



Sig. Adrian Bruno Trevisan

Assicurazioni Generali S.p.A. - Mogliano Veneto

Un anno fa, in occasione del 9° Convegno della R.I.B. avente per oggetto "L'industria delle Assicurazioni ed il mondo della sanità che cambia", trattai il tema dei rischi aggravati nell'ambito del Ramo malattie sottolineandone le peculiarità e mettendo in evidenza i problemi posti all'Assicuratore dalla trattazione di tali situazioni.

Dissi allora che la gestione del rischio, in generale nei rami Danni, è condizionata dall'obiettivo aziendale di garantire la redditività dello specifico settore di attività, correlandolo all'esigenza commerciale di rispondere alle aspettative degli Assicurati: il rischio aggravato, essendo oggettivamente anomalo per l'elevata probabilità di costo tecnico aggiuntivo spesso difficilmente quantificabile, può introdurre significativi elementi di destabilizzazione del portafoglio polizze.

Il comportamento dell'Assicuratore di fronte ad un rischio aggravato, quindi, non può essere che quello di adattare la normativa contrattuale ed il premio alla propria valutazione del presunto costo aggiuntivo o, in alternativa e comunque in caso di mancato accordo con l'Assicurato, rifiutare l'assicurazione del rischio.

E ciò perché l'Assicuratore è in qualche modo obbligato, per una corretta gestione dell'attività imprenditoriale, a tutelare gli impegni assunti con la collettività dei propri assicurati anche "sacrificando" i singoli interessi che ritenga generatori di squilibrio.

Nella RC Auto tale comportamento "virtuoso" non è consentito alle Compagnie essendo posto a carico delle stesse l'obbligo a contrarre, con specifiche sanzioni in caso di violazione od elusione della norma, che possono arrivare alla revoca dell'autorizzazione all'esercizio di tale attività assicurativa.

E' ben vero che con la liberalizzazione delle tariffe le Compagnie hanno maggiori possibilità di fronteggiare i settori di rischio più esposti e di reagire con sufficiente tempestività a peggioramenti di andamento tecnico riscontrabili su particolari categorie di veicoli o tipologie di assicurati anche solo in determinati contesti territoriali: le polemiche che continuano a caratterizzare l'argomento "costo delle polizze RC AUTO" derivano proprio dal dinamismo tariffario delle Compagnie su queste realtà e sono state amplificate da comportamenti talvolta eccessivi sotto il profilo della presunta congruità tariffaria.

Ma è altrettanto vero che in presenza di singole situazioni oggettivamente "anomale" per frequenza o particolari caratteristiche dell'assicurato, fossero pure contraddistinte da aspetti di eccezionalità, le Compagnie non sono libere di decidere cosa fare per gestire in maniera appropriata le situazioni stesse, se non a rischio di essere accusate di violare od eludere l'obbligo a contrarre; la conseguenza è quella di essere obbligate ad assumere, nel proprio portafoglio polizze, rischi che finiscono poi per gravare sull'insieme degli assicurati per la particolare influenza negativa sull'andamento sinistri/premi e la correlata necessità di adattamento tariffario complessivo.

Una gestione distinta di questi rischi consentirebbe, invece, di non farli influire sulla massa di assicurati meno sinistrosi, che potrebbero così usufruire di più favorevoli basi tariffarie e di adottare invece, con meno mutualità ed in termini più appropriati, provvedimenti tecnici adeguati per le sole realtà che lo necessitano.

Certamente il problema va inquadrato nel peculiare contesto legislativo in cui si trova ad operare la RC Auto, condizionata dal regime di assicurazione obbligatoria vigente nel nostro Paese, così come nel resto del Mondo: dei 166 Paesi considerati nello studio AIDA (Associazione Italiana per la Documentazione Avanzata) presentato al Congresso Mondiale di New York nell'ottobre del 2002, ben 143 hanno infatti un regime di assicurazione obbligatoria e di essi 100 ne prevedono l'efficacia sia per i danni fisici che per quelli materiali, solo 33 la circoscrivono ai soli danni fisici mentre i rimanenti 10 prevedono l'obbligatorietà limitata a determinate classi di veicoli come scuolabus o trasporto pubblico.

