

4. LA R.C. AUTO

Le proposte dell'ANIA

- 1) Dopo l'“ondata” regolamentare dell'ultimo decennio, limitare gli interventi normativi ai fattori che incidono effettivamente sui costi e sui prezzi della r.c.a.
- 2) Approvare la tabella per la valutazione economica e medico legale dei danni gravi alla persona.
- 3) Impiegare la nuova struttura antifrode dell'IVASS per una più efficace azione contro le frodi assicurative, coinvolgendo le forze dell'ordine e le imprese.
- 4) Definire una tabella nazionale per il risarcimento dei parenti delle vittime di incidenti stradali, soprattutto in caso di decesso delle vittime stesse, con valori economici coerenti con il resto d'Europa.
- 5) Incentivare la riparazione diretta dei veicoli presso carrozzerie convenzionate.
- 6) Prevedere un termine di decadenza per la presentazione delle richieste di risarcimento.
- 7) Costruire un consenso istituzionale sulle azioni da intraprendere, istituendo un tavolo tecnico con tutti gli stakeholders, per valutare gli interventi necessari e i loro effetti economici.

Da tempo la r.c. auto costituisce in Italia un tema sensibile dal punto di vista sociale, in quanto interessa tutti quei cittadini che si trovano a pagare un prezzo significativo per assicurare gli oltre 40 milioni di veicoli circolanti.

Eccesso di regolazione nella r.c. auto

Nel corso dell'ultimo decennio sono stati emanati numerosissimi provvedimenti normativi (v. tabella allegata) con l'obiettivo di ridurre i prezzi della r.c. auto per la collettività. Obiettivo condivisibile, ma mai centrato perché non si sono affrontati in maniera decisa i fattori strutturali che sono alla base degli alti costi dei risarcimenti in Italia e, quindi, dei prezzi delle coperture.

In particolare, gli interventi legislativi sono tutti partiti dal presupposto, errato, che nel nostro Paese i prezzi elevati della r.c. auto siano determinati dalla mancanza di una vera concorrenza tra imprese. Presupposto smentito dalla realtà dei fatti, che registra un'amplissima possibilità per i consumatori di sfruttare la vivace concorrenza praticata dalle imprese. Da nostri studi, ma anche dall'esperienza che può fare qualsiasi cittadino collegandosi ai preventivatori r.c. auto pubblici e privati, si evince che, per tutte le città e per tutti i profili di assicurati, si configurano margini di risparmio dell'ordine del 50% per coloro che pagano i valori massimi e del 20% per coloro che pagano un valore medio.

Nonostante l'evidenza, si è proceduto a legiferare adottando per la r.c. auto misure ritenute utili per la riduzione dei prezzi che, il più delle volte, hanno avuto esiti esattamente opposti.

Gli interventi realizzati dal 2000 ad oggi sono stati di varia natura: dal blocco delle tariffe r.c. auto per un anno (che ha prodotto solo un "effetto fionda" di aumento elevato dei prezzi alla fine del blocco e una condanna dello Stato italiano per violazione delle disposizioni comunitarie sulla libertà tariffaria) all'imposizione di sconti per determinate categorie di assicurati (i più rischiosi che hanno beneficiato del c.d. bonus malus familiare o hanno visto abbonato il primo sinistro provocato in concorso di colpa). Sempre nell'ottica di ridurre i prezzi, si è intervenuto sulla distribuzione assicurativa, vietando patti di monomandato tra compagnie e agenti e introducendo forme di libera collaborazione tra agenti, nel presupposto che tali misure avrebbero innescato una più accesa concorrenza tra le imprese.

Solo di recente sono state introdotte misure da valutare positivamente, delle quali tuttavia si attendono ancora gli effetti. Si sono, infatti, finalmente adottate previsioni per contrastare le speculazioni sui danni alla persona di lieve entità, disponendo criteri più severi per il loro accertamento.

