

# ALLA RICERCA DI UNA RIFORMA GIUSTA PER L'RC AUTO

di FABRIZIO AURILIA

DURANTE LA TAVOLA ROTONDA CON ANIA, IVASS, CONSAP E CONFCONSUMATORI, IL CONFRONTO SI È ACCESO SULLE COSE DA FARE PER MIGLIORARE LA SOSTENIBILITÀ E L'EFFICIENZA DEL SISTEMA DELL'ASSICURAZIONE AUTO OBBLIGATORIA: DALLA REVISIONE DELLA CONVENZIONE CARD ALLO SCONTENTO SUL BONUS/MALUS, E POI I CAMBIAMENTI DELLA MOBILITÀ, L'ANTIFRODE E LA NORMATIVA

A chiusura della mattinata del convegno di **Insurance Connect** sull'Rc auto, c'è stata l'attesa tavola rotonda animata da **Ania, Ivass, Consap e Confconsumatori**, moderata da **Maria Rosa Alaggio**, direttore di questa testata. Al centro del dibattito, soprattutto da parte di **Umberto Guidoni**, co-dg di Ania, è emersa la richiesta di discontinuità, di interventi strutturali. Dagli aspetti normativi a quelli industriali, dai cambiamenti sociali alle innovazioni tecnologiche, tutto influenza il mercato che ruota attorno alla polizza obbligatoria.

La revisione del sistema Card, le criticità del bonus/malus, ma anche le nuove opportunità per l'antifrode e la gestione sinistri: tutte innovazioni di cui, accanto a quelle tecnologiche e digitali, il paese ha bisogno.

Su questi temi il confronto si è animato, soprattutto tra Guidoni e **Antonio De Pascalis**, capo del servizio studi e gestione dati di Ivass, anche grazie agli interessanti spunti di **Fabiola Cipolloni**, titolare del *servizio stanza di compensazione e ruolo periti assicurativi* di Consap, che ha alimentato il dibattito con il punto di vista dell'istituzione che gestisce la camera di compensazione e che regola l'indennizzo diretto. Un istituto che ha funzionato, almeno secondo la quasi totalità degli stakeholder del settore dei rischi. Nato nel 2007, uno dei suoi compiti era velocizzare la liquidazione, ma anche

dare solidità e certezze al sistema assicurativo auto: “gli obiettivi dell'indennizzo diretto erano maggiore semplicità e il mantenimento di un costo medio del sinistro adeguato”, ha ricordato Cipolloni.

## LO SCONTRO SULL'INDENNIZZO DIRETTO

Dal 2007, la media dei giorni di liquidazione è passata da 63 a 46 giorni, per più di 30 milioni di sinistri gestiti dalla stanza di compensazione: “un cambiamento importante – ha sottolineato – soprattutto per il consumatore e per quelle compagnie che sono riuscite negli anni a fidelizzare il cliente”.

Tuttavia, c'è chi critica aspramente l'indennizzo diretto. Tra questi, una delle principali associazioni dei consumatori, Confconsumatori: “già all'epoca espressi forti perplessità”, ha detto nel suo intervento il vice presidente **Marco Festelli**. “Nonostante l'intervento della Corte Costituzionale che ha sancito la non obbligatorietà dell'indennizzo diretto – ha continuato – il mercato assicurativo è andato avanti. Si è creata una distorsione del sistema processuale che ha ripercussioni sugli utenti ma anche sulle compagnie”. Festelli ha detto senza mezzi termini che l'indennizzo diretto va superato e che, grazie alle tecnologie a disposizio-



Da sinistra: **Umberto Guidoni**, co-dg di Ania; **Maria Rosa Alaggio**, direttore di Insurance Review; **Fabiola Cipolloni**, titolare del servizio stanza di compensazione e ruolo periti assicurativi di Consap; in video, **Antonio De Pascalis**, capo del servizio studi e gestione dati di Ivass; e **Marco Festelli**, vice presidente di Confconsumatori

## NO ALL'ANTIFRODE IN FASE ASSUNTIVA

**U**n altro punto all'ordine del giorno è l'antifrode che, secondo Ania, deve essere fatta anche in fase assuntiva.

Come noto, a oggi, le compagnie non hanno accesso alla *Banca dati sinistri* al momento della stipula dei contratti.

Sotto questo profilo, l'Ivass è in sostanziale disaccordo. Antonio De Pascalis, capo del servizio studi e gestione dati di Ivass, ha sostenuto che "l'antifrode in fase assuntiva si sostanzia nelle verifiche precontrattuali, e già viene fatta con la verifica sull'attestato di rischio". Insomma c'è già. "Ma non è possibile per le compagnie utilizzare l'antifrode assuntiva nella tariffazione: questa cosa non si può fare, perché nessuno può essere punito preventivamente", ha detto categoricamente De Pascalis.

Umberto Guidoni, co-dg di Ania, ha risposto che l'intenzione non è quella di utilizzare l'antifrode per tariffare, ma "l'accesso alla banca dati sinistri - ha sottolineato - permetterebbe alle compagnie di avere il quadro completo del tipo di assicurato che si prendono in casa".

ne oggi, le compagnie possono gestire meglio i sinistri: "secondo noi - ha chiosato - si può ritornare al sistema di prima".

