

Consumatori&Compagnie

ECONOMIA E FINANZA

Parla **Dario Focarelli**

L'Ania promuove il Def ma con riserva

Per il direttore generale, il governo va nella direzione giusta, ma deve ridisegnare chiaramente il perimetro delle competenze dello stato nel welfare. E sulle tariffe della Rc auto, «diminuisce il gap tra Italia ed Europa».

Franco Leone

«Il Def va nella direzione giusta, anche se ci sarebbe piaciuto un segnale più deciso nella definizione di una partnership tra pubblico e privato per il welfare. In ogni caso, dopo il passaggio di consegne tra **Letta** e **Renzi**, abbiamo ripreso il dialogo con il nuovo governo». Il direttore generale dell'Ania, **Dario Focarelli**, promuove con riserva il nuovo documento di economia e finanza varato da Palazzo Chigi e rilancia, invitando, tra l'altro, l'esecutivo ad alzare la posta sul ruolo dei privati negli investimenti per il paese. «Un terreno», spiega al *Giornale delle Assicurazioni*, «su cui il settore può fare molto». Anche alla luce degli sforzi fatti dalle compagnie negli ultimi anni per riavvicinarsi al paese reale. A cominciare dall'abbassamento delle tariffe Rc auto.

Domanda. Cos'è che non va nel provvedimento economico approvato dal governo?

Risposta. Premetto che, trattandosi di un documento molto complesso, per una valutazione approfondita serve più tempo. In ogni caso, a livello macroeconomico, le posso dire che considero molto apprezzabile l'intervento per ridurre il cuneo fisca-

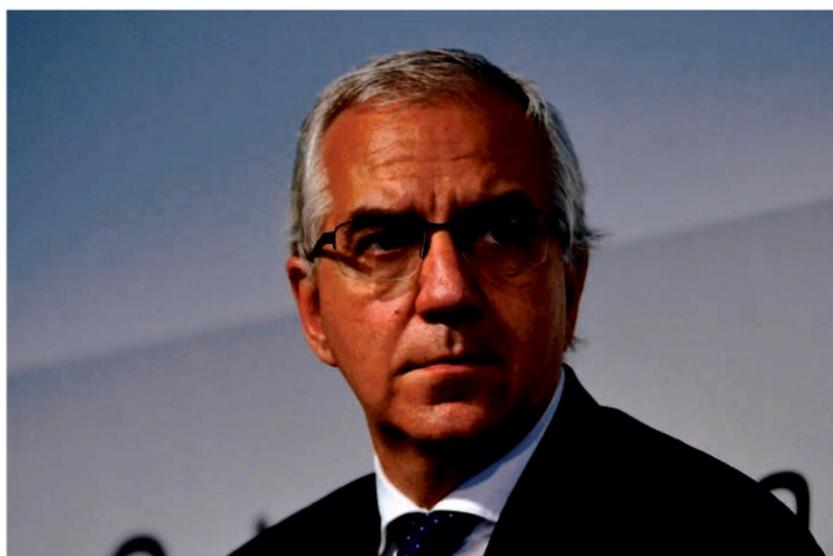
le, soprattutto per i redditi più bassi. Quanto alle coperture, non è ancora chiaro come il governo riuscirà a reperire le risorse necessarie. Poi ci sono altre questioni che, francamente, ci hanno lasciato sconcertati.

D. Si riferisce alla decisione di raddoppiare le tasse sulle plusvalenze dalla rivalutazione delle quote detenute da istituti di credito e assicurazioni in Banca d'Italia?

R. Proprio così. Siamo rimasti molto sorpresi dal fatto che il governo abbia deciso di intervenire su una materia su cui si era già deliberato qualche mese fa. È un *vulnus* particolarmente grave, perché le compagnie avevano già chiuso i bilanci in base alle misure precedentemente approvate. In ogni caso, non è questo il punto.

D. Cioè?

R. Voglio dire che in un'ottica di rilancio dell'economia, se da una parte si riducono gli sprechi della spesa pubblica, dall'altra dovrebbe emergere un chiaro disegno riformatore che definisca in maniera più chiara il perimetro dello stato e quello dei privati. Le faccio un esempio: si parla tanto di sanità, della giusta importanza dei cosiddetti costi standard, che dovrebbero uniformare le spese per beni e servizi in tutta Italia. Ma il vero nodo è un altro. E cioè che la domanda di sanità cresce e lo stato non riesce a offrire tutti i servizi. Sarebbe il momento di aprire una riflessione sul ruolo che può svolgere il settore privato e, in particolare, quello assicurativo. Sempre, ovviamente, nel rispetto dei principi di equità e universalità dei servizi. Ecco, credo che su questo piano nel Def si intraveda qual-



Dialogo in corso

«Le compagnie italiane rappresentano oggi il principale investitore istituzionale del paese, con un portafoglio di oltre 500 miliardi di euro», dice **Dario Focarelli**, direttore generale dell'Ania. «Il loro ruolo di sostegno alle imprese potrebbe essere determinante se si promuovessero strumenti come l'offerta di garanzie finanziarie su settori specifici, la creazione di fondi d'investimento ad hoc o i minibond. Credo che si tratti di un'opportunità da non perdere e su questo abbiamo un dialogo in corso con il governo».

