



RCAuto e Bonus/Malus: finalmente si lavora alla riforma

L'ordinamento attuale della RCAuto è giunto al capolinea. L'attuale formula Bonus/Malus non funziona più, con l'87% degli assicurati in prima classe. Finalmente tutte le parti in causa sembrano convinte della necessità di lavorare a una riforma. E ci sono già un paio di indirizzi possibili

Q

uante volte negli anni avete sentito parlare di riforma della RCAuto? Innumerevoli sicuramente, al punto che ormai non ci credete più. La notizia di oggi è che se ne è tornati a parlare, ma questa volta sembra proprio si faccia sul serio.

La novità che ormai è sotto gli occhi di tutti è che il meccanismo della Bonus/Malus, quello articolato sulle classi di merito, non funziona più. E a peggiorare molto la situazione sono intervenuti nel tempo provvedimenti legislativi, come quello che ha istituito la cosiddetta RCAuto Familiare, allargandola poi anche a tipologie differenti di veicoli. Il risultato è che oggi l'87% dei veicoli assicurati sono in prima classe. Un numero impressionante, soprattutto se si considera che prima delle liberalizzazioni, volute dall'allora ministro Bersani, tale percentuale era ferma al 49%.

Recentemente l'Ivass, l'Istituto per la Vigilanza sulle Assicurazioni, ha organizzato una giornata di studio dedicata all'RCAuto, alla quale chi scrive ha potuto partecipare. Nella sua relazione d'apertura, il presidente dell'autorità di controllo ha riepilogato i numeri fondamentali della RCAuto.

Nel 2021 in Italia risultavano 43 milioni di veicoli assicurati, 32 milioni dei quali erano auto. I sinistri denunciati sono stati 2 milioni, il 14,5% dei quali con danni fisici. In dieci anni il premio medio in Italia è sceso del 30%, rimanendo però più elevato di quello medio europeo. E nel nostro Paese rimane più elevato anche il valore

del risarcimento medio. Restano forti disparità fra le province, sia nella frequenza dei sinistri, che va dal 3 all'8% degli assicurati, sia nel premio medio, da 254 a 528 euro.

Dunque serve una riforma, e l'Ivass indica due direzioni d'intervento. La prima è la riduzione dell'evasione dell'obbligo assicurativo: le stime dicono che in Italia il 6% dei veicoli in circolazione non sono assicurati. La seconda è proprio la necessità di stabilire meglio i premi, rivedendo il meccanismo della Bonus/Malus.

Allo stesso tavolo era presente Maria Bianca Farina, la presidente dell'Ania, l'Associazione delle Imprese Assicuratrici, che a sua volta ha continuato, tracciando il quadro dal punto di vista delle assicurazioni. Il primo dato di fatto, assai preoccupante, è che dopo anni di premi in calo, è partita una corsa ai rincari. Forti rincari, e ci si chiede in quanti, vista anche la situazione congiunturale, in futuro riusciranno a pagare l'assicurazione. Il rischio è che esploda l'evasione dell'obbligo assicurativo.

La dott.ssa Farina ha riconosciuto che i premi italiani sono più alti della media europea, ma ha voluto anche spiegarne i motivi. L'Italia ha una maggiore frequenza di lesioni mediogravi, ha detto, e da noi i rimborsi vengono pagati in media 750mila euro per danni fisici gravi, contro i 75mila della Spagna. Dieci volte di più. Poi c'è il problema degli oneri fiscali, che nel nostro Paese pesano circa il 30% per ogni voce. Immane, in conclusione, l'attacco alla Riforma Bersani, per concludere che ormai la revisione della Bonus/Malus è improcrastinabile.

Dove intervenire? Per l'Ania il primo punto è la riduzione del costo dei sinistri, con un allineamento ai parametri europei. Quindi andrebbe definito un sistema di classi di merito che premi maggiormente i virtuosi, penalizzando al contempo i guidatori incidentali.

