

RC auto: quali riforme?

Intervento di Riccardo Cesari
Consigliere dell'IVASS

XIV Congresso Nazionale degli Attuari
Milano, 17 novembre 2023

Ringrazio l'Ordine degli Attuari per questo invito. Parlare di RC auto a questa platea di specialisti è tanto un rischio quanto un'opportunità che vorrei comunque cogliere.

1. L'EVOLUZIONE STORICA

La copertura della responsabilità civile auto è, per legge, l'assicurazione più nota e diffusa in Italia, con oltre 43 milioni di polizze e quasi 12 miliardi di euro di premi nel 2022.

Ricordando alcune tappe storiche, non si può non menzionare, per il caso italiano, l'obbligo assicurativo dal giugno 1971 (ex lege 990/1969) e la piena libertà tariffaria da luglio 1994, dopo oltre due decenni di tariffe amministrare.

Con la liberalizzazione, imposta dalle regole europee, è cominciato anche un lungo periodo di accese polemiche in merito al livello dei prezzi, al loro andamento, al confronto con gli altri paesi europei, ai divari territoriali, in particolare tra Nord e Sud, all'interno del territorio italiano.

Un'altra tappa importante è stata l'entrata in vigore, nel 2006, del Codice delle Assicurazioni Private (CAP, D.Lgs 209/2005), che ha sistematizzato, coi suoi 355 articoli, tutto o quasi il corpus normativo sul mercato delle assicurazioni, inclusa naturalmente la RC auto.

In quello stesso anno, la Legge 248/2006, nota come "legge Bersani", ha consentito l'estensione della classe di merito da un vecchio veicolo (es. del padre/madre) a uno

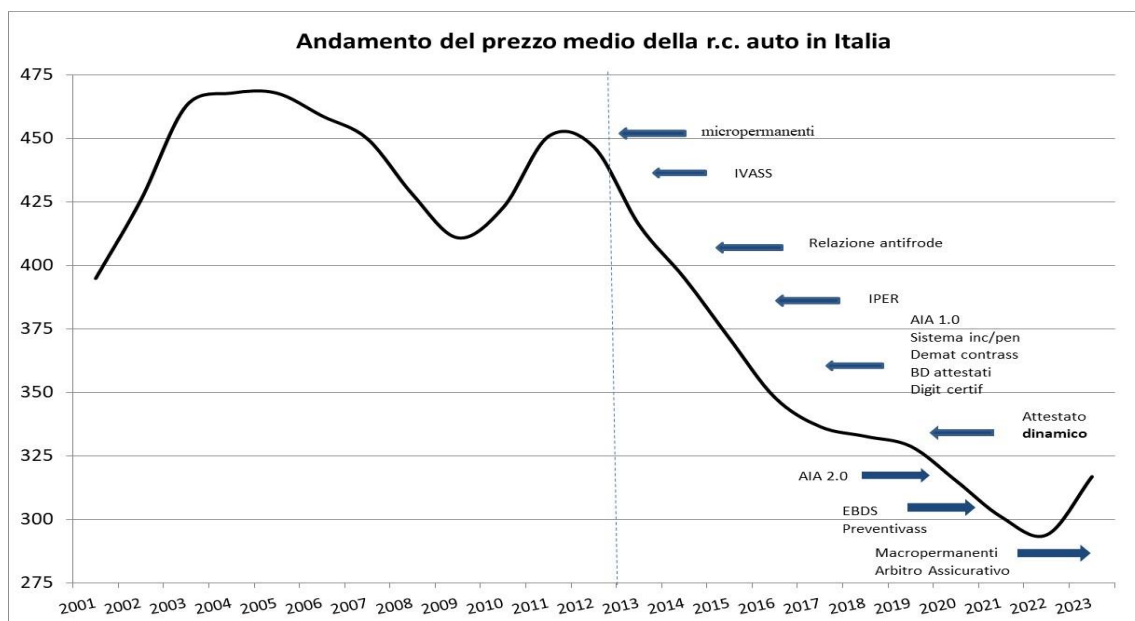
nuovo (del figlio/a) nello stesso nucleo familiare, venendo incontro, nelle intenzioni del legislatore, alle esigenze dei giovani neopatentati¹.

Guardano agli anni più recenti, dal 2012 si è assistito a un flusso di riforme molto significativo che hanno fatto della RC auto un cantiere normativo sempre in aperto.

In Fig. 1 si vede come i principali provvedimenti succedutisi negli ultimi 10 anni abbiano accompagnato un deciso e persistente trend di riduzione del livello medio dei prezzi della RC auto, pari al -24% in termini nominali e al -36% in termini reali.