Per restare in un contesto più vicino e con noi più omogeneo, l'Europa, è comune in tutti i Paesi l'obbligo di assicurare i veicoli circolanti per la responsabilità civile verso terzi; tuttavia, diversamente da quanto vige nella nostra legislazione, a tale imposizione non corrisponde un altrettanto comune obbligo a contrarre analogo a quello vigente per le Compagnie italiane, essendo mitigato da particolari meccanismi di mercato che permettono maggiore autonomia di trattazione dei rischi aggravati salvaguardando, comunque, la possibilità per l'utente di far fronte all'obbligo assicurativo per la Responsabilità Civile.

Può essere interessante, quindi, esaminare come i mercati assicurativi dei vari Paesi europei nei quali vige la possibilità di evitare l'automatica copertura dei rischi non graditi, abbiano ritenuto di gestire il problema dei predetti rischi, evidentemente ben presente e di rilievo anche nelle loro specifiche realtà, e cioè cosa è stato fatto per permettere appropriati margini di intervento alle Compagnie di assicurazione e consentire comunque ad ogni veicolo la possibilità di ottenere almeno la garanzia minima prevista dalla Legge.

Nello specifico, ad esempio, in Francia l'assicuratore non è obbligato ad accettare tutte le proposte che gli vengono rivolte; in caso di rifiuto da parte della Compagnia interpellata, l'assicurato può rivolgersi al "Bureau Central de Tarification" che fissa il premio da applicare, di solito sulla base della tariffa prevista dall'ultimo assicuratore che ha rifiutato la proposta, il quale è obbligato ad assumere il rischio ma può limitarlo ai soli massimali minimi di legge.

I rischi aggravati che in genere gli assicuratori rifiutano riguardano situazioni con sinistralità pregressa rilevante, precedenti sinistri per guida in stato di ebbrezza o guida senza patente, false dichiarazioni all'atto della sottoscrizione del contratto.

Anche in Gran Bretagna, non vigendo l'obbligo a contrarre, è il mercato assicurativo ad offrire coperture per i rischi di particolare gravità, che trovano di solito collocazione presso Compagnie specializzate nella loro trattazione.

Esiste, inoltre, una intesa di mercato in base alla quale l'ultimo assicuratore si impegna comunque a prorogare la copertura per le garanzie minime di legge.

Un accordo tra l'Associazione degli Assicuratori ed i Lloyds per la collocazione riassicurativa dei rischi rifiutati dalle Compagnie, vigente sin dal 1947, non ha mai avuto applicazione.

Altro Paese europeo che non prevede l'obbligo a contrarre è l'Olanda, dove all'assicurazione dei rischi aggravati prevede una Compagnia specializzata costituita dal settore.

In Belgio esiste un Pool al quale aderiscono obbligatoriamente tutte le Compagnie. L'assicurato che abbia ricevuto rifiuti da più Compagnie può prima rivolgersi all'Associazione degli Assicuratori che effettua un'ulteriore ricerca sulla disponibilità di altre Compagnie ad assumere il rischio: in caso di esito negativo, l'interessato può rivolgersi al Pool che fisserà un premio adeguato.

Un Istituto di Tariffazione opera anche in Spagna, ennesimo Paese dove non vige l'obbligo a contrarre, Istituto che fissa per i singoli rischi aggravati i premi ai quali le Compagnie, di solito l'ultima interessata, sono tenute poi ad assicurare.

Solo in Germania gli Assicuratori sono obbligati a contrarre, ma non hanno pari obbligo di predisporre preventivamente le tariffe per ogni possibile rischio così come previsto nel nostro mercato.

Tornando alle condizioni di operatività della RC Auto nel nostro Paese, è evidente che qualsiasi ipotesi di gestione "ad hoc" dei rischi aggravati non può che passare attraverso la modifica dell'art. 11 della legge 990, che prevede appunto l'obbligo a contrarre per le Compagnie.

L'eliminazione o l'attenuazione di tale obbligo, infatti, è la condizione indispensabile per prendere in considerazione, non più come esercizio teorico ma con intenti propositivi, le soluzioni che, sia in passato e sia più recentemente, proprio partendo dalle esperienze già in atto nei Paesi vicini, sono state dibattute anche in sede associativa nell'ambito della competente Sezione Tecnica e che riguardano:

- la costituzione di una Compagnia specializzata nell'assunzione dei rischi aggravati
- la istituzione di un apposito organismo di tariffazione
- la costituzione di un Pool di riassicurazione al quale piazzare i rischi.

