

RIFORMARE L'RC AUTO, UN DOVERE CIVILE E SOCIALE

NEL MOMENTO DI CRISI NERA DEL PAESE, CON LA RECESSIONE CHE NON SI RITRAE, LA MUTUALITÀ È A RISCHIO E, SENZA IL CONTRIBUTO DI TUTTI, LA NON ASSICURAZIONE RISCHIA DI DIVENTARE UN'EPIDEMIA

Mettere mano al sistema dell'Rc auto dev'essere una specie di perversione. Non si contano i provvedimenti che dal 1969, anno dell'entrata in vigore dell'obbligatorietà della polizza, si sono concentrati su questo strano oggetto giuridico. L'assicurazione Rca ha una funzione sociale, ma risponde a criteri di natura privatistica. Il risarcimento del danno è pertanto inteso in un'ottica civilistica e non sociale. In più questo sistema si fonda sul lavoro di soggetti privati, le assicurazioni, che hanno, come ovvio, logiche di business.



È da qui in poi che il dibattito si accende e le posizioni divergono. Da sempre gli interventi legislativi e normativi si sono scontrati sull'abbassamento del prezzo delle tariffe, disinteressandosi sostanzialmente dei costi del sistema. Questa prospettiva, tuttora immutata, non ha prodotto risultati apprezzabili, almeno sul lungo periodo. Ma non è facile far passare questo messaggio, a fronte di tariffe insopportabili, soprattutto in alcune parti del Paese, di un mercato troppo concentrato, accusato di scarsa innovazione, immobilismo e alcune colpevoli gestioni che hanno messo in ginocchio compagnie importanti e storiche.

Ecco perché, per parlarne approfonditamente, la **Fondazione nazionale Cinzia Dabbrassi** ha organizzato a Milano una tavola rotonda tra stakeholder del settore, docenti universitari e rappresentanti delle istituzioni. Moderati dal direttore di *Insurance Review*, **Maria Rosa Alaggio**, il confronto ha coinvolto Giovanni Calabrò, direttore generale **Antitrust**, Albina Candian, ordinario di diritto privato comparato all'**Università**

degli Studi di Milano, Massimo Greco, divisione servizi assicurativi del ministero dello **Sviluppo economico**, Paolo Panarelli, direttore generale di **Consap**, Fabrizio Premuti, delegato **Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti**, Vittorio Verdone, direttore centrale di **Ania**, Fabio Cerchiai, presidente di **Febaf** e Alessandro Santoliquido, direttore generale di **Sara Assicurazioni** e presidente della commissione Auto di Ania.

GIUDICI SPECIALI CERCASI

Dal confronto con l'Europa, primo mercato mondiale per raccolta premi Rc auto, e dall'esperienza di Banca d'Italia si possono mutuare alcune innovazioni, almeno secondo **Albina Candian**. "Sarebbe fondamentale – ha spiegato la docente – avere un arbitro per i contenziosi Rc auto. È una grave stupidaggine non pensare a giudici speciali per settori. Anche le direttive comunitarie impongono l'introduzione di meccanismi di adr (*alternative dispute resolution*), come la mediazione o la conciliazione paritetica. In Italia l'esempio più virtuoso è quello dell'arbitrato bancario che sta funzionando bene. Il sistema, così, sarebbe meno irrazionale".

IL LIBRO

Dalle caratteristiche gestionali, all'evoluzione normativa passando per l'impatto sociale del settore Rc auto. Questo e molto altro è possibile trovare nel corposo volume dal titolo *La responsabilità civile automobilistica - Strategie, innovazione e normativa nei modelli di offerta*, curato da **Cinzia Dabrassi**, docente universitario e ideatrice dell'Osservatorio nazionale Rc auto, prematuramente scomparsa lo scorso anno, e **Paolo Prandi**, che insegna risk management all'Università di Brescia. Un viaggio documentato e approfondito attraverso tutti i segmenti che compongono il sistema economico, normativo e giuridico dell'Rc auto.

Il volume, edito da FrancoAngeli, è sostanzialmente un unicum nel panorama della saggistica di settore, perché integra studi, approfondimenti e analisi partendo dagli argomenti teorici per passare ai risvolti operativi. All'interno i dati tecnici più aggiornati, con confronti e interventi di autorevoli tecnici e addetti ai lavori. Nell'ultima parte del volume gli autori affrontano le tematiche dell'innovazione, dell'antifrode e della *customer satisfaction*, su cui le compagnie dovranno trovare nuove modalità competitive.