Tra i principali interventi vorrei menzionare il provvedimento sulla valutazione oggettiva delle microlesioni (c.d. "colpi di frusta"), la nascita il 1° gennaio 2013 dell'IVASS, la creazione dell'indagine sui prezzi effettivi della RC auto (IPER), numerosi interventi per la lotta alle frodi (dalla relazione annuale all'Archivio Integrato Antifrode, AIA), il sistema degli incentivi/disincentivi nella gestione della Convenzione CARD del risarcimento diretto (oggi basato su 4 fattori: costo medio dei sinistri, la sua dinamica temporale, la velocità di liquidazione e l'attività antifrode), i provvedimenti di dematerializzazione e digitalizzazione dei documenti e degli archivi, fino a due provvedimenti che ci ostiniamo a considerare in dirittura d'arrivo sia per la loro importanza sia per la non trascurabile mole di lavoro che anche questo Istituto ha profuso, a supporto del decisore, per la loro impostazione e traduzione normativa: mi riferisco al Decreto sulla tabella unica dei risarcimenti per invalidità macro-permanenti ex art. 138 del CAP e al provvedimento per l'istituzione dell'Arbitro assicurativo, ex art. 187 ter del CAP, sulla scia dell'Arbitro bancario e finanziario (ABF) e dell'Arbitro per le controversie finanziarie (ACF).

FIG. 1



¹ In sede di legge di conversione del DL 124/2019 (Legge 157/2019) la "legge Bersani" è stata estesa non solo al caso di nuovo contratto ma anche al rinnovo e al caso di veicoli di diversa tipologia (c.d. "RC familiare"). Si veda l'art. 134 comma 4bis del CAP.

Questo fortissimo e durevole calo dei prezzi, che è stato purtroppo interrotto nel 2023 dal rialzo generale dell'inflazione, si è tradotto sia in un calo del divario tra Italia e i prezzi RC auto dell'area euro (Fig. 2), passato in media, in un decennio, da 200 euro a circa 40 euro, sia in un calo del divario interprovinciale (qui sintetizzato nello "spread" Napoli-Aosta; Fig. 3), passato, nello stesso periodo, da oltre 400 euro a meno di 200.