Senza entrare in analisi particolareggiate delle tre ipotesi, che richiederebbero da sole un Convegno apposito, possiamo comunque registrare alcune osservazioni che vogliono sottolineare come l'adozione di un provvedimento strutturato sarebbe vantaggioso per l'intero mercato e non per le sole Compagnie di assicurazione.

Obiettivi conseguibili sono, infatti, non soltanto il miglioramento dei risultati economici del settore tramite una più tecnica trattazione dei rischi aggravati basata su una dimensione quantitativa più ampia ed omogenea, ma anche il contenimento dei costi assicurativi per la massa degli assicurati per una conseguente maggiore attività concorrenziale di mercato, che potrebbe trovare ulteriore impulso anche da una più numerosa presenza di Compagnie straniere, oggi tenute lontane dalla rigidità della nostra legislazione.

Ciò, pur nella consapevolezza che sull'argomento probabilmente non esiste una soluzione ottimale, prova ne sia che nei vari Paesi europei, come abbiamo potuto con-

statare, ciascuno ha scelto una propria strada.

Non possiamo prescindere, peraltro, da quale dovrebbe o potrebbe essere il nuovo contesto di riferimento.

Premessa indispensabile, come abbiamo detto, è l'eliminazione dell'obbligo a contrarre: sappiamo bene come ciò possa apparire, in questo momento, quasi provocatorio, non fosse altro perché le Compagnie sono ancora alla prese con problemi aperti di credibilità e di relazione con i consumatori e le Istituzioni.

E' sin troppo prevedibile l'obiezione che tale provvedimento, che equivarrebbe a poter identificare il rischio aggravato con quello discrezionalmente ritenuto non assumibile da ciascuna Compagnia, potrebbe portare a comportamenti discriminatori nei confronti di determinate categorie di assicurati o zone geografiche.

Premesso che la pratica di comportamenti "speculativi" va considerata ipotetica e, quindi, solo eventuale, non fosse altro per l'attenzione che consumatori e media pongono pressochè quotidianamente proprio nella rilevazione di situazioni discriminatorie, sarebbe invece certo il beneficio per i rischi standard, che sono la stragrande maggioranza e che troverebbero solo giovamento dal suddetto provvedimento.

Infatti, la possibilità di operare anche nel nostro mercato una gestione distinta dei rischi considerati peggiori, pur con la tutela del diritto del consumatore ad assolvere l'obbligo di assicurare il veicolo, da un lato attiverebbe per questi ultimi una sorta di specializzazione di mercato con possibile operatività anche di Società di nicchia, dall'altro incentiverebbe le Compagnie, sulla restante e preponderante parte sana dei rischi, a programmi di sviluppo del portafoglio clienti, a ricercare nuove e più competitive formule di personalizzazione tariffaria con una maggiore articolazione delle variabili sulle quali poggia il calcolo del premio assicurativo e, quindi, ad accrescere i presupposti per una accentuazione della concorrenza.

Rispetto ad una totale abrogazione della norma, forse più percorribile potrebbe essere un'attenuazione della stessa che circoscriva l'eliminazione dell'obbligo a contrarre solo per alcune tipologie di rischi; ciò, partendo dal dato di fatto che essi sono già contemplati dallo stesso art. 11 della Legge 990 e che basterebbe, quindi, una modifica che preveda, in luogo della tariffazione già prevista a carico della singola Compagnia, il rinvio della fissazione del premio per gli stessi ad uno specifico organismo.

Va rilevato, al riguardo, che l'identificazione dei rischi aggravati basata su predefinite caratteristiche di anomalia

quali, ad esempio e come abbiamo citato a proposito della Francia, una ripetitività di sinistri superiore alla media di mercato oppure la presenza di precedenti sinistri per uso di sostanze alcoliche o stupefacenti oppure ancora la presenza di frode in assicurazione, sarebbe coerente con il recente provvedimento che ha introdotto la patente a punti, impostata anch'essa sul principio della gravità dell'infrazione, e aumenterebbe l'attenzione e l'interesse delle Compagnie per la predisposizione di forme tariffarie alternative a quelle attuali basate sul veicolo.

