

Tpl: le aziende abbattano numero di incidenti, ma non calano prezzi assicurazioni. I dettagli nell'indagine Asstra sulle assicurazioni nel tpl.

Monitorati 5 anni di andamento del rischio nel settore
Roma.

Panettoni: "Complessivamente la lettura dei dati dà, almeno a noi, un quadro positivo del rischio RCA nel tpl, sostanzialmente in equilibrio, con una sinistrosità in forte diminuzione e con diversità fra le varie modalità del tpl osservate, coerenti con la tipologia del servizio e non troppo divaricate fra di loro"

Si chiama insurance crunch. Colpisce le aziende di trasporto pubblico locale che gestiscono flotte di autobus e come tali rientrano nella categoria di soggetti portatori di rischio di massa. E' il fenomeno nuovo che le assicurazioni condividono in questo momento con le banche: quello di sottrarsi a prestare denaro e assicurazione nei settori ritenuti a rischio.

Le società di assicurazione non si presentano più alle gare indette da aziende di tpl neppure ai successivi lanci senza obbligo di pubblicità e si sottraggono persino all'affidamento, in finale, in via diretta.

Costrette a quotare per l'obbligo a contrarre, magari davanti al Prefetto per evitare l'accusa d'interruzione di pubblico servizio, per uscire dal rischio propongono soluzioni stratosferiche rispetto alla base d'asta ovvero al premio in corso.

E' quanto emerge dall'indagine svolta da Asstra, l'associazione che rappresenta le aziende esercenti il trasporto pubblico locale in Italia, presentata ieri mattina a Roma nel corso di una conferenza.

La ricerca mostra i dati statistici di andamento del rischio nel tpl, tra il 2006 ed il 2010.

I dati sono forniti da un campione rappresentativo di aziende di tpl che ricomprende tra l'altro le aziende di trasporto delle grandi aree metropolitane.

Il servizio assicurativo nel suo complesso costa attualmente al sistema del tpl circa 180 milioni di euro all'anno, di cui circa 150 mln per la sola RC Auto. Per le imprese di tpl, l'assicurazione è la terza maggiore fornitura dopo gasolio e autobus.

Una voce di costo andata fuori controllo a causa di una serie di motivi, tra cui non ultima la crisi economica che ha comportato il ritorno al bilancio industriale attivo da parte delle imprese di assicurazione rispetto ai surplus realizzati fino a qualche tempo fa sui bilanci finanziari; l'entrata in vigore dell'indennizzo diretto, che ha fortemente punito il sistema del TPL; infine la paura del sistema assicurativo di assicurare i grandi rischi di massa ad andamento catastrofe (grandi flotte di trasporto di persone, di merci, sanità ecc). Il risultato è che le imprese di assicurazione da circa due anni hanno di fatto bloccato questo mercato.

Questa è il quadro generale che emerge dallo studio, che fa piazza pulita di alcune false rappresentazioni che si erano costruite sull' assicurazione RCA nel TPL e mette, invece, a fuoco una situazione corretta di quel che è avvenuto negli ultimi 5 anni. Come rilevato dallo studio, infatti, i sinistri passivi nel quinquennio 2006-2010 sono mediamente diminuiti di circa il -14%, mentre i premi, nello stesso periodo, sono aumentati più del 32%; nel dettaglio Il numero dei sinistri in totale nell'ultimo quinquennio è diminuito del 9% con tendenza ad un ulteriore riduzione. Nello stesso periodo di osservazione, disaggregando il numero

totale dei sinistri in attivi e passivi, emerge che quelli attivi sono aumentati del 2% (14.097 sinistri attivi nel 2006, 14.399 nel 2010) e i sinistri passivi sono diminuiti del 14% (34.448 nel 2006, 29.782 sinistri passivi nel 2010) il che sta a significare che le condotte di guida degli autisti del TPL sono più sicure di quelle della generalità dei conducenti degli altri mezzi in circolazione. Nell'ultimo quinquennio i premi totali RCA sono aumentati del 29% (€ 106.430.465 nel 2006, € 137.612.132 nel 2010; la tendenza è in crescita ulteriore come registra il dato parziale al 2011: € 145.712.056) nonostante che, nello stesso periodo di osservazione, la frequenza dei sinistri totali sia diminuita del 9% e, in via selettiva, per i sinistri passivi, con responsabilità del conducente, del 14%.