FIG. 2 Prezzi medi RC auto: Italia e media EU Core senza Italia

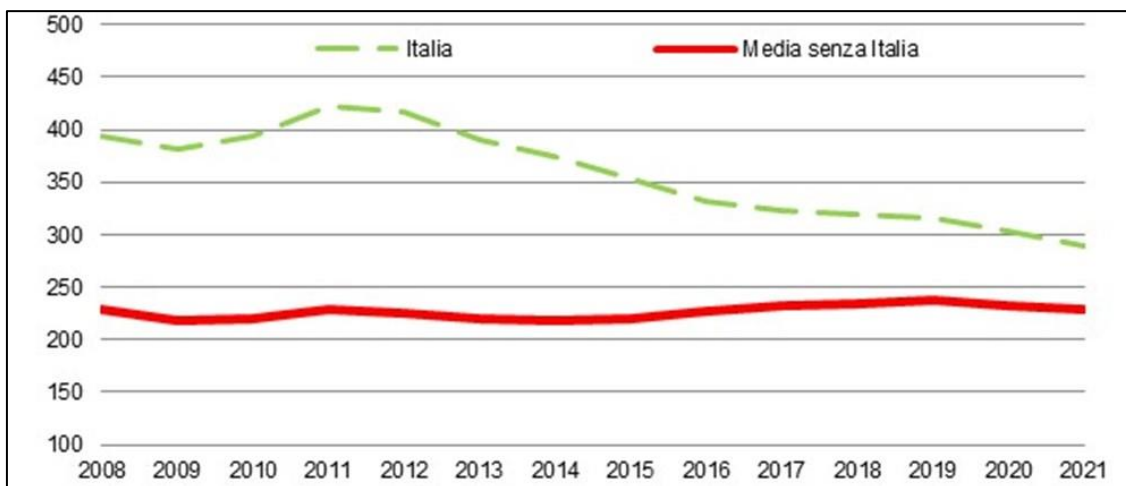
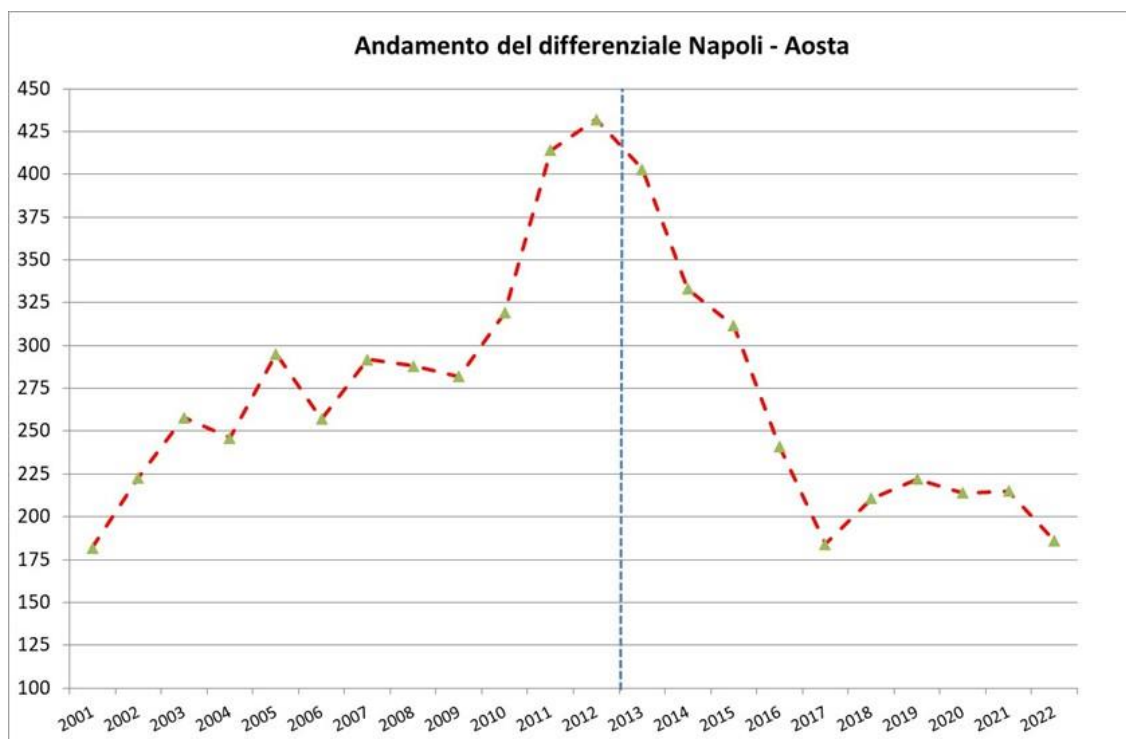
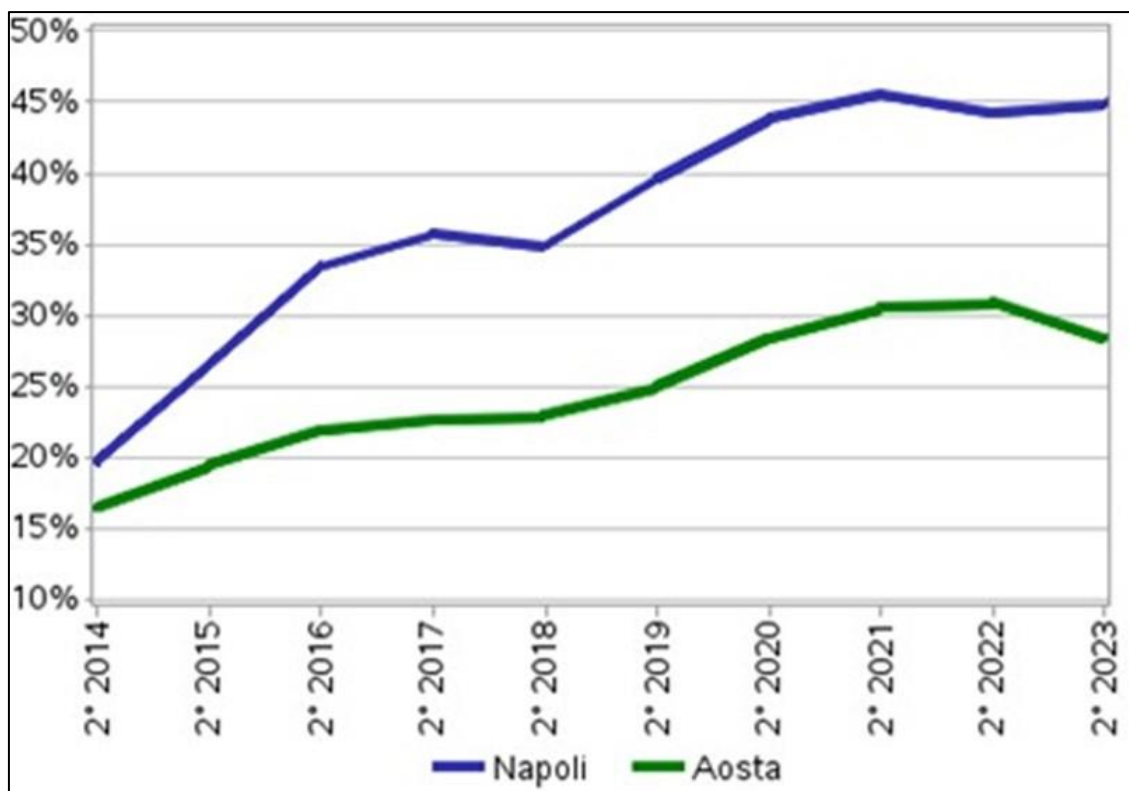


FIG. 3



Quest'ultimo effetto è il risultato di sconti sulla tariffa assai più elevati al Sud (45% a Napoli) rispetto al Nord (28% ad Aosta; Fig. 4).

FIG. 4



La discesa del premio puro (frequenza sinistri x costo medio: Fig. 5) è il frutto di un tendenziale aumento del costo medio dei sinistri più che compensato dalla discesa della frequenza dei sinistri (Fig. 6), attestatasi - a parte il minimo storico fatto registrare nell'anno della pandemia - al 5.4% nel 2022 (Fig. 6).

