Esame di alcune statistiche RCA 2000 - 2012

Committente: Presidenza Confartigianato ANC

A cura di:

Studio Avv. Marco Bordoni

Recentemente in talune sedi tecniche e politiche sono state avanzate proposte intese a limitare (o ad azzerare completamente) il diritto di scelta del riparatore che spetta al proprietario di un'automobile danneggiata. In questa direzione vanno, ad esempio, le proposte del Sottosegretario on. Senatrice Simona Vicari, che, per quanto non formalizzate in un testo legislativo, sono state illustrate in maniera sufficientemente dettagliata da consentire una valutazione nel merito. Si intende qui illustrare alcuni dati relativi agli ultimi 12 anni che paiono rilevanti al fine di valutare le misure utili e quelle invece inutili al contenimento dei costi delle assicurazioni auto.

1. **Diminuzione del rischio assicurativo.** Va in primo luogo segnalato il continuo calo della sinistrosità nel nostro paese. I dati in nostro possesso (v. Tabella 1 - dati ANIA) evidenziano come l'incidenza dei sinistri sia passata da quasi 9,82 (nel 2000) a 5,64 (nel 2012). Va sottolineato che, contrariamente a quanto comunemente creduto, gli indicatori di rischio dell'incidentalità stradale in Italia non sono molto superiori a quelli degli altri paesi dell'Europa Occidentale: il tasso in Italia nel 2009 era del 7,1, in Germania del 5,1, in Francia del 6,8, in Spagna del 5,9, in Austria del 7,6 (dati ISTAT): si ha ragione di ritenere che questa modesta forbice si sia annullata in concomitanza con il crollo del numero di sinistri conseguito alla crisi che ha colpito il nostro paese nel 2012 (-13%). Tale tendenza ad una vistosa diminuzione trova un preciso riscontro nelle statistiche relative ai sinistri con lesioni (v. Tabella 2 - dati ISTAT) passati da 265.000 nel 2002 a meno di 185.000 l'anno scorso e a quelli con conseguenze fatali che erano circa 7.000 dodici anni fa e si sono fortunatamente dimezzati oggi (v. Tabella 3 – dati ISTAT). In conclusione si ha ragione di ritenere che nel periodo in esame **la frequenza dei sinistri stradali nel nostro paese abbia conosciuto una caduta di almeno il 41%.**

2. **Sostanziale continuità dei costi relativi ai danni materiali.** A fronte di questa drastica riduzione del numero dei sinistri (cui devono essere sommati gli effetti delle misure legislative che hanno oggettivamente compresso i diritti dei danneggiati quali la L. 57/01 il D.P.R. 254/06 e la L. 27/12) l'evoluzione dei costi dei sinistri, come rilevata da ANIA, ha registrato un aumento. Più in particolare, il costo medio dei sinistri che hanno provocato danni alle sole automobili ha segnato un incremento passando da € 1.278 nel 2000 ad € 1.857 nel 2012. Sebbene a prima vista un simile scostamento (+ 46%) appaia considerevole, occorre tenere conto di due fattori. In primo luogo al dato va sottratto l'effetto dell' inflazione (+ 33% nel periodo esaminato), residuando un rincaro "netto" del 13% in dodici anni: non esattamente un'esplosione. In secondo luogo la fonte di questo modesto rincaro va attribuita all'aumento esponenziale del prezzo dei ricambi applicato dalle case produttrici e non alla mano d'opera delle carrozzerie. Secondo uno studio di Confartigianato Autoriparazione nel solo triennio 2009 – 2012 i costi dei ricambi hanno conosciuto un aumento del 23%. In conclusione può affermarsi che i costi che il settore dell'autoriparazione trasmette ai bilanci della rc auto, ove depurati da elementi esterni indipendenti dagli autoriparatori, **sono rimasti sostanzialmente stabili** negli ultimi 12 anni.

