

RIFORMA RCA: SE NON ORA, QUANDO?

di ROSSELLA SEBASTIANI, responsabile del Servizio Auto di Ania

UN RINNOVAMENTO ORGANICO DELLA POLIZZA OBBLIGATORIA È DIVENTATO IMPROROGABILE, SECONDO ANIA: LE NORME SONO DISALLINEATE RISPETTO ALLO SVILUPPO TECNOLOGICO E ALL'INNOVAZIONE DEI PRODOTTI, E SOPRATTUTTO INTERVENTI NON SISTEMATICI HANNO STRATIFICATO IL QUADRO GIURIDICO TANTO DA RENDERLO POCO CHIARO E IN ALCUNI CASI INEFFICACE

La presidente dell'Ania, **Maria Bianca Farina**, ha di recente sottolineato come, soprattutto nel complesso quadro legato al contesto economico e finanziario attuale, il ruolo economico e sociale dell'assicurazione, rappresentato dall'offerta di sicurezza e protezione a imprese e cittadini, debba trovare non solo adeguato riconoscimento istituzionale, ma anche adeguato supporto nel quadro normativo di riferimento. A questo proposito, l'Ania segnala da tempo la necessità di avere un quadro normativo adeguato all'evoluzione dei modelli di circolazione per l'assicurazione obbligatoria Rc auto, che rappresenta una delle coperture di maggior rilievo sociale ed economico, interessando circa 42 milioni di assicurati.

Ora, la riforma organica della Rc auto è diventata davvero improrogabile, perché, dopo 50 anni dall'introduzione dell'obbligo assicurativo, le norme sono disallineate rispetto allo sviluppo tecnologico e all'innovazione dei prodotti, e soprattutto interventi non sistematici hanno stratificato il quadro giuridico, tanto da renderlo poco chiaro e in alcuni casi inefficace. Il sistema dell'assicurazione obbligatoria dell'auto ha bisogno di semplificazione e innovazione, per poter operare efficacemente a servizio degli assicurati e contribuire a preservare i risultati raggiunti in termini di migliore accessibilità dei cittadini alla copertura Rc auto.

IL PREMIO IN CADUTA LIBERA

A tale riguardo, va evidenziato che il premio medio dell'Rc auto (escluse imposte e contributo al *Servizio*

sanitario nazionale, pari a circa il 30% del premio) era pari, per tutte le tipologie di veicoli, a 336 euro a dicembre 2022, con una riduzione da dicembre 2012 di 160 euro in valore assoluto e di oltre il 32% in termini percentuali (dati di Ania). Alla riduzione del prezzo pagato in media dai cittadini per la copertura obbligatoria auto, inoltre, si è accompagnata la diminuzione dei differenziali dei premi sia fra le diverse zone del territorio nazionale, sia rispetto ai maggiori paesi europei (stima Ania su analisi di **The Boston Consulting Group**, 2021). In Italia, dal 2014, primo anno dell'indagine *Iper* di **Ivass** sui prezzi effettivi della Rc auto per le sole autovetture, al 2022, il gap di premio medio pagato dagli assicurati fra la provincia a prezzo più alto (Napoli) e quella a prezzo più basso (Aosta) si è ridotto di quasi il 50% (dati di Ivass). Anche a livello europeo, come detto, si è assistito a una forte contrazione del differenziale fra il premio medio pagato in Italia e quello dei principali paesi europei: se nella media degli anni 2008-2012 esisteva un gap di oltre 200 euro, alla fine del 2021 questo differenziale si era ridotto a meno di 50 euro (stima Ania su rilevazione Bcg).

LA PROPOSTA SUL CONTRASTO ALLE FRODI

Oggi occorre salvaguardare quanto è stato fatto e lavorare sui margini di un possibile ulteriore miglioramento del gap residuo sia con i paesi europei, sia fra province a maggiore e minore incidentalità. Anche a tal fine, l'Ania ha sottoposto all'Ivass una proposta strutturale di riforma dell'Rc auto, secondo un arti-