**In calo**

Secondo l'Ania, il prezzo effettivamente pagato per acquistare una copertura della Rc auto in Italia è calato di circa 5 punti percentuali a fronte di una diminuzione dei premi complessivi incassati di circa il 7%.

R. C'è sempre margine per migliorare. Consideri però che le aziende assicurative devono fare i conti con un equilibrio di sistema. Se oggi dovessimo diminuire sensibilmente le tariffe per gli automobilisti più virtuosi, saremmo costretti ad alzare eccessivamente le tariffe per tutti gli altri e, probabilmente, molta gente dopo aver causato un sinistro non potrebbe permettersi di pagare l'aumento del premio.

D. Sì, ma non crede che in Italia debbano esserci anche per l'Rc auto dei costi standard, come per la sanità? Perché un automobilista virtuoso del sud è costretto a pagare molto di più di uno, magari anche meno virtuoso, del nord?

R. Questo è vero, ma anche in questo caso si tratta di un problema molto difficile da risolvere. Come noto, il tasso di truffe e furti nel Mezzogiorno è molto più alto rispetto al nord. Si tratta di un fattore di rischio sistemico che non può essere trascurato e che si aggiunge alla diversa "rischiosità" determinata dalla differente densità di circolazione. Oggi però, rispetto a ieri, il gap tariffario tra meridione e settentrione può essere superato grazie a nuovi strumenti, che consentono di tracciare profili di rischio personalizzati. Mi riferisco, per esempio, alle scatole nere, alla cessione del credito, all'utilizzo delle carrozzerie convenzionate. Se si fa uso di questi strumenti la differenza di prezzo tra diverse zone geografiche diminuisce sensibilmente, riflettendo la diversa "rischiosità" delle strade. Deve cambiare la mentalità. Comunque qualcosa si sta già muovendo: oggi le scatole nere, che consentono di monitorare lo stile di guida del cliente, sono salite a circa 2 milioni. ■

cosa. Ma forse serviva un segnale più deciso.

D. Crede, insomma, che le compagnie assicurative potrebbero avere un ruolo più attivo anche nel rilancio del paese? Avete avanzato proposte specifiche al governo?

R. Penso che il sistema assicurativo possa giocare un ruolo centrale nel rilancio economico. Non dimentichiamo che le compagnie italiane rappresentano oggi il principale investitore istituzionale del paese, con un portafoglio di oltre 500 miliardi di euro. E il loro ruolo di sostegno alle imprese potrebbe essere determinante se si promuovessero strumenti come l'offerta di garanzie finanziarie su settori specifici, la creazione di fondi d'investimento *ad hoc* o i minibond. Credo che si tratti di un'opportunità da non perdere e su questo abbiamo un dialogo in corso con il governo.

D. Cambiamo argomento: anche ridurre i costi delle polizze auto potrebbe essere un modo per sostenere il paese reale. Eppure le tariffe italiane sono tra le più care in Europa...

R. Su questo argomento i numeri parlano chiaro: nel 2013 il prezzo effettivamente pagato per acquistare una copertura dell'Rc auto in Italia è calato di circa 5 punti percentuali a fronte di una diminuzione dei premi complessivi incassati di circa il

7%. E, secondo i dati Istat, a febbraio il tasso tendenziale delle tariffe (quello prima degli sconti) è sceso al -2,9%. Mi sembra una riduzione molto significativa.

D. Da cosa dipende questa inversione di tendenza?

R. C'è stata una forte riduzione dei sinistri, già a partire dal 2012. Sicuramente c'è una componente congiunturale: con la crisi, le vetture in circolazione diminuiscono. Ma il merito è anche delle norme approvate nel 2012 dal governo Monti, che hanno introdotto gli accertamenti diagnostici e la certificazione delle microlesioni. Comunque, al di là di tutto, va detto che sulle tariffe la differenza con il resto d'Europa si sta progressivamente assottigliando, nonostante l'incidenza di gran lunga superiore di sinistri e tasse che certamente grava sulla situazione italiana. Lo dimostra una recente indagine condotta dall'Ania con Boston consulting secondo cui, nonostante il prezzo delle polizze negli altri paesi resti mediamente più basso del 45%, ci stiamo avvicinando. E nell'ultimo anno abbiamo, presumibilmente, ridotto il gap del 5%.

D. Una critica che viene spesso mossa alle compagnie assicurative è quella di colpire pesantemente i clienti meno virtuosi, non incentivando altrettanto quelli più meritevoli. Cosa ne pensa?