

## La concorrenza nel settore Rc auto

*Annalisa Rocchietti March*

Vengono esaminati due aspetti del settore Rc auto: l'andamento dei premi e l'introduzione del sistema d'indennizzo diretto. I dati sui premi indicano che in Italia sono cresciuti più che in ogni altro Paese europeo e che sono molto differenziati territorialmente. È difficile valutare l'effetto degli indennizzi diretti sui premi. Un confronto internazionale mostra, però, che il sistema introdotto in Italia non sembra essere il più efficace.

### *Premessa*

Con decorrenza 1° luglio 1994, per effetto dell'entrata in vigore della Terza Direttiva Danni, le imprese di assicurazione possono determinare liberamente le tariffe Rca.

In precedenza in Italia, come in altri Paesi comunitari, le tariffe erano amministrate. In Italia, una commissione appositamente costituita dall'allora ministero dell'Industria (la cosiddetta Commissione Filippi), per ogni anno stabiliva, dopo avere stimato il fabbisogno sufficiente a garantire l'equilibrio tecnico della gestione, di quanto dovesse essere modificata la tariffa dell'anno precedente al fine di garantire il suddetto equilibrio.

### *Gli interventi dell'Autorità Antitrust*

L'Autorità Antitrust ha seguito fin da subito molto da vicino il processo di liberalizzazione con un importante procedimento istruttorio, che ha posto in luce la ridotta tensione concorrenziale nel settore, riscontrando l'esistenza di un'intesa restrittiva della concorrenza cui partecipava la maggior parte delle imprese presenti nel mercato Rca. Le imprese coinvolte avevano dato vita a un sistema di scambio di informazioni, articolato e prolungato nel tempo, riguardante tutti gli aspetti dell'attività assicurativa, irrigidendo sensibilmente le dinamiche competitive del mercato.

Inoltre, sempre sullo stesso settore dell'assicurazione degli autoveicoli, è stata condotta un'indagine conoscitiva, avviata nel 1996 proprio nei primi tempi della liberalizzazione e portata avanti seguendo il processo di introduzione della concorrenza nel settore, per concludersi, nel 2003, con una serie di proposte anche di tipo regolamentare. Tra queste, merita particolare attenzione, anche per il suo recepimento in sede legislativa, l'indennizzo diretto che, secondo le

argomentazioni dell'Autorità, rende l'assicurato più sensibile alle caratteristiche del servizio offerto, dal momento che è consapevole che in caso di sinistro sarà la propria impresa a fornire direttamente il servizio liquidativo.

## *Il sistema dell'indennizzo diretto*

In linea di principio, come espresso dall'Autorità nelle conclusioni dell'indagine conoscitiva del 2003, dal punto di vista concorrenziale un sistema basato sull'indennizzo diretto presenta numerosi pregi:

- stimola la ricerca della migliore compagnia da parte dei potenziali clienti;
- incentiva le imprese assicuratrici a una concorrenza sulla qualità del servizio;
- favorisce un migliore controllo sui costi.

Il legislatore ha recepito le indicazioni dell'Autorità, introducendo la procedura di risarcimento diretto con D.Lgs. 7 settembre 2005, n. 209 (Codice delle assicurazioni private). Il regolamento attuativo è stato emanato con D.P.R. 18 luglio 2006, n. 254, il quale, all'art. 13, ha previsto la stipula tra le compagnie di assicurazione di una «*convenzione ai fini della regolazione dei rapporti organizzativi ed economici per la gestione del risarcimento diretto*». In forza di tale disposizione, è stata sottoscritta da tutte le imprese di assicurazione aventi sede legale in Italia la Convenzione tra assicuratori per il risarcimento diretto (Card).

La nuova procedura risarcitoria è entrata in vigore il 1° febbraio 2007 e prevede appunto che i danni derivati dal sinistro siano risarciti non già dalla compagnia del responsabile, bensì dalla stessa compagnia del danneggiato, ovvero, in caso di danni riportati dal trasportato, dalla compagnia assicuratrice del mezzo utilizzato. In tale veste, la compagnia che liquida il danno (c.d. "compagnia gestionaria") opera come mandataria *ex lege* della compagnia del responsabile (c.d. "compagnia debitrice"). Peraltro, è previsto che per ogni danno liquidato dalla gestionaria, questa riceva non l'importo effettivamente liquidato per conto della debitrice, bensì una somma determinata forfettariamente sulla base del costo medio dei sinistri rilevato nell'annualità assicurativa precedente.