SERVE UN VINCOLO SULLE SPESE IN SICUREZZA STRADALE

Occorre poi mettere in campo azioni per la soluzione alternativa delle controversie in modo di ridurre il contenzioso civile e penale, che, in Italia, genera oltre il 40% dei sinistri in causa rispetto al 15% degli altri Paesi. Anche il livello degli oneri fiscali e parafiscali pesa notevolmente sul premio Rc auto in Italia (circa per il 30%) e, per di più, circa la metà del gettito delle imposte sull'assicurazione auto, che va alle province, non ha di fatto alcun vincolo di destinazione per spese in sicurezza stradale, come chiesto invece più volte dall'Ania. Sono questi alcuni dei principali fattori che rendono la circolazione stradale in Italia più rischiosa e l'assicurazione Rc auto ancora in media più costosa che negli altri Paesi e che influiscono anche sul divario a livello territoriale nazionale fra le diverse province.

colato schema di azione (basato sull'osservazione dei differenziali fra Italia e paesi Ue rilevati da dati Bcg 2020-2021). È necessario rendere le strade più sicure con norme a rinforzo degli investimenti delle risorse in sicurezza stradale e incentivanti di comportamenti corretti alla guida, per incidere sull'elevato numero degli incidenti stradali con lesioni medie e gravi, che hanno una frequenza 1,5 volte maggiore che negli altri paesi europei. Deve essere rafforzata, inoltre, l'azione di contrasto delle frodi, che si attestano all'8-10% dei sinistri rispetto al 4% dei paesi europei, nella fase della stipulazione dei contratti e non solo in quella della liquidazione dei sinistri, anche utilizzando l'*Archivio integrato antifrode-Aia Ivass*, e il contrasto dell'evasione assicurativa, che registra un 6% dei veicoli circolanti non assicurati sul totale, contro il 3% dei paesi europei, con ausilio di dispositivi telematici di lettura a distanza delle targhe, per i quali manca tuttora il decreto di omologazione.

MACROLESIONI: LE TABELLE SONO INDEROGABILI

Altre importanti aree della riforma che chiediamo al legislatore riguardano il danno alla persona e il bonus/malus.

Nell'ambito del riordino della disciplina delle procedure liquidative, un posto di rilievo occupano le proposte dell'Ania sui danni medi-severi a persone e quelli mortali che (fonte Bcg) incidono sul premio medio in misura maggiore (31%) rispetto ai paesi europei (22%). Un intervento davvero inderogabile e atteso dal 2007, che attesterebbe il livello dei risarcimenti per i danni medio-gravi di fatto sui valori già in uso dal tribunale di Milano, è il varo della tabella di legge sui valori pecuniari per il risarcimento del danno biologico da lesioni macropermanenti (da 10 a 100 punti di invalidità permanente). Ania ritiene tale intervento cruciale ai fini di uniformità ed equità di trattamento dei macrolesi in incidenti stradali su tutto il territorio italiano, a prescindere dal tribunale eventualmente incaricato di valutare il risarcimento, e per dare alle imprese criteri univoci e certi per determinare le riserve a fronte dei sinistri da liquidare. La certezza delle regole inciderà in modo positivo anche sull'esteso contenzioso Rc auto, diminuendone tempi e costi aggiuntivi e contribuendo a stabilizzare per tale via il prezzo della copertura. Chiediamo, quindi, che si concluda con urgenza il confronto sullo schema di decreto ministeriale attuativo delle tabelle, ora alle battute finali, fra ministero delle Imprese e del Made in Italy e ministero della Giustizia. Lo schema di decreto sarà poi sottoposto al parere del Consiglio di Stato e, dopo, al Consiglio dei ministri per l'adozione.

IL BONUS/MALUS NON FUNZIONA PIÙ

Quanto al bonus/malus, infine, tale sistema è ormai riconosciuto da tutti come inadeguato allo scopo di premiare gli automobilisti corretti alla guida, poiché l'86% degli assicurati si trova oggi nella prima classe di merito, soprattutto a seguito degli interventi normativi di condivisione della classe di merito a livello familiare. Il bonus/malus italiano risulta così meno efficiente rispetto ai modelli adottati da altri paesi europei, fra i quali solo la Germania ha introdotto un analogo *bonus familiare*, ma con condizioni che ne bilanciano in modo più equilibrato l'impatto. L'Ania ha sottoposto all'Ivass possibili modifiche del bonus/malus attuale sia in chiave conservativa (mantenimento di un sistema di classi di merito) sia in chiave evolutiva (superamento delle classi e adozione di un indice di rischio basato su cluster), mediante l'utilizzo di un maggior numero di fattori, oltre al numero dei sinistri, per valutare meglio il rischio e il premio Rc auto. L'introduzione di più parametri consentirà anche di contribuire a diminuire il gap fra province.