3. **Aumento del costo delle polizze.** Secondo l'Autorità Antitrust (Indagine Conoscitiva 2012) *"Il confronto internazionale mostra … come i premi in Italia siano in media più elevati e crescano più velocemente rispetto a quelli dei principali paesi europei. Considerando, infatti, il livello dei premi si osserva come il premio medio in Italia sia più del doppio di quelli di Francia e Portogallo, superi quello tedesco*

dell'80% circa e quello olandese di quasi il 70%; la crescita dei prezzi per l'assicurazione dei mezzi di trasporto in Italia sul periodo 2006-2010 è stata quasi il doppio di quella della zona Euro e quasi il triplo di quella registrata in Francia" In altre parole, non solo il costo della polizza in Italia supera quello di ogni altro paese europeo (v. Tabella 4: dati Antitrust), ma l'aumento verificatosi (nell'ordine del 56,5% dal 2000 al 2010 secondo Antitrust) è superiore ad ogni altro paese di riferimento (v. Tabella 5: dati Antitrust). Il tasso di inflazione nel decennio si è attestato sul 25%, motivo per il quale lo scostamento (superiore al 30%) appare ingiustificato. Secondo studi Adusbef – Federconsumatori *"negli ultimi 18 anni (1994-2012), i costi medi delle tariffe RC Auto sono più che raddoppiati passando da 391 euro del a 1.350 euro. Anche per il 2013, nonostante il crollo del mercato automobilistico e dell'utilizzo dell'auto, sono previsti ulteriori rincari di 35 euro che faranno salire il costo di una polizza per una media cilindrata (max. 1.800 c.c.) a quota 1.385 euro, con un aumento dal 1994 superiore al 250%".* **In conclusione appare indubbio che nel periodo in esame i costi dell'assicurazione auto abbiano conosciuto** (a differenza di quelli di riparazione) **un sensibile e ingiustificato aumento.**

4. **Concentrazione del mercato**. Va infine segnalato la perversa tendenza alla concentrazione del mercato assicurativo nazionale. Basti dire che nell'anno 2002 i primi tre gruppi assicurativi controllavano esattamente la metà del mercato (Fonsai 22%; RAS 16%; Generali 12%). Contando anche Toro (7,6%) e Unipol (7,22%), si superava largamente il 60% (v. Tabella 6 - dati Antitrust). Estendendo l'analisi ai primi dieci gruppi assicurativi si arrivava all'85%: questa situazione già oligopolisitca si è oggi ulteriormente aggravata: la fusione Unipol e Fonsai ha addirittura comportato la costituzione di un operatore dotato di una posizione dominante con una quota di mercato del 37%. Se aggiungiamo Generali (16,2%) e Allianz (12,3), primi tre gruppi controllano adesso i 2/3 del mercato r.c.a., mentre i primi dieci gruppi detengono congiuntamente una quota dell'89% (v. Tabella 7 – dati Antitrust). In pratica negli ultimi dodici anni si è completato un processo, già in atto, tendente alla creazione di un **oligopolio assicurativo nel mercato italiano dell' rc auto.**

In conclusione si ritiene che un'analisi spassionata dei dati richiamati, semplici ed accessibili a chiunque, consenta di concludere che **non vi è alcuna urgenza di interventi legislativi volti a sopprimere la libertà di scelta del danneggiato** e, conseguentemente, a consegnare il mercato dell'autoriparazione agli oligopoli assicurativi. Le tendenze, negli ultimi dodici anni sono, infatti, chiare:

1. Crollo del del numero degli incidenti (quasi dimezzati) delle vittime della strada (dimezzate) e drastico calo dei feriti (diminuiti del 28%);
2. sostanziale equilibrio dei costi di riparazione;
3. drastico aumento dei costi delle assicurazioni rc auto (almeno il 30% al netto dell'inflazione) in assoluto e in rapporto alla media europea;
4. accelerazione della tendenza ad una ulteriore, nefasta, concentrazione del mercato.

Pare evidente che l'unico intervento davvero urgente sia quello che possa incrementare la competitività nel settore. Gli interventi proposti appaiono viceversa avventati ed inutili, quando non controproducenti.

