“In Italia polizze più care che negli altri paesi europei, più sinistri ma minori frodi scoperte. Maggiori anche i costi dei risarcimenti. Pensionati, giovani e quarantenni i più penalizzati”: così l’Antitrust chiude l’indagine conoscitiva aperta il 6 febbraio scorso e spiega che è necessario riformare profondamente il sistema per ridurre i premi. Non solo, si punta anche il dito sulle difficoltà per cambiare contratto da una compagnia all’altra e sulla necessità di cambiare il meccanismo delle classi di merito.

Insomma una rivoluzione che punta dritto ad avere nuovi modelli contrattuali che consentano, a fronte di sconti consistenti da garantire all’assicurato, la riduzione dei costi tramite lo sviluppo del risarcimento in forma specifica o dietro fattura. Sono alcune delle proposte avanzate dall’Antitrust nella chiusura dell’indagine conoscitiva sulla Rc Auto, decisa il 6 febbraio scorso, finalizzate a rendere meno onerose le polizze obbligatorie che gravano sugli automobilisti.

L’Autorità suggerisce diverse soluzioni. Eccole nel dettaglio in forma integrale.

GLI INTERVENTI POSSIBILI

L’indagine, svolta su un campione rappresentativo dell’82% del mercato e delle polizze effettivamente pagate, conferma numerose criticità di natura concorrenziale che si riflettono, da una parte, in livelli, tassi di crescita e variabilità dei premi non concorrenziali; dall’altra, in strutture dei risarcimenti a carico

delle compagnie non efficienti in senso produttivo, anch’esse proprie di un equilibrio non concorrenziale. L’introduzione della procedura di risarcimento diretto nel 2007 non sembra aver interrotto questo circolo vizioso.

Gli ultimi interventi normativi, che vanno nella giusta direzione, richiedono ulteriori perfezionamenti oltreché la loro puntuale attuazione e un’attenta verifica. L’Antitrust suggerisce tra l’altro:

a) Il rimborso alla compagnia che risarcisce il proprio assicurato danneggiato dovrebbe avvenire, sempre tramite stanza di compensazione, come accade oggi, sulla base di un forfait definito secondo le modalità attualmente in vigore, ma decurtato di una percentuale (cd. il “recupero di efficienza”). Andrebbero in sostanza previsti livelli via via decrescenti all’ammontare che oggi le compagnie si pagano reciprocamente a fronte di un danno causato da un proprio assicurato. Ciò avverrebbe introducendo un “cap ” sul forfait, così modificando l’attuale sistema di rimborso basato sul mero costo storico. Verrebbe in questo modo innescato un incentivo per le compagnie a controllare e contenere i costi (in parte dovuti anche alle frodi).

b) Vanno adottati modelli contrattuali che aumentino, da una parte, la capacità di controllo dei risarcimenti da parte delle compagnie e, dall’altra, le possibilità di autoselezione da parte degli assicurati. Il regolatore dovrebbe operare affinché vengano introdotte clausole, facoltative per l’assicurato, associate a congrui sconti di premio (ad esempio risarcimento in forma specifica, con riparazione presso autofficine convenzionate con l’assicurazione, prestazioni di servizi medico-sanitari resi da professionisti individuati e remunerati dalle compagnie). Anche l’installazione della ‘scatola nerà deve avvenire a fronte di una forte scontistica.

c) Dal lato dei costi occorre eliminare qualunque elemento di incertezza sulle lesioni micro permanenti rendendo risarcibili solo quelle che emergono da indagini strumentali e va prevista la possibilità di ispezionare i veicoli danneggiati nel corso di un sinistro (CARD) anche per la compagnia del responsabile.

d) Vanno introdotte certezza e chiarezza in merito alle classi interne, prevedendo, in caso di cambiamento

dell'assicuratore, che la 'nuovà compagnia attribuisca all'assicurato una classe interna non inferiore a quella che verrebbe assegnata ad un proprio assicurato avente le stesse caratteristiche di rischio.

e) Va favorito lo sviluppo di nuovi ed efficaci strumenti on line utili alla comparazione di un ampio numero di premi per l'RC Auto di facile e immediato utilizzo e, grazie a idonee icone grafiche, con la specificazione delle principali esclusioni e rivalse connesse a ciascuna offerta.

IN ITALIA PREMI DOPPI RISPETTO A FRANCIA E PORTOGALLO

L'indagine conferma che i premi Rc Auto in Italia sono in media più elevati e crescono più velocemente rispetto a quelli dei principali paesi europei: il premio medio è più del doppio di quelli di Francia e Portogallo, supera quello tedesco dell'80% circa e quello olandese di quasi il 70%. La crescita dei prezzi per l'assicurazione sul periodo 2006-2010 è stata quasi il doppio di quella della zona Euro e quasi il triplo di quella registrata in Francia.