FIG. 5

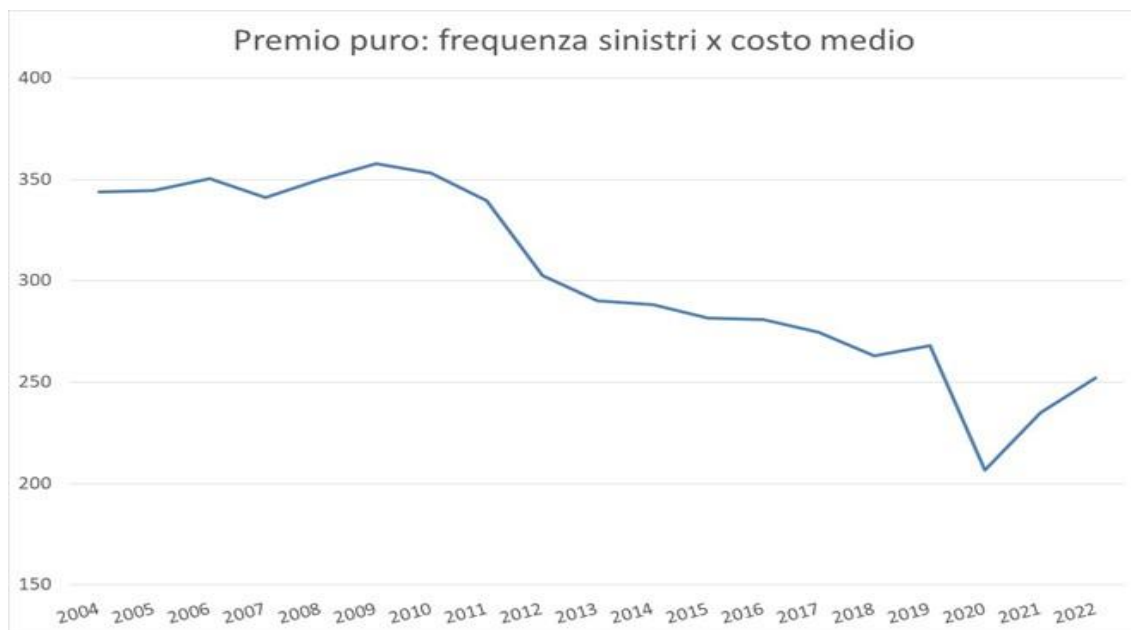
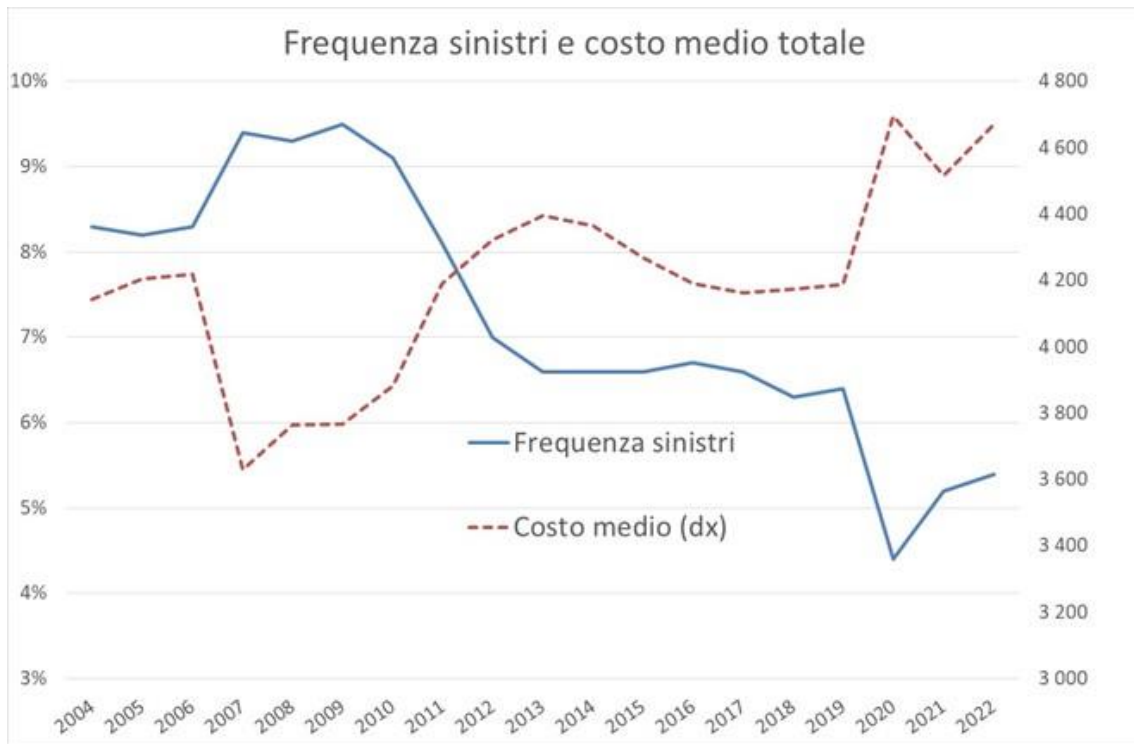
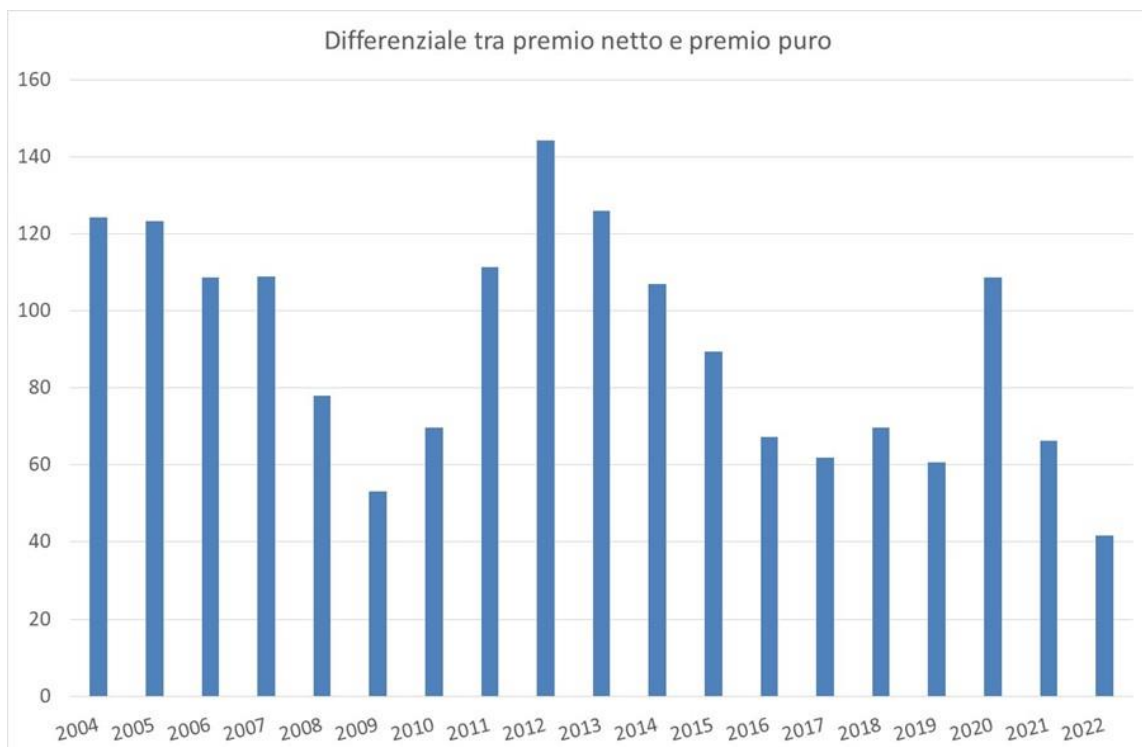