L'applicazione generalizzata della procedura di risarcimento diretto da parte di tutte le compagnie operanti sul mercato italiano fa sì che tra le stesse si generino una molteplicità di rapporti di dare/avere incrociati (con riguardo ai diversi sinistri nei quali una opera in qualità di gestionaria dell'altra e viceversa), che vengono regolati mediante compensazione in un'apposita stanza, istituita dalla Card e attualmente gestita da Consap Spa.

La nuova procedura non si applica indistintamente per il risarcimento di tutti i danni derivanti da sinistri tra mezzi soggetti a obbligo di assicurazione, ma soltanto a un sottoinsieme (sinistri Card), rimanendo ferma per gli altri sinistri (sinistri No-Card) la procedura tradizionale, che prevede il risarcimento

a opera della compagnia del responsabile del sinistro. La procedura Card si applica, essenzialmente, ai danni derivanti dai sinistri occorsi tra non più di due veicoli, per il risarcimento dei danni ai veicoli, dei danni fisici al conducente non responsabile non superiori a 9 punti di invalidità permanente e dei danni fisici a terzi trasportati sul veicolo non responsabile.

## *La nuova indagine dell'Autorità Antitrust*

Nonostante l'introduzione del risarcimento diretto, così caldamente consigliata dall'Autorità Antitrust, a partire dal 2008 la medesima Autorità ha ricevuto un crescente numero di denunce, che avevano come oggetto aumenti dei premi ritenuti anomali e non giustificati, sia in generale sia limitatamente a talune categorie di veicoli.

L'Autorità, dunque, al fine di analizzare le condizioni di concorrenza attuali del mercato assicurativo Rc auto, ha avviato in data 10 dicembre 2009 una nuova indagine conoscitiva, i cui risultati preliminari sono stati illustrati dal presidente in un'Audizione presso la X Commissione (Industria, Commercio, Turismo) del Senato in data 12 ottobre 2011.

In estrema sintesi, a oggi è emerso che la liberalizzazione dei prezzi ha introdotto in Italia una rilevante differenziazione del prodotto assicurativo, i cui premi variano in funzione di un numero elevatissimo di variabili, tra cui principalmente acquistano rilievo:

- la residenza del contraente della polizza (o del proprietario del veicolo);
- le caratteristiche personali del contraente, declinabili in età, sesso e professione esercitata dal contraente della polizza;
- la potenza e altre caratteristiche del veicolo, come il tipo di alimentazione e le dotazioni di sicurezza;
- il tipo di uso del veicolo (privato/non privato) e l'utilizzo del veicolo (e.g. il numero di chilometri) previsto per il periodo di validità del contratto.

La semplice interazione delle variabili sopra richiamate, alcune delle quali ripartite in più classi, può determinare diversi profili tariffari.

## *L'andamento dei premi*

Per questa ragione, l'analisi della dinamica dei premi, che costituisce l'inevitabile premessa di ogni indagine antitrust, può essere effettuata solo per alcuni segmenti della popolazione degli assicurati, ovvero per gli assicurati rientranti nei profili considerati. Questa scelta metodologica consente il massimo grado di

comparabilità nel tempo e nello spazio dei rischi assicurati nell'ambito dell'assicurazione Rc auto. Per questa ragione, i primi dati che emergono dall'indagine conoscitiva in corso hanno a riferimento sette profili di assicurati/veicoli rappresentativi della realtà.

I profili degli assicurati utilizzati nel corso dell'indagine sono descritti nella Tab. 1. Come si può vedere, si tratta di sette profili di assicurato, differenziati in funzione delle sue caratteristiche personali e del veicolo da assicurare, tali da individuare diversi profili di rischio (e, quindi, di premio).

