

RC AUTO TRA CONCORRENZA E MUTUALITÀ

di FABRIZIO AURILIA

L'ALLENAMENTO DEI PREZZI DELLE TARIFFE CONCEDERÀ UN PO' DI SOLLIEVO AGLI ASSICURATI. BENE QUINDI LE MISURE DEL LEGISLATORE SUL COMPARTO DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE AUTOMOBILISTICA? SEMBRA DI NO: IL MERITO È PIUTTOSTO DEL CICLO ECONOMICO E DEL CALO DELLA FREQUENZA. L'ELEVATO COSTO DEI RISARCIMENTI, E LE POCHE FRODI SCOPERTE, RELEGANO L'ITALIA IN FONDO ALLE CLASSIFICHE EUROPEE PER EFFICIENZA. MA LE RESPONSABILITÀ SONO DI TUTTI



Al diminuire della frequenza, del prezzo medio della copertura Rc auto e dei premi contabilizzati, non corrisponde mai un decremento del costo medio del sinistro. Questa è solo una delle anomalie del sistema italiano della Responsabilità civile automobilistica, che ci distingue in negativo dagli altri principali Paesi europei. Poi, in Italia, permangono il problema delle frodi, del meccanismo del risarcimento diretto, che è ancora poco efficace soprattutto sul versante compagnie, e l'annosa questione delle tabelle per le macro lesioni, ferme sul tavolo del Consiglio di Stato. Tutte questioni toccate solo in parte, (o ignorate del tutto) dalla sequela di leggi e regolamenti che ha caratterizzato il 2012. Dal decreto liberalizzazioni allo Sviluppo bis, passando per la riforma dell'Isvap, ora Ivass, è opinione di molti addetti ai lavori che inzuppare l'Rc auto di normativa non centrerà l'obiettivo del legislatore: cioè il diminuire dei prezzi.

CALA LA FREQUENZA MA LIEVITA IL COSTO MEDIO

Se il dato del 3% della riduzione delle tariffe Rc auto sull'anno in corso dovesse confermarsi, molti italiani potrebbero parzialmente essere soddisfatti e tirare un (leggero) sospiro di sollievo. Ma il segno meno nel prezzo medio è piuttosto da attribuire al ciclo economico dell'assicurazione, che non alla pletora di interventi del governo. Stando ai dati forniti da **Ania** e presentati da **Dario Focarelli**, direttore generale di Ania, durante il convegno organizzato a Milano dalla **Fondazione nazionale Cinzia Dabrassi**, il 2012 ha fatto registrare un crollo della frequenza dei sinistri pari al 13,2% rispetto allo stesso dato dell'anno precedente. Una percentuale di frequenza che si atesta al 6,21%, mentre nel 2011 l'indicatore era al 7,16%. Negli ultimi tre anni il calo della frequenza è stato imponente: -5,6% nel 2010, -11,8% nel 2011, e appunto -13,2% l'anno scorso. Contestualmente il costo medio è cresciuto molto: dai 4.117 euro del 2010 ai 4.549 del 2011 (10,5%), ai 4.802 (5,6%) del 2012.

Anche i valori del conto tecnico complessivo mostrano *combined ratio* in progressione durante gli anni della crisi. Per rivedere il rapporto, che misura la salute delle compagnie esposte nel ramo Rc auto, sotto la percentuale di salvaguardia del 100% bisogna tornare al periodo pre crisi: nel 2007 il valore si attestava al 99,1% per poi, due anni dopo, sfondare quota 107% e ripiegare nel 2010 al 105% e nel 2011 al 102,7%. In quegli anni la variazione del prezzo medio Rc auto galoppava in salita del 4,3% e 5,3% per poi stabilizzarsi

a fine dell'anno scorso (-0,1%). Per il 2013, si diceva, il calo potrebbe assestarsi intorno al 3%, a fronte di una raccolta 2012 pari a 18,5 miliardi (-1,2% rispetto al 2011) e un parco veicoli assicurati praticamente invariato dal 2007 a 43 milioni.

IL BASSO PROFILO DEL LEGISLATORE

“Nel 2012 – ha spiegato Focarelli, commentando i dati – c'è stato un aumento della portata annua degli sconti e contestualmente un deciso lievitare del costo medio: il motivo è legato ancora alle richieste di indennizzi per danni alla persona e alla necessità per le compagnie di accantonare riserve tecniche”. Questioni, queste, su cui il legislatore non è intervenuto, scegliendo di concentrarsi maggiormente sul fronte della distribuzione (tre preventivi, collaborazioni tra intermediari) o su quello delle tariffe *tout court* (scatola nera, contratto base Rc auto). Interventi definiti dall'Ania, in più occasioni, di basso impatto, se non addirittura controproducenti.

PREZZI FRANCESI A COSTI ITALIANI

“Noi abbiamo chiarissimo il problema: il costo del sistema – ha sottolineato Focarelli – è il doppio di quello dei nostri omologhi europei, e il confronto con la Francia è chiaro”. Il direttore generale dell'Ania ha risposto anche in parte ai rilievi dell'indagine **Antitrust** pubblicata in febbraio. Su un parco vetture assicurate simile (43 milioni in Italia, 40 in Francia) il numero di sinistri annui è nel nostro Paese il doppio (3,5 milioni contro 1,7), e più del doppio è il costo totale dei sinistri risarciti: 14,5 miliardi di euro contro i 6,5 dei cugini d'Oltralpe. Risultato: il premio puro pagato dai francesi è meno della metà di quello italiano. “Per permetterci gli stessi prezzi della Francia – ha spiegato Focarelli – dobbiamo ridurre il gap tra sinistri e risarcimenti: ma non sarà certo un legislatore ispirato che potrà cambiare le cose”.

MILANO, NAPOLI E IL MUTUO SOCCORSO

Né le differenze territoriali possono spiegare la spequazione delle tariffe. “Queste – ha spiegato Focarelli – sarebbero più accentuate se le compagnie non salvaguardassero ancora il concetto di mutualità”. Guardiamo al confronto tra prezzo medio incassato e il costo tecnico della copertura delle polizze a Milano (città virtuosa) e Napoli. A Milano il premio medio è di circa 620 euro con un costo di 300; mentre a Napoli il rapporto è 820/600. Paradossalmente è l'assicurato di Milano che potrebbe pretendere un trattamento migliore. “Non si può quindi sostenere – ha affermato infine Focarelli – che le differenze territoriali provengono dalla mancata concorrenza”.