Proprio l'Associazione delle assicurazioni ha approfittato di questa occasione per presentare due possibili proposte di riforma. La prima prevederebbe la conservazione delle classi di merito, portandole però da 18 a 36. Il Malus scatterebbe anche per i sinistri con colpa minoritaria o paritaria; e per le infrazioni che comportano la perdita di almeno 3 punti patente. Ogni sinistro con colpa porterebbe a scalare 4 classi di merito (oggi se ne perdono 2). Una simulazione a 50 anni ha evidenziato che, mentre con l'attuale ordinamento finiremmo per avere il 91% degli assicurati in prima classe, con l'ordinamento proposto si scenderebbe al 74%. E addirittura all'11% se si adottasse pure la norma tedesca di applicare la RCAuto Familiare solo fra guidatori che hanno la medesima anzianità di patente.

L'altra idea messa sul tavolo dall'Ania è invece più flessibile, e prevede l'abolizione delle classi di merito. Tutti noi assicurati saremmo seguiti telematicamente, e inseriti in gruppi di rischio omogenei (cluster) in base ai nostri comportamenti. Il sistema sarebbe molto più flessibile e aggiornabile 'in progress', ma

andrebbe messo a punto con cura, perché l'effetto 'Grande Fratello' sarebbe dietro l'angolo.

Sono seguite altre relazioni, presentate da illustri cattedratici provenienti da diverse università del mondo. E una lunga discussione, al termine della quale, due sembrano essere le soluzioni percorribili. La prima è mettere la tariffazione di ogni assicurato in relazione con i suoi punti patente, la perdita dei quali potrebbe portare a un aumento del premio assicurativo. Un qualcosa che alcune compagnie già fanno: quante volte vi è capitato, stipulando una polizza, che vi chiedessero di garantire di avere almeno 20 punti patente? Però non sembra un sistema affidabile, perché in Italia molte infrazioni pericolose spesso non vengono rilevate: la maggior parte dei punti patente vengono sottratti infatti per eccesso di velocità.

Sembra invece più percorribile la strada di collegare il premio assicurativo all'entità dei danni causati con gli incidenti. Si potrebbe dunque pensare a un piccolo rincaro per sinistri lievi e ad aumenti maggiori per quelli più gravi. Ne ha parlato Daniela D'Agostino dell'Unipol, suggerendo di inserire nell'attestato di rischio se nei sinistri registrati ci sono solo danni a cose o anche a persone. Di che entità sono i danni, ma anche segnalare eventuali ritiri della patente per guida in stato d'ebbrezza, o altre informazioni comportamentali dell'assicurato. Il tutto allungando il periodo riportato nell'attestato di rischio, oggi pari a cinque anni.

L'argomento della riforma assicurativa sicuramente porta con sé altri temi importanti. Il primo è relativo alla privacy di tutti noi guidatori: ci sono infatti già molti dati disponibili sui nostri spostamenti. Proprio al convegno organizzato dall'Ivass, Mario La Femina, CEO di Toyota Insurance Management Italy, ha ricordato che le auto già raccolgono tantissimi dati sugli spostamenti e sugli stili di guida dei loro conducenti; più o meno come gli smartphone.

Quello che molti di noi non sapevano lo ha aggiunto poco dopo il presidente della Telematics Service Providers Association, Sergio Tusa, sottolineando che *"sempre più produttori di veicoli stanno sviluppando un'offerta dei dati generati dai sistemi OEM per la monetizzazione degli stessi, con valori che oscillano tra i 5 e gli 8 euro al mese"*.

La domanda ora diventa: fino a che punto è lecito spingersi a mettere il naso nella guida, nei percorsi e negli orari di spostamento di un assicurato? Conta più la privacy o la sicurezza stradale?

Il tavolo di discussione con tutte le parti in causa è aperto. Competerà all'IVASS trovare una sintesi da trasformare nella proposta che verrà sottoposta dapprima al Governo e poi al Parlamento per la discussione, le modifiche e, infine, l'approvazione. Servirà tempo, ma l'iter è partito. ■

***Fondatore del portale Motoskills.it**