**Tab. 1 – Profili di utenza utilizzati nell'indagine**

Profilo	Descrizione
A	Individuo di 20 anni, assicurato per la prima volta, bonus malus, Automobile 1200 cc., benzina, CU 14
B	Individuo di 20 anni, assicurato per la prima volta, bonus malus, automobile 1200 cc., benzina, CU 1 (ex art. 134, co. 4-bis, D.Lgs. 209/2005)
C	Individuo di 40 anni, bonus malus, automobile 1900 cc., diesel, CU 7
D	Individuo di 50 anni, bonus malus, automobile 1900 cc., diesel, CU 1
E	Individuo di 65 anni, bonus malus, automobile 1200 cc., benzina CU 1
F	Individuo di 18 anni, bonus malus, ciclomotore 50 cc., CU 12
G	Individuo di 45 anni, bonus malus, motociclo 250 cc., CU 8

Per ciò che riguarda i contraenti di sesso femminile, gli assicurati con profili D (individuo di 50 anni con automobile 1900 cc., diesel) ed E (individuo di 65 anni con automobile 1200 cc., benzina) sono quelli più numerosi all'interno del campione, rappresentando circa l'83% delle polizze analizzate. Una situazione speculare si riscontra per i maschi: i profili D ed E sono rappresentativi circa dell'85% del campione analizzato.

La Tab. 2 mostra come, durante il periodo 2006-2010, i premi (medi) a livello provinciale per ogni profilo di assicurato di sesso femminile siano aumentati con picchi annui fino a oltre il 45 per cento.

**Tab. 2 – Incrementi massimi dei premi (medi) a livello provinciale per macroarea e profilo, assicurati di sesso femminile, 2006-2010**

Macro Area	Profilo						
	A	B	C	D	E	F	G
<b>Centro</b>	30,5	19,4	12,4	10,1	22,3	27,4	37,5
<b>Isole</b>	8,8	16,2	25,1	17,5	24,2	34,7	35,3
<b>Nord</b>	34	19,5	20,5	7,5	21,6	12,6	24,6
<b>Sud</b>	33,4	24,6	13,3	10,8	16,9	16,6	46,1

Fonte: Elaborazioni Agcm su dati raccolti nel corso dell'indagine.

Non diverso è stato l'andamento dei premi per gli assicurati di sesso maschile. Come risulta dalla Tab. 3, i premi sono aumentati sul periodo in esame per tutti i profili analizzati fino a oltre il 50%, come nel caso di un individuo che assicura un motociclo (profilo G) al Centro.

**Tab. 3 – Incrementi massimi dei premi (medi) a livello provinciale per macroarea e profilo, assicurati di sesso maschile, 2006-2010**

Macro Area	Profilo						
	A	B	C	D	E	F	G
<b>Centro</b>	29,4	19	19,3	6,3	12,1	20,8	52,5
<b>Isole</b>	14,2	35	14,6	9,7	15,3	18,3	37,5
<b>Nord</b>	30,5	14	15,3	8	14,5	15,6	42,3
<b>Sud</b>	26,2	18,1	24,8	11	17,1	21,5	39,1

Fonte: Elaborazioni Agcm su dati raccolti nel corso dell'indagine.

I dati mostrano, inoltre, come per tutte le categorie interessate, gli aumenti di premio più rilevanti si sono registrati nelle province dell'Italia meridionale e insulare per le femmine e quelle dell'Italia centro-meridionale per i maschi.

Considerando pure il periodo 2009-2010, i tassi di crescita dei premi superano anche il 30% per alcune tipologie di assicurati.

Le elaborazioni precedenti mostrano, tra l'altro, un'elevata eterogeneità della crescita dei premi per l'Rc auto a livello territoriale. Tale fenomeno è correlato alla diversa rischiosità (attesa) dei soggetti assicurati, che può variare notevolmente sia tra le diverse aree del territorio nazionale sia nel tempo. In altre parole, assicurati residenti in diverse aree geografiche del Paese corrispondono, a parità di condizioni, premi diversi nell'ammontare e che si evolvono nel tempo in maniera diversa.

L'analisi finora condotta ha anche mostrato che esistono differenze tra compagnie tradizionali e compagnie telefoniche, che risultano più convenienti per alcuni profili di assicurati e meno per altri. Tuttavia, ciò non depone necessariamente per un più elevato livello di concorrenza nel mercato, poiché le compagnie telefoniche sono sempre riconducibili a un gruppo assicurativo operante anche nel settore tradizionale.

## *Il confronto internazionale*

Il confronto internazionale esteso ai principali partner europei e basato su dati Eurostat evidenzia la specificità del caso Italia.