Gli interventi normativi positivi

Sono state introdotte significative competenze dell'Organo di vigilanza al fine di contrastare le frodi assicurative.

Positivo è stato anche il percorso di "dematerializzazione" del contrassegno assicurativo che, in combinato con gli strumenti previsti per il controllo sistematico dell'adempimento dell'obbligo assicurativo, potrà determinare una contrazione significativa del fenomeno della mancata copertura assicurativa, fenomeno che riguarda milioni di veicoli. È necessario, però, in proposito, abbreviare i tempi (oggi previsti in un massimo di due anni dall'emanazione del Regolamento attuativo) per il completamento della "dematerializzazione" dei contrassegni assicurativi.

La crisi economica in atto e la tensione sui prezzi dei carburanti hanno determinato una forte riduzione della circolazione, che si è tradotta in un calo consistente del numero dei sinistri. Perciò l'attuale miglioramento della gestione tecnica del ramo r.c. auto è dovuto a fattori più congiunturali che strutturali, anche se le norme che hanno previsto maggior severità nell'accertamento dei danni lievissimi alle persone stanno cominciando a produrre effetti positivi su questa importante voce di costo.

I prezzi r.c. auto si riducono, ma occorre garantire una riduzione strutturale

Già a partire dall'autunno 2012 si è assistito a una progressiva riduzione delle tariffe r.c. auto. In particolare, nel trimestre novembre 2012-gennaio 2013 si è registrata, a livello di mercato, una riduzione tariffaria su base annualizzata di quasi il 3%. La riduzione potrebbe continuare nell'anno in corso, se venisse confermata la riduzione del numero degli incidenti.

La natura congiunturale del miglioramento della situazione, in termini di costi per il sistema e di prezzi per la collettività, evidenzia la necessità di portare a compimento alcune misure che risultano decisive per garantire una stabilizzazione durevole della spesa assicurativa per la r.c. auto (proposta 1).

Approvare la tabella per la valutazione dei danni alla persona di grave entità

L'approvazione della tabella per la valutazione dei danni alla persona di grave entità è il provvedimento più importante da adottare (proposta 2), vista la sua incidenza sull'ammontare complessivo dei costi dei risarcimenti (5,7 miliardi euro, su un totale di 13,8 miliardi). È un provvedimento previsto dal Codice delle assicurazioni, che risale al 2005. Resistenze politiche ingiustificate, visto che i valori economici previsti dalla tabella sarebbero comunque i più elevati in Europa, hanno finora impedito il suo varo. La tabella è stata rivista in aumento per tener conto di esigenze di equo risarcimento e, nonostante ciò, se ne ritarda l'uscita. L'effetto di riduzione tariffaria che ne deriverebbe nell'immediato è stimabile nell'ordine del 3%. Ma la sua portata è ben superiore, se proiettata nel medio periodo, poiché la tabella avrebbe l'effetto di stabilizzare costi in continua e disordinata crescita e fornirebbe alle imprese elementi di certezza duraturi per il calcolo delle riserve sinistri, il cui ammontare è decisivo per la stima del fabbisogno tariffario e agisce direttamente, dunque, sul livello dei prezzi.

Di seguito un confronto da cui si evince che i valori previsti dall'ultima Tabella predisposta dal Governo sarebbero in generale, e in particolare misura per le lesioni medie e più gravi, i più elevati in Europa.

