di Ivass - si è rivelato carente perché c'è stato scarso interesse per i rischi e in generale per arginare le frodi. E, in ultima analisi, non ha portato a una riduzione delle tariffe Rc auto".

Come si presenta, quindi, il nuovo sistema che mira a fare dell'efficienza una fonte di crescita per le stesse compagnie? Resta in piedi il calcolo su base forfettaria, ma, "con un intervento chirurgico", sono stati calibrati incentivi e disincentivi che determinano un guadagno o una perdita per le imprese. Le tre componenti incentivanti valutano: il costo medio dei sinistri gestiti dalla singola impresa rapportato ai suoi competitor; il modo in cui questo dato si muove nel tempo e la velocità di liquidazione del sinistro sempre in rapporto alla media complessiva. A queste discriminanti si sommano le leve per il contenimento delle frodi.

L'operare del complesso di incentivi e disincentivi premia le imprese virtuose e penalizza tutte le altre, anche quelle che nel tempo restano a valori costanti: si tratta quindi di un nuovo meccanismo che punta a un miglioramento continuo della qualità e che (in teoria) non lascia alibi a quelle imprese che scaricano sui clienti i costi delle loro inefficienze.

Il primo anno di piena operatività sarà il 2015 e quindi le compagnie vedranno i primi risultati nel 2016: "ci saranno analisi periodiche e un monitoraggio regolare - conferma Cesari -. La riduzione dei prezzi delle polizze è, ovviamente, l'obiettivo finale".

dei prezzi in un contesto economico assai fragile, come sappiamo.

Secondo Minucci, dopo le aspettative di cambiamento, sull'Rc auto è calato il silenzio: "dove sono finite - si è chiesto - le tabelle nazionali per il risarcimento dei danni da macro lesioni? E le buone idee in tema di antifrode? La legislazione unitaria sul danno morale?" È notizia recente che proprio sulla liquidazione del danno qualcosa si è sbloccato, dopo che la *Corte Costituzionale* si è pronunciata positivamente sull'ammissibilità dell'articolo 139 del *Codice delle assicurazioni*, che disciplina buona parte delle pratiche attualmente in uso.

Con l'approvazione delle tabelle nazionali per la liquidazione del danno grave, l'Ania assicura ancora un calo del premio medio Rc auto pari a circa il 3%.

L'INNOVAZIONE PARTE DELLE NORME

L'intervento normativo è spesso una spinta fortissima verso il cambiamento strutturale: si ricordi solo la norma che ha limitato in modo significativo il risarcimento delle microlesioni (tipo i colpi di frusta). Quella legge andava incontro anche a una più vasta esigenza di contrasto alle frodi, sulla quale Minucci insiste ancora oggi, chiedendo un restringimento dei criteri di ammissibilità dei testimoni di un sinistro, il divieto di cessione del credito e lo sviluppo del sistema delle carrozzerie convenzionate. "Fatte queste cose - ha precisato Minucci - si avrà un'ulteriore riduzione del premio medio Rc auto e un'evoluzione di civiltà e cultura assicurativa".

L'Ania, poi, a margine del discorso sulla Rc auto, continua a rilanciare le proprie proposte sui temi della responsabilità sanitaria, del welfare integrato, della diffusione più capillare della cultura del rischio e della compartecipazione Stato-privati sulle catastrofi naturali. **FA.**