All'opera hanno partecipato, tra gli altri, Paolo Panarelli, direttore generale di Consap, Albina Candian, ordinario di diritto privato comparato, Fabio Cerchiai, presidente di Febaf, Vittorio Verdone e Massimo Treffiletti, rispettivamente direttore centrale e Area auto di Ania.



ISTITUZIONI ALL'ATTACCO

Chiamato in causa sul tema del contratto base, **Massimo Greco** ha sottolineato "l'impegno del Mise e dell'Ivass a trovare il difficile equilibrio tra copertura massima del consumatore e libertà d'offerta delle compagnie". Soluzione trovata secondo Greco, che ha anche evidenziato come il modulo elettronico aiuterà le compagnie a tagliare i costi. A difesa delle norme in termini di concorrenza si è schierato **Giovanni Calabrò**, direttore generale Antitrust. L'esponente dell'Autorità ha chiamato le compagnie a una maggior responsabilità: "I rischi connessi al contratto base – ha detto – sono legati al timore che le imprese diano meno copertura a costi più elevati, obbligando implicitamente il consumatore ad acquistare garanzie accessorie, o magari imponendo franchigie più alte".

Secondo il direttore generale di Consap, **Paolo Panarelli**, dovrebbe essere "il mercato a trovare il prezzo giusto per i rischi, ma la mutualità del sistema assicurativo cade fuori dal perimetro di competenza delle imprese. Legislatore e regolatore dovranno essere in grado di garantirla".

COSTI QUEL CHE COSTI

Il fronte aperto però, per le imprese, è quello dei costi. **Vittorio Verdone** a riguardo è stato molto chiaro: "Con l'intenzione di creare concorrenza in realtà si è ingolfato un mercato già carico di orpelli regolamentari, non incidendo quasi per nulla sui costi strutturali, cioè sul danno alla persona". Quella voce pesa per il 66% sul totale dei risarcimenti Rc auto, cioè 8,9 miliardi ripartiti

tra macro lesioni (41% a 5,5 miliardi) e lesioni di lieve entità (25% a 3,4 miliardi). Le liberalizzazioni del gennaio 2012 sono effettivamente intervenute sul colpo di frusta, e gli effetti cominciano a vedersi: ma nulla è stato fatto per ammortizzare quel 41%. “Le tabelle per le macro lesioni servirebbero ad abbattere il costo dell’Rc auto: il giorno dopo io abbasserei le tariffe del 3-4%”, è quanto ha detto **Alessandro Santoliquido**. L’utilità delle tabelle si contrappone, sempre secondo il direttore generale di Sara, al danno potenziale della norma sulle scatole nere, che rischia, paradossalmente, di far lievitare le tariffe. “La black box – ha sottolineato – impatta per il 25% sul costo medio dell’Rc auto: per ottemperare all’eventuale obbligo di offerta, sarebbe necessario tagliare subito i costi del sinistro almeno del 20%. Possibile che il legislatore e il regolatore non abbiano chiesto il parere degli attuari, che le tariffe le costruiscono? Possibile che non si facciano delle verifiche sull’impatto reale delle norme?” Del resto, come confermato da **Fabio Cerchiai**, il peso Rc auto in Italia non ha fatto che aumentare. “Un ammanco del fabbisogno – ha spiegato – non potrà che scaricarsi su tutti, attraverso un aumento delle tariffe, qualora non si interverrà davvero sulla struttura di costo”.



UN POPOLO DI NON ASSICURATI

E si torna, alla fine, a parlare di tariffe: il problema centrale per l’opinione pubblica. “Noi temiamo un rialzo ciclico delle tariffe”, ha denunciato **Fabrizio Premuti**. “Il legislatore – ha continuato – nonostante tutte le nuove norme, non ha messo ancora una volta al centro il consumatore. Da un lato siamo contenti del contratto base, che servirà anche per innalzare il grado di consapevolezza e di cultura dell’assicurato, ma per altri aspetti restiamo preoccupati”. Il riferimento è alla norma sulle lesioni di lieve entità, per la cui applicazione, ha sostenuto Premuti, va fatta una “verifica impresa per impresa”.

L’avvertimento finale di Premuti è un monito per tutti: “Se non si riforma davvero il sistema Rc auto – ha concluso – la mutualità sarà a rischio e gli attuali quattro milioni di vetture senza Rca diventeranno dieci”. **F.A.** 