FIG. 6



Dal differenziale tra premio medio al netto delle imposte e premio puro si vede come, dal picco del 2013, si sia verificata una tendenziale convergenza di tali due grandezze e quindi un calo dei margini, fatta eccezione per il picco da pandemia (e blocco del traffico) del 2020 (Fig. 7).

FIG. 7



L'accresciuta concorrenza e i guadagni di efficienza resi possibili anche dall'insieme dei provvedimenti ricordati sopra, spiegano questo andamento.

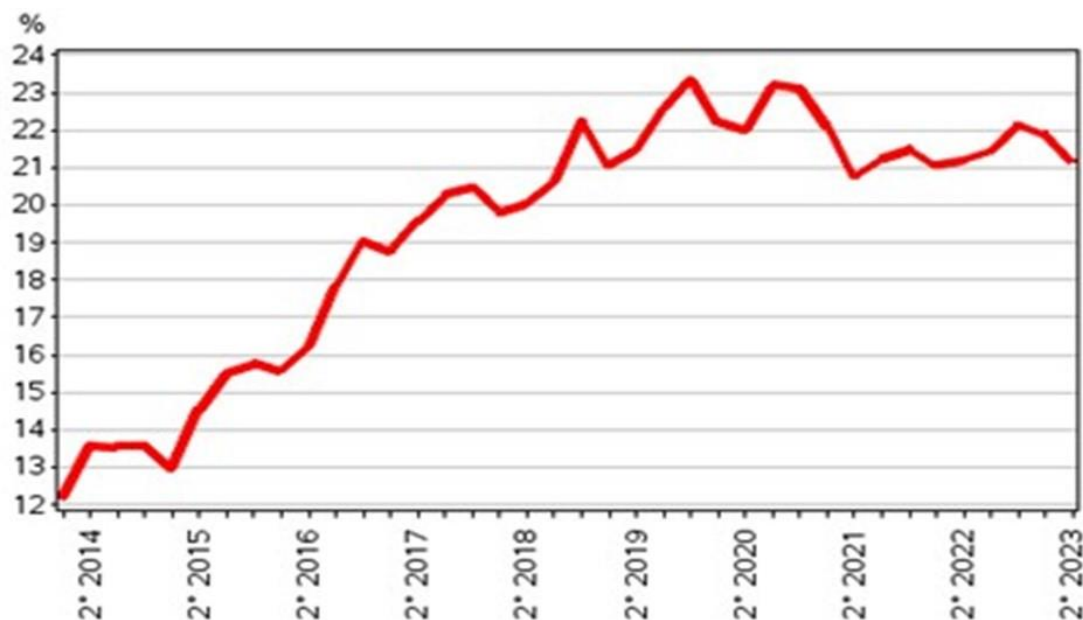
Crediamo, tuttavia, che possano sussistere ulteriori margini di miglioramento che, in particolare, potrebbero derivare da iniziative in tema di pezzi di ricambio con certificazione, dagli effetti dei decreti attesi sui risarcimenti per le invalidità macropermanenti e per l'arbitro assicurativo e da miglioramenti nella Convenzione CARD sul risarcimento diretto.