La Tab. 4 illustra l'andamento dei prezzi per l'assicurazione dei mezzi di trasporto su base annua per i principali Paesi europei e per l'Area euro. La figura evidenzia come il prezzo per l'assicurazione dei mezzi di trasporto sia aumentato in tutti i Paesi considerati, a eccezione dell'Olanda. L'Italia è il Paese che mostra l'aumento più significativo sull'arco temporale considerato.

**Tab. 4 – Confronto internazionale dei prezzi per l'assicurazione dei mezzi di trasporto (2005=100), 2000, 2005 e 2010**

	2000	2005	2010	Cagr* 2000-2010	Cagr* 2005-2010
<b>Area euro</b>	89,3	100	109,9	2,1	1,9
<b>Germania</b>	102	100	109,5	0,7	1,8
<b>Spagna</b>	83,6	100	109,1	2,7	1,8
<b>Francia</b>	97,3	100	106,2	0,9	1,2
<b>Italia</b>	74,9	100	117,2	4,6	3,2
<b>Olanda</b>	88,2	100	95,4	0,8	-0,9

\*Cagr = *Compound annual growth rate* (tasso di crescita annuale composto).

Fonte: Elaborazioni Agcm su dati Eurostat.

## *Alcune considerazioni sul sistema Card*

Sebbene le problematiche del settore dell'assicurazione Rc auto siano molteplici e riconducibili a problemi di mobilità della domanda, di distribuzione, di aumento delle frodi e dunque dei costi, in questa sede può essere interessante parlare di una di esse in particolare, ossia di quella relativa al sistema di compensazione tra imprese, sistema che sta alla base del meccanismo dell'indennizzo diretto.

Uno specifico approfondimento meritano le regole utilizzate per la determinazione dei rimborsi dovuti alle compagnie gestionarie e la relativa evoluzione nel primo periodo di applicazione della procedura. Le modalità di determinazione dei rimborsi, infatti, sono disciplinate dalla Convenzione Card e ruotano attorno all'istituto del "*forfait*", il cui importo viene stabilito annualmente dal Comitato tecnico del risarcimento diretto, istituito presso il ministero dello Sviluppo economico ai sensi dell'art. 13, co. 4, Dpr n. 254/06,<sup>1</sup> sulla base dei dati forniti dalla Stanza di compensazione.

La caratteristica principale della procedura di indennizzo diretto è che, in caso di sinistro, il risarcimento viene effettuato dalla stessa compagnia del danneggiato (c.d. compagnia gestonaria) e non da quella del responsabile

<sup>1</sup> Il Comitato tecnico è presieduto da un rappresentante del ministero e di esso fanno parte rappresentanti di

*Isvap, di Ania, dei consumatori, nonché un esperto in scienze statistiche e attuariali.*

(compagnia debitrice), come avviene nel sistema tradizionale. La compagnia debitrice rimborsa la compagnia gestionaria di ciò che ha versato (al proprio danneggiato) attraverso la corresponsione di un *forfait*. Se il rimborso ottenuto dalla compagnia gestionaria è superiore a quanto corrisposto al danneggiato a titolo di risarcimento, realizzerà un profitto su tale sinistro. Nel caso in cui il rimborso sia inferiore, la compagnia gestionaria realizzerà una perdita.

In linea di principio, un meccanismo di indennizzo diretto con compensazione forfettaria, mantenendo inalterata la responsabilità civile verso terzi, appare in grado di introdurre incentivi a indurre comportamenti virtuosi, relativa al contenimento dei costi, da parte di tutti i soggetti coinvolti, stimolando significativamente il confronto competitivo tra le compagnie.

In primo luogo, la natura forfettaria della compensazione incentiva la compagnia di assicurazione del danneggiato, la quale effettivamente sostiene il costo della riparazione, a effettuare un controllo stringente su tale voce, affinché resti sistematicamente al di sotto dell'ammontare previsto per la compensazione. In particolare, la compagnia sarebbe stimolata a controllare gli auto-riparatori, prevenendone comportamenti opportunistici.

In secondo luogo, dovendo provvedere direttamente a indennizzare il proprio cliente, con il quale ha interesse a stabilire una relazione economica di lungo periodo, l'impresa avrà anche interesse a contenere le spese di riparazione con modalità che siano al contempo apprezzate dal danneggiato. Per le stesse ragioni, l'assicurato, posto dalla propria compagnia di fronte all'alternativa di rinunciare all'indennizzo monetario, avrebbe ragione di attendersi una soddisfacente qualità del servizio di riparazione, sul quale le imprese di assicurazione sarebbero stimolate a farsi concorrenza.