Tabella 1: Frequenza Sinistri (dati ANIA)

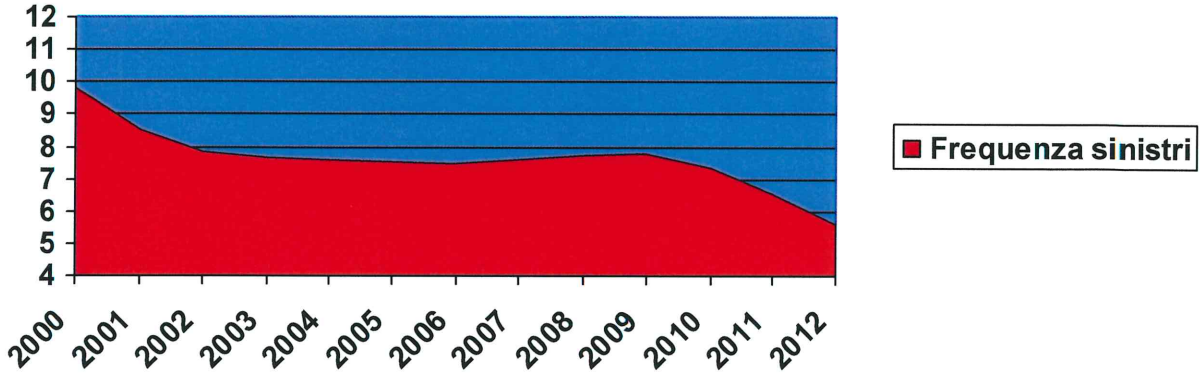

Tabella 2: Sinistri con Lesioni in Italia (2000 - 2012) in migliaia dati ISTAT

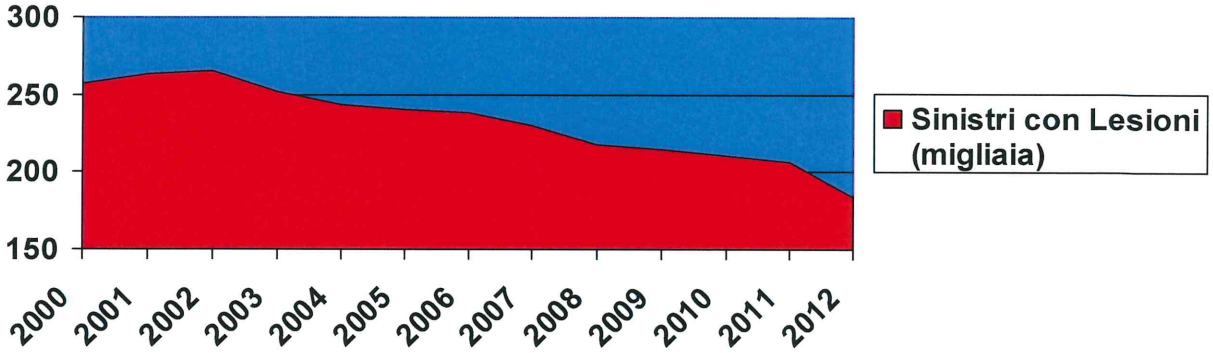

Tabella 3: Sinistri con Vittime in Italia (2000 - 2012) dati ISTAT

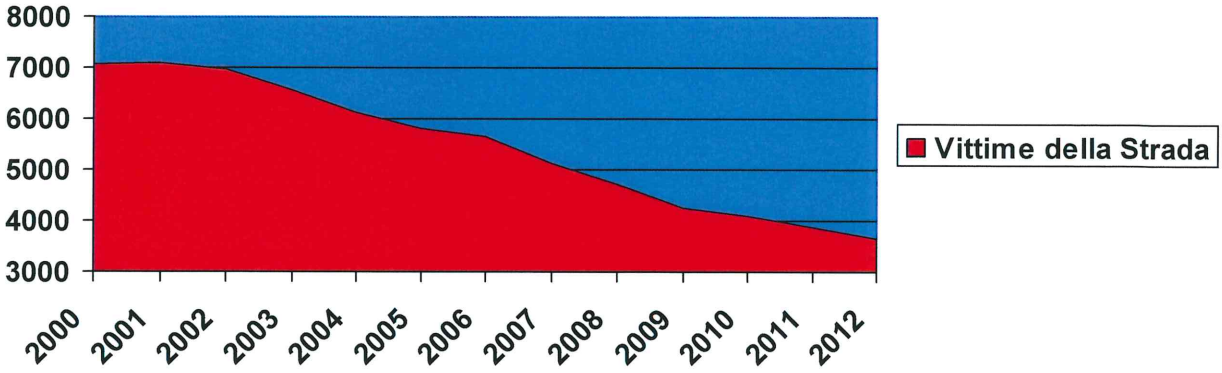

Tabella 4: Confronto Internazionale dell'Andamento dei prezzi per l'assicurazione RCA (2005 - 100) Fonte: Antitrust

