

RCA, TRA TERRITORIO E PROFILAZIONE DEL RISCHIO

di FABRIZIO AURILIA

L'ATTENZIONE SPECIALE PER IL COSTO DEL PREMIO NON È DIMINUITA NEMMENO DI FRONTE A PIÙ DI UN QUINQUENNIO DI CALO COSTANTE. RESTANO I PROBLEMI STRUTTURALI DEL SETTORE, UN MECCANISMO DI BONUS/MALUS CHE NON FUNZIONA PIÙ E LA CRONICA DIFFICOLTÀ A OPERARE IN TALUNE ZONE DEL PAESE

Legislatore e regolatore in questi anni hanno prodotto un numero considerevole di nuove norme per ridurre i premi dell'Rca, soprattutto in quelle aree e per quei clienti più problematici. I risultati però non sono stati entusiasmanti. O meglio, gli operatori sostengono che la maggior parte delle iniziative non siano state efficaci quanto la sola norma, ormai risalente al 2012, che ha messo un freno ai risarcimenti per il cosiddetto colpo di frusta.

Insomma, dicono i player del settore (soprattutto le compagnie): se il premio medio Rca è sceso di oltre il 21% dal 2013 al 2018, non lo si deve certo alla somma di nuove leggi e norme licenziate dai vari governi.



Anzi, la vera riforma che il settore attende da tempo, si dice la più utile, è la pubblicazione di quelle tabelle sulle macrolesioni che la legge Concorrenza ha, a suo tempo, sdoganato. Ma cosa accadrà, ora, che una nuova proposta di legge, aspramente criticata dall'**Ania**, pende sulla testa delle compagnie?

Di normativa, regole, ma anche possibilità per il futuro della Rca, hanno parlato **Antonio De Pascalis**, capo del servizio studi e gestione dati di **Ivass**, **Umberto Guidoni**, responsabile della direzione business di Ania e segretario generale della **Fondazione Ania**, e **Maurizio Hazan**, avvocato dello studio legale **Taurini-Hazan**, in un confronto vivace, che ha visto l'Ivass rimproverare alle compagnie di non essere state abbastanza propositive in questi anni nella soluzione degli storici problemi del comparto.

UNA LEGGE A-TECNICA

Ma si diceva della proposta di legge in discussione nelle varie commissioni parlamentari. Una norma che, nelle intenzioni del legislatore, mira ad agevolare il guidatore virtuoso che si trova, *ahi lui*, a dover circolare in aree del Paese problematiche, e su cui le compagnie applicano i premi più alti e le condizioni più difficili.

Il problema principale della legge, ha spiegato Guidoni, è la sua *a-tecnicità*: “non si tiene conto del fabbisogno del mercato”, ha argomentato il responsabile di Ania, aggiungendo che in questo modo si cancella la mutualità. “Se non diminuisce il fabbisogno – ha con-



Da sinistra: **Maurizio Hazan**, avvocato dello studio legale Taurini-Hazan; **Umberto Guidoni**, responsabile della direzione business di Ania; **Maria Rosa Alaggio**, direttore di Insurance Review; e **Antonio De Pascalis**, capo del servizio studi e gestione dati di Ivass

tinuato – non si può abbassare la tariffa”, e proprio quando questo si è verificato, con gli effetti della norma sulle microlesioni, “c’è stata una riduzione dei premi soprattutto per chi storicamente ha pagato di più”. Come mitigare il rischio, quindi? “La legge Concorrenza – ha ricordato Guidoni – ribadisce la necessità della pubblicazione delle tabelle per i danni dal 9% al 99% d’invalidità: su 1,8 miliardi di euro di costi annui per il settore assicurativo, il 65% serve per risarcire i danni a cose e persone”.

NON SOLO UNA QUESTIONE TERRITORIALE

Quindi, intanto, si dovrebbe risolvere questo annoso problema, anche se non sarà sufficiente, e poi ormai è una sorta di mantra che continua a risuonare nei convegni assicurativi. C’è bisogno di altro, ha ammesso anche l’Ivass, rimproverando contemporaneamente l’*industry* di non aver fatto adeguate proposte. “Se è vero che molte volte l’intervento del legislatore è stato a-tecnico – ha detto De Pascalis – quali proposte sono state fatte dalle compagnie sul fronte della tariffazione? La mia idea – ha continuato – è che occorra invitare le compagnie a confrontarsi su più variabili per pesare il rischio e non solo la territorialità. Occorre pensare a gruppi omogenei di clienti, e non solo ai territori”.

A parte questo punto, su cui poi si tornerà, dall’Ivass è arrivato anche grande apprezzamento per il lavoro fatto in collaborazione con le compagnie in questi anni,

nonché la considerazione che in effetti il premio medio Rca è sceso anche grazie al dinamismo dei player del mercato, vista anche la rivalutazione del punto base e il generale aumento del prezzo dei ricambi auto.