La riduzione dell'ambito applicativo dell'obbligo a contrarre potrebbe, quindi, essere una soluzione più realistica ma al tempo stesso, anche per la prevedibile limitazione quantitativa dei rischi di possibile coinvolgimento, sarebbe meno efficace sul piano degli effetti positivi per il mercato, per il minor vantaggio trasferibile sulla massa dei rischi standard.

Richiederebbe, inoltre, la necessità di attivare confronti dialettici sulle tipologie di rischi aggravati e sulla loro classificazione che potrebbero dilatare i tempi di possibile attuazione, come testimoniato dalle difficoltà emerse nel lavoro fatto al riguardo dall'ANIA ancora nel 1993 e che si arenò proprio su quest'ultimo aspetto, anche se occorre dire che è mutato, nel frattempo, il quadro legislativo di riferimento ed i tempi sono certamente più maturi per rimuovere gli eventuali ostacoli ad intese che possono essere di interesse collettivo.

Direttamente collegata all'eliminazione dell'obbligo a contrarre è la necessità che per la trattazione dei rischi rifiutabili dalle Compagnie sia consentito lo svincolo da livelli di premio e da forme tariffarie predefinite come avviene invece per le tariffe standard.

Va sottolineato, in proposito, che altra peculiarità della nostra legislazione R.C.A rispetto a quelle degli altri Paesi europei, è quella di dover predisporre a priori tariffe per tutte le esistenti tipologie di rischio e di essere, poi, obbligati a stipulare - sulla base delle stesse - tutti i contratti che vengono ad essere proposti.

A garanzia che le Imprese si attengano in termini assolutamente rigorosi a detto obbligo, la Legge 273/2002 ha introdotto, come sappiamo, sanzioni particolarmente punitive per chi fissi tariffe che si traducano nell'elusione dell'obbligo stesso con riferimento a determinate zone territoriali e singole categorie di assicurati, che vanno da un minimo di 1 ad un massimo di 5 milioni di euro.

Quanto alle Tariffe, sono pure indicati le modalità di calcolo ed il richiamo alla "coerenza con le proprie basi tecniche" senza, peraltro, alcun riferimento a parametri per

valutare l'incoerenza che farebbe scattare le sanzioni e determinando, quindi, una situazione di possibile conflittualità con l'Organismo di vigilanza, come del resto è già accaduto, e di sicura difficoltà a combinare assieme obbligo a contrarre, redditività aziendale e limite della libertà tariffaria.

E' indubbio che il mantenimento del suddetto obbligo sarebbe in palese contraddizione con il concetto stesso di rischio aggravato che, essendo riconducibile essenzialmente a caratteristiche oggettive, necessita di poter contare su una discrezionalità di manovra tariffaria, non necessariamente basata solo sull'entità del premio ma anche, ad esempio, su un'ampia flessibilità nell'applicazione di franchigie, adeguatamente "garantite" da garanzie d'incasso, per un coinvolgimento più marcato dell'assicurato nell'andamento del rischio.

Fissate le nuove norme legislative di riferimento, la gestione distinta dei rischi aggravati rispetto a quelli standard porterebbe ad un nuovo contesto operativo caratterizzato da una maggior vivacità complessiva alle politiche acquisitive delle Imprese, con un impatto verosimilmente positivo e percepito dal mercato come un miglioramento del sistema.

Tornando alle singole ipotesi già dibattute in sede associativa, può essere utile aggiungere alcune ulteriori riflessioni.

La costituzione di una Compagnia "ad hoc", sistema come accennato adottato dall'Olanda con risultati giudicati positivi, pone il problema di essere espressione di tutto il mercato per una gestione partecipativa dei risultati e, quindi, di coinvolgimento di tutte le Compagnie.

Obiettivo primario non può essere che quello di conseguire l'equilibrio tecnico o quanto meno la drastica riduzione delle perdite oggi causate dall'obbligo di dover assumere rischi aggravati a condizioni antitecniche: diversamente, infatti, il miglioramento dei risultati tecnici delle singole Imprese per il trasferimento dei rischi aggravati a detta Compagnia sarebbe vanificato dai costi aggiuntivi derivanti dalle perdite della medesima, che dovrebbero essere poi ripartiti tra le Compagnie in funzione delle singole cessioni rispetto al totale.