L'analisi delle esperienze internazionali dove sistemi di indennizzo diretto, nell'ambito della Rca, hanno prodotto risultati positivi (per esempio, Francia o Regno Unito) mostra che per un buon funzionamento del sistema:

- le regole e le entità delle compensazioni debbano essere stabilite in maniera certa ed *ex ante* rispetto ai sinistri da indennizzare;
- le compensazioni non debbano essere commisurate all'ammontare dei singoli risarcimenti, in quanto un pieno recupero dell'indennizzo corrisposto in occasione di ogni sinistro non incentiva le imprese a controllare i costi e richiede uno scambio di informazioni disaggregato a livello di singolo sinistro.

Esemplare in tal senso è l'esperienza francese dove, nell'ambito del sistema Rca, il risarcimento dei danni a cose avviene attraverso un meccanismo di indennizzo diretto. La principale convenzione stipulata dalle imprese assicurative, denominata "*Convention Ida*" (*Indemnisation directe des assu-*

rés)<sup>2</sup> è basata sul principio della rivalsa forfettaria predeterminata. In altri termini, alla fine dell'esercizio, ogni impresa avrà diritto a una compensazione pari al *forfait* stabilito per il numero di sinistri liquidati per conto delle altre imprese.<sup>3</sup> Tale sistema ha consentito una fortissima riduzione dei costi di gestione dei sinistri, in quanto, da un lato, viene attenuato il problema di *moral hazard* connesso con l'occasionalità e la terzietà del tradizionale rapporto tra impresa che effettua l'indennizzo e il danneggiato, dall'altro, vi è l'incentivo a mantenere gli indennizzi medi al di sotto delle compensazioni forfettarie corrisposte dall'impresa assicuratrice del responsabile.

In altri termini, per un corretto funzionamento dell'indennizzo diretto con finalità procompetitive, assume rilevanza cruciale la definizione di un corretto meccanismo di compensazione, tra l'assicurazione del danneggiante e quella del danneggiato. Il sistema Card non appare invero del tutto riconducibile alle indicazioni teoriche ora esposte.

In esso manca un sistema di calcolo per premiare l'efficienza delle imprese, che si siano mantenute al di sotto del *forfait* nei risarcimenti da esse erogati. In particolare, il sistema Card fissa unicamente l'entità del *forfait* al costo medio dell'anno precedente. Un sistema che incentivi le imprese a contenere i costi potrebbe essere dato dalla fissazione di un *forfait* che si basi non sul costo medio dell'anno precedente, registrando e incamerando in tal modo il relativo aumento del costo, ma sul costo sostenuto dalla o dalle imprese più efficienti, che nell'anno precedente hanno cioè speso meno in risarcimenti per sinistri Card. In questo modo, l'insieme delle imprese di assicurazione sarebbe portato a ridurre i propri costi in sintonia con il nuovo *forfait*, pena la perdita connessa alla differenza tra il maggior costo sostenuto e il *forfait* ridimensionato.

<sup>2</sup> La "Convention Ida", stipulata nel 1968, riguarda i sinistri, tra due veicoli con danni a cose di ammontare non superiore a una determinata soglia, aggiornata con frequenza annuale, pari a 6.500 euro per veicolo nel 2002. Tale convenzione è stata recentemente assorbita nella "Convention Irsa" (Indemnisation directe de l'assuré et recours entre sociétés d'assurances), che regola l'indennizzo diretto per la generalità dei sinistri, anche quelli che coinvolgono più di due veicoli.

<sup>3</sup> Il meccanismo è il seguente: «Après avoir indemnisé

son assuré, l'assureur dispose d'un délai de deux ans à compter de l'accident pour présenter son recours contre l'assuré du responsable. Le montant de ce recours est obtenu en multipliant un forfait, fixé 1.172 euros pour tous les sinistres survenus à compter du 1er janvier 2002, par la part de responsabilité du tiers» (Archives Editions Législatives - Dictionnaire Permanent Assurance, 2001). L'ammontare del *forfait* viene determinato sulla base del costo medio dei sinistri cui è applicata la convenzione.