2. RECENTI NOVITÀ DI PRODOTTO E DI PROCESSO

Due novità di prodotto e di processo nella RC auto meritano di essere menzionate.

La prima è la diffusione della scatola nera (black box) che ha interessato oltre un quinto del parco auto circolante, con punte sopra il 60% in certe aree del Sud (Fig. 8 e 9).

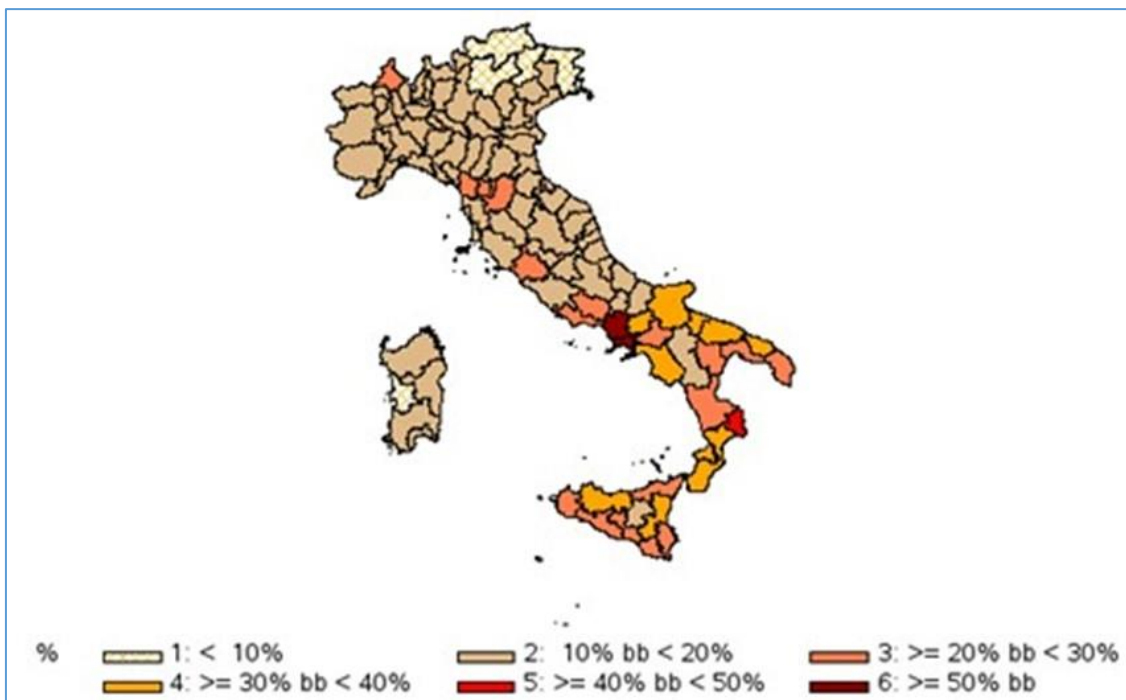
FIG. 8 Tasso di penetrazione della black box nel parco auto italiano



Come noto, la black box ha sia finalità di efficientamento e antifrode nella gestione dei sinistri sia obiettivi di risk scoring nella valutazione degli stili di guida.

Entrambi questi aspetti spingono verso migliori stime del fabbisogno assicurativo e minori prezzi della copertura per effetto di una più bassa frequenza dei sinistri e un loro più contenuto costo medio.

FIG. 9 Tasso di penetrazione provinciale della black box a giugno 2023



L'altra grande innovazione è la messa a disposizione, per tutti i cittadini e operatori, di un sistema di preventivazione pubblico online (www.preventivass.it) per la quotazione della copertura minima ("contratto-base") e di quella inclusiva di eventuali clausole aggiuntive a discrezione dell'assicurato.

Nel giro di pochi secondi, l'interessato ottiene la quotazione delle coperture (base e aggiuntive) da parte di tutte 60 le compagnie attive sul mercato.