DANNO MORALE / DANNO BIOLOGICO PUNTI DI INVALIDITÀ												
Nazione	I.P. 10%			I.P. 25%			I.P. 60%			I.P. 90%		
	Età del danneggiato			Età del danneggiato			Età del danneggiato			Età del danneggiato		
	20	40	60	20	40	60	20	40	60	20	40	60
ITALIA 1	16.600	14.800	12.800	64.600	57.400	49.900	306.600	272.300	236.800	590.000	524.000	455.700
ITALIA 2	17.200	15.300	13.300	68.900	61.200	53.200	323.300	287.200	249.700	609.300	541.200	470.600
FRANCIA	26.000	23.000	22.000	69.000	64.000	59.000	230.000	170.000	130.000	455.000	374.000	350.000
GERMANIA	10.000	10.000	10.000	35.000	35.000	35.000	70.000	70.000	70.000	250.000	250.000	250.000
GRAN BRETAGNA	28.700	28.700	28.700	41.400	41.400	41.400	103.500	103.500	103.500	212.800	212.800	212.800
SPAGNA	9.800	8.900	7.500	36.500	33.500	28.000	104.500	96.500	81.000	259.000	239.000	201.000
BELGIO	10.300	8.200	4.800	76.000	59.000	37.200	152.000	118.000	74.500	272.500	212.700	134.000
OLANDA	15.000	15.000	12.500	35.000	30.000	30.000	65.000	60.000	55.000	150.000	150.000	125.000

Per l'Italia i valori sono i minimi previsti dalla tabella dello schema di DPR in approvazione. Tali minimi possono, inoltre, essere aumentati fino al 30% dal giudice nel caso concreto. Non viene considerata l'inabilità temporanea.

ITALIA 1 si riferisce alla prima Tabella predisposta. ITALIA 2 è l'ultima Tabella definita a seguito del parere del Consiglio di Stato e di una riconsiderazione del Mise sui valori economici.

Impiegare la nuova struttura antifrode dell'IVASS come centro di coordinamento delle azioni di contrasto ai fenomeni fraudolenti e speculativi

Un ulteriore intervento è in realtà già legge, ma necessita di un'attuazione che imprima una svolta nella lotta alle frodi. I nuovi poteri dell'IVASS rappresentano un potenziale che non va sprecato né limitato. La struttura antifrode dell'Istituto, che dovrebbe operare in stretto contatto con le imprese e con le forze inquirenti, deve essere dotata di infrastrutture tecnologiche e di processi operativi costruiti sulla logica dei modelli investigativi (proposta 3). Quindi,

non solo incrocio di banche dati, ma supporto alle istruttorie delle imprese e della magistratura nelle azioni di contrasto alle frodi.

È inoltre necessario definire una tabella nazionale per il risarcimento del danno morale subito dai parenti delle vittime di incidenti stradali, soprattutto in caso di decesso delle vittime stesse, con valori economici coerenti con quelli in vigore nel resto d'Europa, fermo restando il risarcimento del danno patrimoniale. (proposta 4).

Occorre, altresì, incentivare la riparazione diretta dei veicoli presso le carrozzerie convenzionate in luogo del risarcimento in denaro, come strumento efficace sia per la riduzione dei costi dei danni materiali sia per il controllo anti-speculativo dei sinistri (proposta 5).

Si deve poi prevedere un termine di decadenza per la presentazione della richiesta di risarcimento: a parte casi eccezionali (gravi danni alla persona), una richiesta presentata oltre tre mesi dalla data dell'incidente è spesso motivata da intenti chiaramente speculativi. Il problema sussiste particolarmente in alcune zone, in cui il 15-20% delle richieste di risarcimento viene presentato oltre i 90 giorni dal sinistro e il 5-7% oltre 365 giorni dal sinistro (proposta 6).

Infine, i provvedimenti realmente utili vanno condivisi attraverso l'analisi economica, altrimenti restano annunci privi di effetti. Si propone, dunque, un tavolo tecnico con imprese, consumatori, rappresentanti del Governo, del Parlamento e dell'Autorità di vigilanza: una sede adeguata in cui, per ogni intervento proposto, ne venga valutato l'impatto economico effettivo (proposta 7).

Definire una tabella per il risarcimento del danno morale dei parenti delle vittime

Incentivare la riparazione diretta

Prevedere un termine di decadenza per la richiesta di risarcimento

Creare un tavolo tecnico