L’OPACITÀ DEI SINISTRI

Il confronto tra Ania e regolatore si è animato su questi punti. Guidoni ha pertanto ricordato che le compagnie in questi anni, in realtà, hanno fatto proposte che rimangono ancora sostanzialmente lettera morta. A partire proprio dalla riforma del bonus/malus, che potrebbe concretamente agire sulla tariffazione: con il meccanismo attuale è impossibile premiare i virtuosi, ha sostenuto il responsabile di Ania, sottolineando che “l’85% degli assicurati è iscritto nella prima classe di merito”.

Una maggior possibilità di accesso ai dati, inoltre, sostengono le compagnie, permetterebbe di profilare meglio gli assicurati anche nei territori più difficili, “ma non possiamo farlo, non abbiamo le autorizzazioni”, ha ribadito Guidoni. La difficoltà di accesso ai dati impedisce, per esempio, di distinguere in un sinistro un incidente mortale e un banale tamponamento, evitando così i meccanici spostamenti tra le classi.

Da ultimo c’è il tema dei sinistri tardivi: “l’Ania – ha ricordato Guidoni – aveva proposto al governo che la denuncia del sinistro dovesse arrivare massimo entro 180 giorni dall’evento, pena la decadenza; invece il limite dei due anni non è stato modificato”.



NUOVA MOBILITÀ E VECCHIA NORMATIVA

La legge Concorrenza, secondo l'avvocato Maurizio Hazan, è solo l'ultimo tassello di un mosaico dell'Rca composto durante l'ultimo decennio. E tuttavia il risultato finale non è stato risolutivo. "C'è ancora molto da fare - ha sottolineato - ed è anche per questo che ci vorrebbe una riforma definitiva che mettesse insieme tutte le varie norme licenziate negli anni".

Anche alla luce del mercato che è cambiato così velocemente, e che continua a farlo, la normativa dovrebbe cercare soluzioni utili alla nuova mobilità: "la condivisione del veicolo, per esempio, mette ancora più sotto pressione il classico meccanismo del bonus/malus", ha fatto notare Hazan. Tuttavia, anche la polizza a consumo non risolverebbe questi problemi: secondo l'avvocato c'è da fare una profonda riflessione sulla profilazione del rischio e la tecnologia può aiutare. "La Corte di Giustizia Europea - ha infine ricordato Hazan - ha detto sette volte che la copertura assicurativa deve valere anche quando la vettura è parcheggiata, e tutte le norme che non considerano questa variabile devono ritenersi nulle".

EDUCARE ALLA RESPONSABILITÀ

Il tema della decadenza o prescrizione della denuncia di sinistro rimanda a due questioni chiave: quella delle frodi ma anche quella della cultura della responsabilità su cui ha insistito molto l'avvocato Maurizio Hazan, parlando del ruolo dell'assicurazione di responsabilità civile automobilistica. La tesi, più volte espressa dal giurista, è che "la Rca sia molto vicina all'assicurazione sociale", per cui ridurla a una questione di tariffa è ignorare tutta quella valenza di "educazione al rischio" che invece dovrebbe essere tenuta in maggior considerazione. "L'Rc auto - ha continuato - rende il cittadino responsabile di ciò che fa, dei suoi comportamenti: non bisogna educarlo solo al risparmio ma soprattutto alla responsabilità. Insegnare la prevenzione e la protezione - ha chiosato - deve venire prima dei discorsi sul risarcimento".

Del resto, ha aggiunto Hazan, una norma sulla tariffa c'è, esiste, sta nel *Codice delle assicurazioni* ed è seguendo quella che bisogna agire. "Si può pesare il territorio in maniera più corretta, perché la norma te lo consente", ha ribadito l'avvocato.

ANTIFRODE: EVIDENZIARE LE CORRELAZIONI

Il territorio resta quindi il problema della tariffa auto e forse lo sarà anche quando le richieste di Ania saranno (semmai) soddisfatte.

Dove però Ivass e compagnie trovano un terreno d'incontro è l'antifrode. Entro fine anno, l'associazione delle imprese lancerà l'osservatorio sulle truffe auto e non auto mentre resta ancora inevasa la richiesta di utilizzare i dati antifrode anche in fase assuntiva, cosa su cui c'è la sponda dell'Ivass, a patto di poterla fare "a norme vigenti" e discuterla nell'ambito di un apposito "tavolo sull'antifrode in fase assuntiva". De Pascalis ha anche accennato a un salto di qualità nella connessione delle banche dati e la possibilità di fare network analysis: "oggi - ha concluso - gli score sono tutti deterministici, la chiave è invece far venire a galla le correlazioni tra le informazioni, riducendo le asimmetrie informative".