## FORFAIT SÌ, FORFAIT NO

La critica che arriva da Ania è sul tema del forfait. Guidoni l'ha ribadito anche in questa sede: "tre forfait di area non bastano", ha detto auspicando una differenziazione più capillare. "Occorre svecchiare la convenzione, intervenendo sulle aree - ha chiesto Guidoni -, e poi si può rivedere il forfait. La stanza di compensazione, comunque, ha dimostrato di funzionare bene".

In questa diatriba, "l'Ivass - ha osservato De Pascalis - è neutrale e fa semplicemente applicare la norma, ma mi sembra riduttivo limitare i benefici ai tempi di liquidazione dei sinistri". La competizione basata sul prezzo, secondo Ivass, svuota la competenza dell'intermediario e non permette alle compagnie di offrire servizi migliori. "Il risarcimento diretto - ha continuato - ha portato una buona competizione tra le imprese, ma l'industry, a questo punto, deve decidere da che parte andare, se confermare il forfait, magari modificando le aree, oppure no". De Pascalis ha auspicato un'attività più intensa da parte delle compagnie e degli intermediari "perché restano in carico alla Consap tutti i costi amministrativi e gestionali".



## **COSTO MEDIO DEI SINISTRI ALLE STELLE**

Per l'Ania, tuttavia, i problemi sono altri. Con un'inflazione causata da costi esterni e non da eccesso di domanda, si rischia la stagflazione. L'inflazione così alta spinge i consumatori e tenere la liquidità da parte, a titolo cautelativo. Un fenomeno che per le compagnie medio piccole rischia di creare grossi danni a livello del rating, "perché – ha precisato Guidoni – non riescono a compensare gli effetti negativi di medio-lungo periodo". Questa tendenza è evidente sia nei sinistri con danni a cose, sia in quelli con danni a persone, giacché la tabella delle microlesioni è stata già aggiornata con un aumento del 7%.

Il costo medio dei sinistri, anche con frequenza ridotta, è balzato a 5.200 euro, "un valore mai registrato prima, indipendentemente dall'inflazione", ha ricordato il co-dg di Ania. La frequenza è già tornata ai livelli pre-pandemia, con una variazione del 6% sull'anno scorso. È evidente anche la necessità di intervenire sulla circolazione stradale, con un impegno sul miglioramento della qualità dell'infrastruttura. I costi dei sinistri con macrolesioni e mortali valgono il 31% del premio, a fronte del 22% degli altri grandi paesi europei. E poi c'è il capitolo frodi: "un sinistro su quattro è a rischio frode, cui si aggiunge l'evasione assicurativa, che vale un miliardo, e oltre 240 milioni di mancato introito fiscale", ha rivelato Guidoni.

## **DAL BONUS/MALUS AL CAR SHARING**

La parola è passata, quindi, ai consumatori. Festelli ha criticato molto il meccanismo del bonus/malus, altra nota dolente dell'attuale sistema dell'Rca. Lo strumento è oggetto di critiche da parte di tutti gli stakeholder, ma è difficile capire come e in che direzione riformarlo. Secondo Confconsumatori, il bonus/malus "non è più performante, anche a causa di una scontistica imprevedibile, applicata alle singole polizze". Vero è che la mobilità è cambiata: dai noleggi a lungo termine al car sharing, sappiamo che l'utilizzo di un veicolo si sta lentamente sostituendo alla sua proprietà, almeno nei centri urbani. "Si potrebbe collegare l'attestato di rischio alla persona più che al veicolo, oppure assicurare direttamente la patente", ha proposto Festelli. "Sul bonus/malus occorre riflettere", è intervenuto De Pascalis, aprendo a meccanismi premiali degli assicurati, "magari concedendo una partecipazione agli utili delle compagnie", ma stroncando l'assicurazione della patente, giudicata regressiva, mentre per il car sharing "si potrebbe commisurare il prezzo del noleggio alla sinistralità dell'individuo", ha chiosato.

## **COME STABILIZZARE I RISARCIMENTI**

Insomma, meccanismi complessi che aprono la strada a molte riflessioni, ha convenuto Cipolloni, ribadendo che "non si può tornare indietro", ma anzi far evolvere la discussione sulla gestione delle flotte e della mobilità condivisa.

Secondo Guidoni, per andare oltre il bonus/malus, "occorre poter disporre di più dati". L'Ania, in questi anni, ha avanzato molte proposte e fatto svariate analisi: "credo sia possibile creare un meccanismo più innovativo – ha detto il co-dg di Ania – con polizze legate di più alla persona, e che possano creare un sistema più equo". Al di là del bonus/malus, il mercato assicurativo chiede da anni l'emanazione della tabella nazionale per le macrolesioni, ferma nei cassetti dei ministeri e su cui "Ivass ha fatto un buon lavoro": la tabella, ha ricordato Guidoni, "stabilizzerà le riserve e uniformerà il risarcimento". Infine, dipende sempre dai ministeri competenti il decreto attuativo per la rilevazione da remoto dell'obbligo assicurativo. 