



CONSAP, DECISIVO IL RUOLO DELLA STANZA DI COMPENSAZIONE

PAOLO PANARELLI, DIRETTORE GENERALE DELLA CONCESSIONARIA DEI SERVIZI ASSICURATIVI PUBBLICI, SPIEGA IN QUESTA INTERVISTA COME IL LAVORO DI CONSAP ABBIAM CAMBIATO IN QUESTI ANNI IL SISTEMA RC AUTO IN ITALIA

Dal 2007, tramite la *Stanza di compensazione*, **Consap** ha liquidato circa 14 milioni di sinistri, che hanno generato un ammontare di forfait riconosciuti alle imprese di quasi 30 miliardi di euro. Il meccanismo è parso da subito molto efficace e rappresenta a tutt'oggi un esempio virtuoso nel campo della Rc auto. Con **Paolo Panarelli**, direttore generale di Consap, cerchiamo di capire come la concessionaria di servizi assicurativi pubblici possa, sempre di più e sempre meglio, fornire il proprio decisivo contributo nell'evoluzione del sistema Rc auto italiano.

L'introduzione del risarcimento diretto ha comportato la gestione da parte di Consap della stanza di compensazione per regolare i rapporti economici tra le compagnie. Quali sono i punti più critici emersi in questi anni?

La regolazione contabile dei rapporti economici tra le imprese comporta la gestione di una notevole mole di dati; i sinistri liquidati tramite la procedura di risarcimento diretto rappresentano oltre l'80% dei sinistri totali del mercato. Già dal primo mese di operatività

della *Stanza di compensazione* (febbraio 2007), i flussi informatici tra imprese e Consap sono stati gestiti in modo efficiente grazie a una procedura altamente informatizzata. Dal 2007 ad oggi sono stati liquidati circa 14 milioni di sinistri, per un ammontare di forfait riconosciuti alle imprese per quasi 30 miliardi di euro: il tutto, senza alcun inconveniente operativo.

Come è possibile oggi aumentare l'efficienza del sistema di risarcimento diretto?

Senza dubbio, dal lato degli assicurati, il sistema si è rivelato efficiente. A conferma di ciò, alcuni indicatori significativi: ad oggi, meno del 4% dei sinistri sono ancora da definire, i tempi medi di liquidazione sono diminuiti dai 63 giorni del 2006 ai 47 giorni del 2012, la velocità di liquidazione dei sinistri è considerevolmente aumentata (dal 65,2% del 2006 al 70,8% del 2012). Anche l'utilizzo dello strumento di riscatto del sinistro da parte degli assicurati responsabili, al fine di evitare le penalizzazioni previste nei contratti con la clausola bonus/malus, risulta in costante aumento; purtroppo, tale opportunità è stata sfruttata in maniera non si-



Paolo Panarelli
direttore generale di Consap

gnificativa, considerando che i sinistri effettivamente rimborsati sono meno dell'1% di quelli potenzialmente riscattabili.

Ulteriori spazi di miglioramento possono riguardare l'efficienza produttiva, così come richiamata e auspicata sia dal legislatore nell'ambito del decreto liberalizzazioni (Legge 27/2012) sia dall'Agcm nella recente indagine conoscitiva riguardante la procedura di risarcimento diretto e gli assetti concorrenziali del settore. L'obiettivo comune è che, tramite l'individuazione di parametri e/o benchmark che incidano sul meccanismo di rimborso forfettario in essere tra le compagnie, possano essere intraprese adeguate politiche di controllo dei costi da parte delle compagnie stesse. A tale riguardo Consap è come sempre disponibile a fornire alle Istituzioni la collaborazione necessaria, attraverso analisi ed elaborazioni sul database della *Stanza di compensazione* che dovessero essere utili.

Quali sono le differenze che ha riscontrato Consap tra le compagnie (tradizionali, telefoniche/internet) nella gestione dei sinistri nell'ambito del risarcimento diretto?

Da alcune analisi effettuate sulle numerose informazioni presenti nel database della *Stanza di compensazione*, emergono dati interessanti che possono aiutare a interpretare alcuni meccanismi del mercato ed evidenziare le *policy* delle diverse imprese. Un'analisi sui sinistri con danni a veicoli e cose di generazione 2011 evidenzia che i costi medi per impresa hanno una notevole dispersione rispetto al valore medio nazionale. In particolare, la quasi totalità delle compagnie "telefoniche" registra costi al di sotto della media (nell'ordine di 2-3 punti percentuali), mentre le compagnie più grandi si attestano attorno al valore medio. Per quanto riguarda la possibilità di riscattare il sinistro, le compagnie dirette appaiono particolarmente sensibili all'argomento: è stato stimato che qualora tutte le compagnie registrassero percentuali di riscatti prossime a quelle osservate, soprattutto per le "telefoniche", il numero dei sinistri effettivamente riscattati aumenterebbero del 300%. Peraltro, per quanto riguarda i tempi di liquidazione dei sinistri di generazione 2012, risulta che, a fronte di un valore medio di 47 giorni, le prime 10 compagnie del mercato sono sostanzialmente in linea con la media, mentre le dirette registrano un valore più alto, pari a 51 giorni.

Si parla spesso dell'opportunità o meno di creare una bad company. Questa potrebbe essere un'ulteriore fonte di attività per Consap?

La creazione di una *bad company* o, meglio, di un *Bureau de Tarification* potrebbe essere utile a superare le note difficoltà incontrate da determinate categorie di conducenti ad assicurarsi. Il *Bureau de Tarification*, presente in Francia e in Belgio, ad esempio, consente di distribuire i "rischi tarati" (conducenti giovani o sanzionati per guida in stato di ebbrezza ecc.) sull'intero mercato; ciò mediante un meccanismo di mutualità fondato sul contributo finanziario del *Fondo Strada*, destinato a ripianare i disavanzi delle imprese designate dal *Bureau* per la copertura dei rischi rifiutati. Tale meccanismo potrebbe trovare applicazione, con gli opportuni adattamenti, anche in ambiti diversi da quello della responsabilità civile auto, come ad esempio nella gestione dei rischi derivanti da calamità naturali e dei rischi relativi alla responsabilità civile in ambito sanitario, legati alle note problematiche di *medical malpractice*. In relazione a tali tematiche, Consap, come già detto in altre sedi, auspica di poter fornire il proprio contributo nella ricerca di soluzioni condivise attraverso forme di partnership tra pubblico e privato che consentano una ripartizione dei rischi e che garantiscano la sostenibilità economica delle iniziative e il soddisfacimento di interessi sociali. **F.A.** ①