L'indagine mostra l'andamento del rischio differenziato tra trasporto urbano ed extraurbano. Per quanto riguarda il servizio urbano, il numero dei sinistri totale nell'ultimo quinquennio è diminuito dell'8% (da 35.960 nel 2006 a 33.120 nel 2010, tendenza a ulteriore diminuzione nel 2011, il dato parziale dell'anno registra 27.357 sinistri) un punto percentuale in meno (9%) del sistema generale del tpl, ma ben 4 punti percentuali di meno rispetto all'extraurbano (- 12%), ma in più di un 3% rispetto alle grandi aree metropolitane (- 5%). Nell'Urbano, disaggregando il numero totale dei sinistri in attivi e passivi, notiamo che gli attivi sono aumentati del 5% - confermando il dato generale (2%) ed incrementato dell'effetto città - e i passivi sono diminuiti del 13%, un punto percentuale in meno del dato generale (-14%), il che sta a significare un miglioramento delle condotte di guida degli autisti degli autobus rispetto alla restante utenza stradale. I premi RCA urbani sono aumentati del 29% (€ 76.110.349 nel 2006; € 97.986.821 nel 2010; il dato parziale per il 2011 registra una tendenza all'aumento: € 100.812.037) nonostante la frequenza dei sinistri totali sia diminuita, nello stesso periodo, dell'8% e in via selettiva, per i sinistri passivi, del 13%.

Per quanto riguarda il servizio extraurbano con autobus, il numero dei sinistri nel quinquennio di osservazione è diminuito del 12% (12.586 sinistri nel 2006; 11.061 nel 2010 con tendenza al ribasso nel 2011: 9.279 sinistri) di più sia del trasporto urbano (- 8%), sia del dato generale (- 9%), per non parlare delle grandi aree urbane (- 5%). Disaggregando il numero totale dei sinistri in attivi e passivi, notiamo che gli attivi sono diminuiti del 4% e i passivi del 16%, il che sta a dimostrare un miglioramento della guida degli autobus rispetto ad un più lieve miglioramento delle condotte di guida della restante utenza stradale. il costo totale dell'assicurazione del trasporto extraurbano è aumentato del 31% (€ 30.320.107 nel 2006 a € 39.625.304 nel 2010) a fronte di una diminuzione dei sinistri, nello stesso periodo, del 12% e, in via selettiva, depurati i sinistri attivi, con un decremento del 16%.

Il numero dei sinistri totali delle aree metropolitane registra nel quinquennio di osservazione un decremento del 5% (24.261 sinistri nel 2006 , 23.079 nel 2010, con tendenza ad un abbattimento drastico, - 15%, della sinistrosità come mostra il dato parziale dei sinistri nel 2011, 19.535 incidenti) inferiore al dato generale del 9%, nonché dell'urbano (- 8%) e dell'extraurbano (- 12%), connotando così le grandi aree urbane come la punta di rischio più difficile a quotare, pur essendo iniziato un processo di diminuzione della frequenza. In cinque anni, nelle città metropolitane migliora del 10% la frequenza dei sinistri passivi degli autobus e peggiora dell'8% la frequenza dei sinistri provocati dalla restante utenza stradale, il che denota il grande sforzo di miglioramento delle condotte di guida degli autisti del TPL rispetto alla restante utenza nel caos del traffico delle grandi città. Nel quinquennio di osservazione il costo dell'assicurazione RCA è aumentato del 27% nelle aree metropolitane (€ 50.445.343 nel 2006 , € 63.979.002 nel 2010) a fronte di una diminuzione della frequenza sinistri del 5% e, in via selettiva, depurati i sinistri attivi, con un decremento del 10%.

"Complessivamente la lettura dei dati dà, almeno a noi, un quadro positivo del rischio RCA nel tpl, sostanzialmente in equilibrio, con una sinistrosità in forte diminuzione e con diversità fra le varie modalità

del tpl osservate, coerenti con la tipologia del servizio e non troppo divaricate fra di loro" lo dice Marcello Panettoni, presidente di Asstra, a conclusione della conferenza e dell'illustrazione della ricerca.