Lo strumento è l'unico, di natura pubblicitaria e senza scopo di lucro, attivo a livello internazionale ed è pienamente aderente alla normativa europea sull'assicurazione veicoli (MID, n. 2021/2118), come recepita nel CAP (art. 132.1) dal D.Lgs. 184/2023.

La crescente diffusione di Preventivass, varato a maggio 2021, dovrebbe innescare processi di crescente concorrenza tra imprese e maggiore mobilità della clientela. Alcune anomalie sui livelli abnormi dei prezzi d'offerta (tariffe) e su correlati abnormi valori degli sconti praticati (a volte anche dell'80%) sono oggetto di analisi e di approfondimenti, anche di tipo ispettivo.

Tra gli interventi normativi in corso di realizzazione vorrei menzionare:

- a) la revisione del Provvedimento 79/2018 su "incentivi / penalizzazioni" della CARD, con una più precisa definizione dei sinistri "senza seguito per attività antifrode", la previsione di un rimborso spese per la compagnia mandataria in caso di riscatto

del sinistro, la valutazione della dinamica dei costi dei sinistri estesa a tutte le macro-zone italiane e non alla sola zona più rischiosa.

- b) La revisione del Regolamento 23/2016 sulla Banca Dati Sinistri (BDS) in funzione antifrode.
- c) La regolamentazione della CAI (Constatazione amichevole di Incidente) in formato digitale.

3. RIFORME E RIVOLUZIONI

Due riforme che potrebbero rappresentare due piccole “rivoluzioni” nel campo della RC auto e su cui stiamo svolgendo approfondimenti e interlocuzioni con tutti gli stakeholders del mercato sono la riforma della CARD e la riforma del sistema di bonus/malus.

3.1 Riforma CARD

La convenzione CARD basata sui forfait (per auto e moto e per zone di rischio) presenta inconvenienti a cui si è cercato di porre rimedio, su indicazione del legislatore (art. 29 D.L. 1/2012), col sistema di incentivazioni e penalizzazioni già menzionato sopra.

Un intervento più radicale concerne la revisione del sistema dei forfait e al riguardo sono prospettabili, tra le altre, tre ipotesi alternative da valutare comparativamente.

- a) Il passaggio a un sistema di rimborsi a piè di lista ma con la previsione di strumenti e procedure di salvaguardia per l'impresa debitrice.
- b) La definizione di forfait provinciali che riproducono il sistema attuale (ma con oltre 200 parametri territoriali di costo standard).
- c) La sostituzione dei forfait attuali con altrettanti forfait ma basati sul valore del veicolo danneggiato e con opportuna ponderazione per i sinistri c.d. ibridi (cioè tra tipologie di veicoli diversi, es. auto e moto).

3.2 Riforma del sistema bonus/malus

La riforma del sistema bonus/malus è un'altra “rivoluzione” resa ormai improrogabile dall'effetto (del tutto previsto) di concentrazione dei veicoli nella classe universale (CU) più bassa (classe CU 1).

Il meccanismo del sistema attuale che vede (in prima approssimazione) il veicolo salire di 2 classi in caso di sinistro e scendere di una classe in sua assenza (rapporto 2:1) implica che la condizione di equilibrio è rappresentata da un sinistro ogni 3 anni. Ma questa frequenza implicita di sinistro (33%) è largamente superiore a quella effettiva, oggi intorno al 5%. A questi livelli, per mantenere stabile la distribuzione dei veicoli tra le classi di merito, servirebbe un aumento di 20 classi in caso di sinistro (rapporto 20:1) mentre

nell'attuale situazione (rapporto 2:1) il solo passare del tempo comporta necessariamente un addensamento dei veicoli nella classe più bassa CU 1.

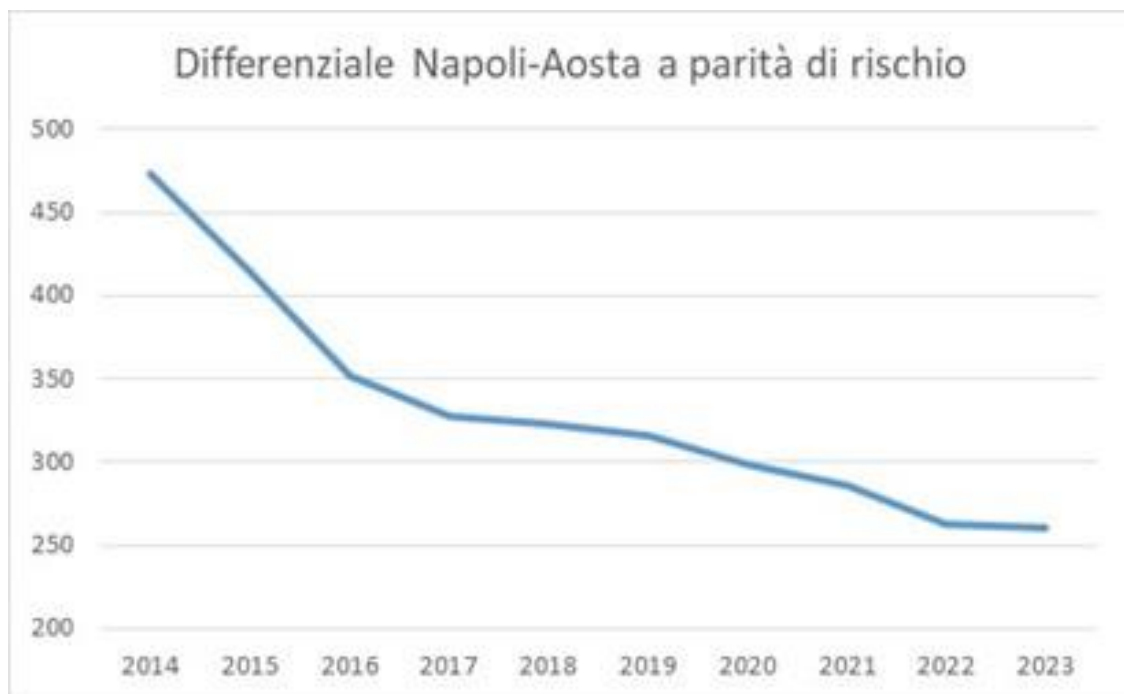
Non a caso, oggi, circa il 90% dei veicoli si trova in classe 1 con conseguente perdita di significatività delle classi universali di rischio e dell'intero sistema bonus/malus.