Parallelamente il nostro Paese si caratterizza per la frequenza sinistri e il costo medio dei sinistri più elevati tra i principali paesi europei: in particolare, la frequenza sinistri è quasi il doppio di quella in Francia e in Olanda e supera di circa il 30% quella in Germania; il costo medio dei sinistri in Italia supera quello della Francia di circa il 13%, quello della Germania di oltre il 20% ed è più del doppio di quello del Portogallo. Tuttavia il numero delle frodi accertate ai danni delle compagnie in Italia appare quattro volte inferiore a quello accertato dalle compagnie nel Regno Unito e la metà di quello accertato in Francia.
L'indagine conferma, analizzando le polizze reali, aumenti molto forti successivi all'introduzione del risarcimento diretto.
E' stata condotta su sette ipotetici profili di assicurati diversi, ciascuno dei quali con caratteristiche di rischio diverse. Ad ogni compagnia è stato quindi chiesto di fornire informazioni sui premi effettivamente corrisposti da ciascun profilo di assicurato in ciascuna delle trenta province analizzate. I premi per l'RC Auto sono cresciuti sull'arco temporale analizzato (2007-2010) a tassi piuttosto significativi per quasi tutti i profili di assicurato e in larga parte degli ambiti provinciali considerati nell'indagine, sia per i maschi che per le femmine. I pensionati con vetture di piccola cilindrata, i giovani con ciclomotori e i quarantenni con i motocicli sono le categorie di assicurati per le quali i premi sono aumentati in gran parte delle province incluse nel campione analizzato. Ad esempio, gli aumenti annui medi delle polizze RC Auto a livello provinciale sul periodo 2007-2010 hanno raggiunto il 20% all'anno nel caso di un neo-patentato con un'autovettura di piccola cilindrata, il 16% all'anno per un quarantenne con un'autovettura di media cilindrata, il 9-12% all'anno per un pensionato (donna o uomo) con un'autovettura di piccola cilindrata, il 12-14% all'anno per un diciottenne (donna o uomo) con un ciclomotore e superato il 30% annuo per un quarantenne (donna o uomo) che assicura un motociclo. Le province nelle quali sono stati riscontrati gli aumenti più significativi sono localizzate nella gran parte dei casi nel Centro-Sud Italia; tali province si caratterizzano, infatti, per una crescita dei premi superiore a quella riscontrata nel Nord Italia.

DIFFICILE CAMBIARE COMPAGNIA

Il tasso di mobilità tra una compagnia e l'altra, che rappresenta un'arma a disposizione dei consumatori per stimolare la concorrenza, resta in realtà ancora basso, intorno al 10 per cento: nel periodo 2007-2010 solo le compagnie telefoniche, che tuttavia rappresentano solo un 5% del mercato, sono state caratterizzate da maggiore mobilità in termini di ingressi (16-18%) rispetto alle compagnie tradizionali.

Eppure l'indagine mostra un'estrema variabilità dei premi richiesti: sul mercato è dunque possibile trovare polizze

maggiormente convenienti, a patto di avere gli strumenti giusti per trovarle. La spesa per l'RC Auto sostenuta da ciascun consumatore (con il profilo indicato) può variare anche considerevolmente all'interno della provincia di residenza. In particolare, utilizzando il coefficiente di variazione, la variabilità della spesa per l'RC Auto assume valori nell'ordine del 20-30% per un numero significativo di profili in ciascuna macroarea sia per gli assicurati di sesso femminile.

I consumatori non riescono tuttavia a sfruttare queste possibilità perché gli strumenti di informazione e di confronto tra le diverse offerte sono complicati e non si è sviluppata la figura dell'agente plurimandatario. Inoltre la peculiare articolazione delle classi interne e delle regole evolutive adottate dalle compagnie impatta negativamente sulla mobilità degli assicurati: cambiando assicurazione il cliente viene inserito in classi interne più svantaggiate rispetto a quella di provenienza.

POCHI SCONTI PER CHI INSTALLA LA SCATOLA NERA O SCEGLIE IL RISARCIMENTO IN FORMA SPECIFICA
Sia l'andamento della frequenza sinistri che quello del costo (medio) dei sinistri, che congiuntamente determinano il costo per il risarcimento dei sinistri, risultano crescenti: la frequenza sinistri in Italia è aumentata in tutti gli anni successivi all'introduzione della procedura di risarcimento diretto ad eccezione del 2010; l'aumento del costo medio dei sinistri CARD (Convenzione Assicuratori Risarcimento Diretto) sul periodo 2008-2010 è stato pari al 12,4% per i sinistri CARD e al 28,1% per quelli NO CARD. Le compagnie non hanno inoltre sfruttato le possibilità offerte dalla procedura CARD per controllare in maniera più efficace il costo dei risarcimenti: gli sconti offerti agli automobilisti a fronte della clausola del "risarcimento in forma specifica" non hanno superato il 5% del premio e i contratti di questa tipologia non sia stato più del 6% del totale.

Anche il ricorso alla 'scatola nerà non è stato incentivato: gli oneri contrattuali a carico della clientela per l'istallazione della scatola nera risultano superiori alla scontistica offerta dalle compagnie. Il risultato è che il numero di contratti con la "scatola nera" non ha superato il 3% del totale.