

L'Ordine degli Attuari commenta la legge 27/2012



Le norme introdotte in materia di assicurazione auto dalla Legge n. 27/2012 di conversione del D.L. “liberalizzazioni”, recentemente commentate dall’ISVAP in una lettera al mercato, che avvantaggiano gli automobilisti dotati di “scatola nera” e quelli che non hanno incidenti, rischiano di mettere in discussione l’equilibrio delle tariffe RCAuto, cioè la garanzia che i premi incassati dalle compagnie di assicurazione siano sufficienti a coprire il costo dei sinistri; con il rischio che alla fine sia una piccola minoranza di assicurati a dover sopportare i maggiori oneri necessari per pareggiare i conti. Lo sostiene l’Ordine degli Attuari in una lettera inviata al ministro dello Sviluppo Economico Corrado Passera, al presidente dell’Isvap Giancarlo Giannini e al presidente dell’Ania Aldo Minucci.

La lettera degli attuari esprime il parere tecnico di una categoria professionale direttamente coinvolta dal provvedimento. Spetta al cosiddetto Attuario incaricato Rca, infatti, il compito di certificare l’equilibrio tecnico delle tariffe: appunto garantire, sulla base di accurate valutazioni tecniche, che i premi siano sufficienti a coprire gli esborsi per i sinistri e per le spese correlate all’attività assicurativa.

Elaborato con il supporto della Commissione Danni, il parere espresso nella lettera non riguarda quindi l’efficacia delle disposizioni contenute nella Legge n. 27/2012 cui le disposizioni Isvap del 19 aprile scorso sono legate, né l’interpretazione di alcuni passaggi normativi, già peraltro oggetto di commenti da parte dell’Ania.

Dal punto di vista puramente tecnico appare ragionevole prevedere, sostiene l’Ordine degli Attuari, che sia il provvedimento relativo alle “scatole nere”, sia quello relativo alla diminuzione automatica del premio in assenza di sinistri di cui alla Legge n. 27/2012 imporranno una diminuzione dei premi senza che dai provvedimenti stessi ci si possa ragionevolmente attendere una sostanziale diminuzione dei costi dei sinistri.

“Scatola nera”

La presenza della “scatola nera” dovrebbe consentire di verificare la dinamica degli incidenti e quindi evitare la possibilità di frodi o speculazioni, con conseguente diminuzione dei costi assicurativi. Poiché l’installazione della “scatola nera” è comunque una facoltà e non un obbligo, chi abitualmente mette in atto comportamenti fraudolenti/speculativi, o ha intenzione di farlo, certo non acconsentirà all’installazione dello strumento sul proprio veicolo; offerta che invece verrà accolta ben volentieri, anche perché senza costi aggiuntivi, dagli assicurati che si comportano correttamente. Il risultato è che una quota sempre crescente di assicurati potrà godere di una significativa riduzione del premio senza una corrispondente diminuzione delle frodi e delle speculazioni. Quindi, in assenza di una diminuzione dei costi, la reintegrazione del volume dei premi, depauperato sia dalla riduzione concessa a chi accetta di installare la “scatola nera”, sia dalle spese di installazione, comporterà necessariamente – secondo gli

attuari - un aumento per quegli assicurati che per vari motivi non intendano installare lo strumento.

Variatione in diminuzione automatica in assenza di sinistri

Secondo l'interpretazione dell'Isvap, la norma impone alle compagnie di comunicare all'assicurato, oltre al premio per l'annualità in corso, anche quello per l'annualità successiva nel caso di miglioramento della classe di Bonus/Malus.

Le Compagnie, quindi, dovrebbero stabilire oggi, per un periodo biennale, il premio dovuto da una quota consistente di assicurati senza possibilità di modificarlo fino alla scadenza del periodo. Nel caso in cui i premi oggi "promessi" dovessero risultare insufficienti a coprire il futuro fabbisogno, l'equilibrio tariffario dovrà quindi essere garantito agendo unicamente sui premi degli assicurati che non migliorano la propria classe di merito: operazione questa che, oltre ad essere contraria ai più basilari principi di mutualità tra assicurati, difficilmente secondo gli attuari potrà raggiungere l'obiettivo: soprattutto considerando che, come si è visto, se ne dovrebbe far carico un'esigua minoranza.

Ancora una volta il principio ispiratore della norma sembra essere la volontà di premiare gli assicurati "virtuosi" senza alcun riferimento all'equilibrio tecnico della tariffa. In questo caso il parametro di valutazione è "l'assenza di sinistri nel corso di un certo periodo di tempo", che evidentemente non può essere accertata se non attraverso lo strumento dell' "attestazione di rischio".

Inoltre una parte rilevante di sinistri non dà luogo a malus (almeno non da subito), fermo restando che, per la definizione oggi data dalla normativa, i responsabili finiscono per essere considerati comunque "virtuosi". Non è un caso che, a fronte di una frequenza sinistri dell'8% circa, il numero delle polizze che evolvono in malus sia di poco superiore al 5%, né che ormai i 2/3 circa degli assicurati si trovi nella miglior classe, grazie anche alla possibilità di trasferire la classe di merito all'interno del nucleo familiare. Quindi oggi la classe di merito raggiunta, sottolineano gli attuari, non può più essere considerata un indicatore di "virtù".

Per citare dei numeri, va ricordato infine che già oggi la sola evoluzione degli assicurati nelle classi di merito (compresa anche l'evoluzione in malus) comporta ogni anno una diminuzione del premio medio compresa tra il 2% e il 4%, diminuzione che ovviamente non trova alcuna corrispondenza in una riduzione del costo dei sinistri e che deve venir compensata con interventi su altri parametri tariffari. Quindi, a parità di fabbisogno, se questi interventi non dovessero essere più possibili per il 95% degli assicurati, sarebbero a carico del restante 5%, che tenuto conto dell'evoluzione in malus già acquisita, dovrebbe fronteggiare aumenti di premio prevedibilmente ben superiori al 100%.

Alla luce di tali considerazioni e guardando al più generale andamento del ramo RCAuto in Italia, l'Ordine degli Attuari rinnova al ministro Passera, all'Isvap e all'Ania la sua disponibilità a far parte di un tavolo di lavoro allargato cui dare il proprio contributo tecnico e d'esperienza, a partire da una necessaria quanto urgente rivisitazione dei sistemi di personalizzazione ex post (ad esempio le regole evolutive bonus/malus), ristabilendo alcuni equilibri tariffari compromessi in questi anni da interventi normativi che ne hanno minato gli originari principi.