Naturalmente il mercato ha ovviato a questo problema con la creazione, presso ogni compagnia, di un sistema di classi di merito "interne", che tuttavia sono tra loro disomogenee e non trasparenti per l'utente finale.

Un'eventuale riforma non può non partire dal problema di fondo di ogni sistema di bonus/malus che è la misura del rischio.

Oggi, continua ad avere molta importanza la dimensione territoriale, per cui, paradossalmente, due veicoli identici, con la stessa sinistralità pregressa, ricevono quotazioni molto diverse a seconda della provincia di residenza. Ad esempio, tra Napoli e Aosta, a parità di rischio, si riscontra l'ampio differenziale indicato in Fig. 10.

FIG. 10



Nello stesso tempo, chi non ha track record (es. giovani neopatentati) riceve quotazioni prudenziali elevate tipiche della classe d'ingresso 14 (a prescindere dalla "legge Bersani", di fatto neutralizzata) mentre tali prezzi abnormi incentivano, inevitabilmente, l'evasione assicurativa.

Un approccio di riforma che, in realtà, non richiederebbe interventi legislativi è quello che punta ad innovare la tipologia dei contratti prevalenti sul mercato: i contratti con

partecipazione ex post del contraente agli utili da (minore) sinistralità sono un'opportunità che il mercato dovrebbe prendere in seria considerazione.

Simmetricamente, i contratti a bassa sinistralità ex ante, quindi a prezzi contenuti ex ante, assistiti da norme primarie per il recupero immediato dell'eventuale credito da parte della compagnia (strumenti di garanzia pecuniaria, sanzioni amministrative di inassicurabilità del veicolo, sequestro amministrativo etc.) sono un'ulteriore possibilità.

Anche l'attestato di rischio, di cui all'art. 134 CAP, potrebbe essere arricchito di ulteriori informazioni oltre quella del numero dei sinistri degli ultimi 10 anni: ad es. informazioni sulla data dei sinistri, sulla loro tipologia (cose/persona, subiti/causati), sul valore dei danni, sui punti patente etc. potrebbero essere utili per una migliore profilazione del rischio.

Di grande rilevanza sono le informazioni raccolte dalla black-box, nei casi in cui il proprietario abbia acconsentito alla sua installazione, beneficiando, di regola, dello sconto connesso. Tali dati, di proprietà dell'assicurato, nel momento in cui diventano "portabili" da una compagnia a un'altra (purché, naturalmente, anche questa offra contratti con scatola nera), evitano forme di lock-in del cliente, migliorano la valutazione del rischio e stimolano la concorrenza tra compagnie.

Un set minimo di informazioni (es. km percorsi, distribuzione per tipologia di strade e per fasce orarie, eccessi di velocità etc.) potrebbe far parte di un attestato "innovato" sia nel formato che nei contenuti.

Come si comprende, la sfida per un nuovo sistema bonus/malus nell'epoca dell'innovazione tecnologica, deve tenere presenti tre obiettivi fondamentali:

- fornire un'efficace misura di rischio;
- incentivare a una guida sicura con modalità di prezzo risk-sensitive;
- avere una sufficiente flessibilità per poter recepire affinamenti e nuovi elementi dell'incessante innovazione dei mercati.

Oggi il legislatore – e il regolatore di riflesso – è chiamato spesso a de-legificare un sistema divenuto sovraccarico di norme e prescrizioni stratificate e complicate.

In qualche caso, l'innovazione normativa può ad un tempo semplificare e porre su basi nuove e aggiornate l'impianto delle regole, la cui inadeguatezza si riflette in inefficienze di mercato e problemi per i consumatori. Il caso della RC auto, a mio avviso, è di questo tipo.