Per agevolare il raggiungimento del risultato economico, poiché una struttura organizzata che si aggiunga, a parità di rischi, a quelle già operanti, presuppone spese addizionali per la gestione dell'attività assicurativa e per la liquidazione dei danni, sarebbe indispensabile poter operare con costi assolutamente contenuti.

Si dovrebbe quindi valutare, al riguardo, se non sarebbe più economico operare, anziché con una struttura distinta che dovrebbe essere costituita ex novo, con un coinvolgimento a turno delle Compagnie che si rendessero disponibili, sulla falsariga di quanto avviene per la gestione dei sinistri del FGVS trattati in ambito Consap.

Per contro è da mettere in preventivo che la Compagnia specializzata, operando in regime di monopolio su una certa quantità di rischi, possa incontrare difficoltà nell'ottenere l'avallo dell'authority garante per la concorrenza.

E' ben vero, invece, che tale Compagnia, attuando una gestione più tecnica dell'insieme dei rischi anomali e una riconduzione degli stessi ad un migliore equilibrio economico, agirebbe nell'interesse generale del mercato e non contro di esso.

La seconda ipotesi dibattuta vede, al posto di una Compagnia specializzata, un organismo di tariffazione al quale l'assicurando, che abbia ricevuto un certo numero di rifiuti da parte delle Compagnie, possa rivolgersi per ottenere le condizioni di copertura.

Queste ultime, una volta fissate dall'organismo medesimo, diventerebbero obbligatorie per l'ultima Compagnia che ha rifiutato il rischio, che dovrebbe quindi procedere alla sua assunzione.

Tale meccanismo, poggiando anch'esso su una maggiore congruità tariffaria dei rischi rifiutati ma con un rientro a tutti gli effetti nei portafogli delle Imprese, potrebbe indurre alla specializzazione nella loro trattazione anche Compagnie di tipo "commerciale", che oltre ai rischi standard potrebbero ritenere tecnicamente conveniente trattare direttamente tutti o parte dei rischi anziché rinviarli all'organismo di tariffazione dal quale li avrebbe comunque di ritorno, entrando con quest'ultimo in competizione.

Dette Compagnie non rappresenterebbero alcun problema sotto il profilo della compatibilità con le leggi sulla concorrenza in quanto non sarebbe una soluzione "di mercato" di tipo chiuso ma un rischio d'impresa per le Compagnie che volessero intraprendere una tale esperienza.

La soluzione costituita dall'organismo di tariffazione, rispetto alla Compagnia specializzata partecipata da tutte le Imprese, sarebbe probabilmente solo di più complessa valutazione in termini di efficacia del meccanismo, per la frammentazione dell'insieme dei rischi e le difficoltà conseguenti di analizzare il risultato economico complessivo.

La terza ipotesi, infine, già sperimentata in sede asso-

ciativa per altre situazioni di rischi "particolari", riguarda la costituzione di un Pool di riassicurazione: un apposito organismo provvederebbe alla quotazione del rischio, premi e sinistri sarebbero ripartiti non tra tutte le Compagnie partecipanti ma pro quota sulla base dell'effettivo ricorso al Pool stesso.

Si tratta, nel concreto, di un incrocio tra le due ipotesi precedenti (un apposito istituto ha il compito di quotare e tutti i rischi così quotati sono assorbiti da una struttura appositamente costituita) per la quale valgono, quindi, le considerazioni già espresse.

Abbiamo passato in rapida rassegna quanto in atto nei vari Paesi europei e quanto dibattuto in ambito associativo: ciascuno di noi ha le proprie convinzioni e, quindi, preferenza per una determinata soluzione piuttosto che un'altra, ma credo che da parte di tutti ci sia l'auspicio per una soluzione strutturata che dia anche al nostro mercato la stessa possibilità di gestire il problema dei rischi aggravati consentita negli altri paesi europei, con misure che devono poter essere efficaci e tali da realizzare, in termini di assoluta trasparenza, un positivo impatto sui risultati economici del settore.