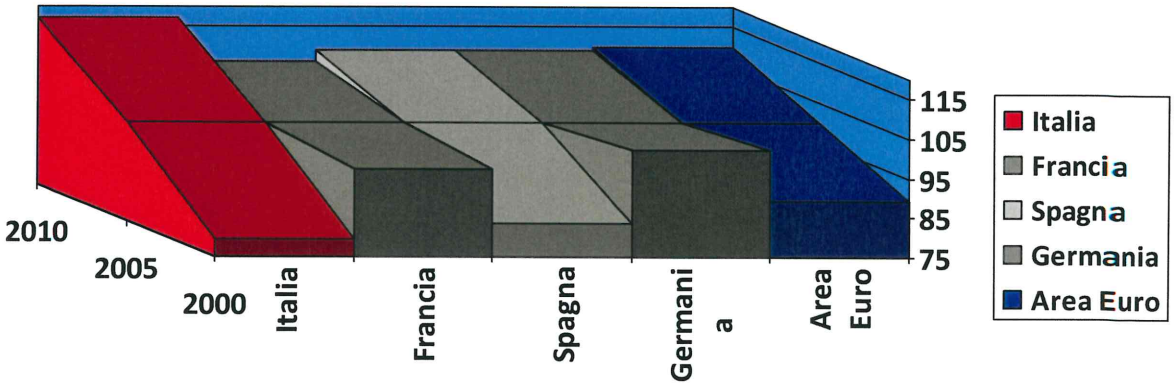

Tabella 5: Confronto internazionale del livello dei premi (medi) per la RC Auto (€), 2008. Fonte: Antitrust

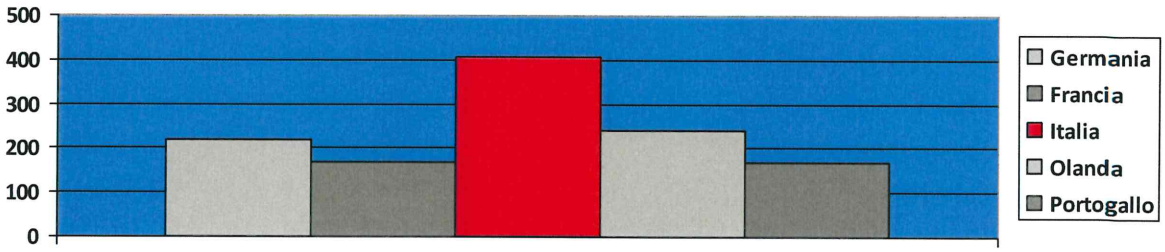

Tabella 6: Primi Tre Gruppi Mercato RC Auto Italiano 2002 Fonte Antitrust

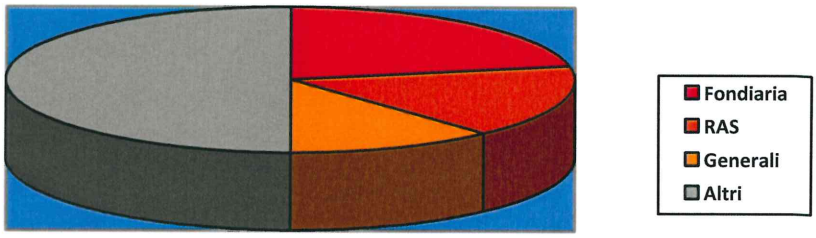
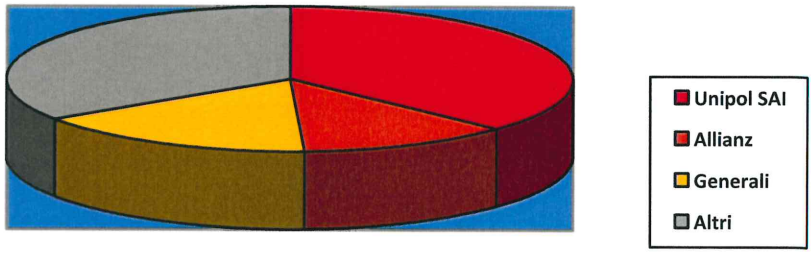
Tabella 7: Primi Tre Gruppi Mercato RC Auto Italiano 2012 Fonte Antitrust