

**Risoluzione n. 7-00060 Gutgeld, relativa alle tematiche
concernenti il meccanismo per il risarcimento dei danni
biologici derivanti da sinistri nell'ambito dell'assicurazione
RC auto, nonché le misure in materia di prezzi delle polizze**

Audizione informale del
Prof. Giovanni Pitruzzella
Presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato

VI Commissione (Finanze)
CAMERA DEI DEPUTATI
Roma, 18 dicembre 2013

Signor Presidente, Onorevoli Deputati,

desidero innanzitutto ringraziarVi per aver offerto all’Autorità che presiedo la possibilità di esprimere le proprie considerazioni e valutazioni su un tema di centrale rilevanza sociale ed economica per l’evoluzione competitiva del Paese.

L’Autorità è più volte intervenuta, in relazione al mercato RCAuto – sia con segnalazioni, sia attivando i poteri istruttori conferitile dalla legge n. 287/90 e dalla normativa comunitaria –, al fine di rimuovere gli ostacoli ad uno sviluppo concorrenziale del settore e di incentivare un più efficace confronto competitivo a vantaggio dei consumatori finali.

Per comprendere le problematiche del mercato e di individuare le linee di intervento per risolvere i fattori di ostacolo alla concorrenza che ancora persistono, l’Autorità ha condotto una specifica indagine conoscitiva (la n. IC42), fornendo le proprie conclusioni in data 6 febbraio 2013.

In particolare, sono state rilevate una serie di criticità concorrenziali e sono state formulate diverse proposte utili al miglioramento del contesto concorrenziale del mercato nazionale dell’assicurazione dei rischi RCAuto, di seguito elencate.

1) Le evidenze più significative dell’indagine

L’indagine ha consentito di esplorare l’andamento sia dei premi per la RC Auto che dei costi per il risarcimento dei sinistri sul periodo 2007-2010. Tali dati sono stati inoltre posti a confronto con quelli dei principali paesi europei al fine di analizzare il posizionamento relativo dell’Italia.

a) I premi

I premi per la RC Auto sono cresciuti sull’arco temporale analizzato a tassi piuttosto significativi per quasi tutti i profili di assicurato analizzati e in larga parte degli ambiti provinciali considerati nell’indagine. Sulla metodologia seguita, rileva osservare che, diversamente dai dati utilizzati dagli operatori di mercato, l’Autorità ha individuato tipologie di assicurati omogenee; infatti, in ragione dell’esistenza di una pluralità di categorie di assicurati con profili di rischio diversi, l’indagine è stata condotta su sette figure di assicurati, ciascuno dei quali con caratteristiche distinte, rappresentative dell’universo dei consumatori. 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.

E’ emerso, in particolare, che 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 osservato.

Ad esempio, gli aumenti annui medi delle polizze RC Auto a livello provinciale, sul periodo di analisi, 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.

In dettaglio, si osserva come i premi abbiano avuto un'evoluzione crescente per 39 delle 41 combinazioni di province e profilo nel Sud Italia e come, con la sola eccezione di Brescia, le province nelle quali i premi aumentano per tutti gli assicurati sono localizzate nel Centro Sud. Si tratta, infatti, di Bari, Caserta, Cosenza, L'Aquila, Latina, Lecce, Messina, Palermo e Roma. Inoltre, il tasso di crescita dei premi provinciali per ciascun profilo raggiunge il massimo in una provincia del Centro-Sud: l'8,3% per il quarantenne con vettura diesel (Bari), il 6,5% e l'11,5% per i profili cinquantenne con veicolo diesel e sessantacinquenne (pensionato) con veicolo a benzina, entrambi nella provincia di Cosenza, e il 13,5 e il 33% per i profili diciottenne con ciclomotore e adulto con motociclo, entrambi nella provincia di Latina.

I premi per la RC Auto appaiono caratterizzati anche da un elevato grado di variabilità. In particolare, l'indagine ha messo in luce ampi differenziali nei premi corrisposti dagli assicurati, nell'ordine del 20-30%. L'entità di tali differenziali indica che se gli assicurati fossero messi nella condizione di poter svolgere, agevolmente, attività di ricerca prima di sottoscrivere la polizza e potessero trasferirsi senza costi (espliciti ed impliciti) da una compagnia ad un'altra, essi potrebbero ottenere risparmi di premio anche considerevoli. In realtà, il fatto che persistano differenziali di premio così significativi segnala la presenza di frizioni al pieno dispiegarsi del processo competitivo. In altri termini, le compagnie sono in grado di offrire polizze a prezzi anche molto elevati in quanto difficilmente l'assicurato è in condizione di muoversi verso un altro fornitore concorrente; pertanto, le offerte più vantaggiose sono limitate, di fatto, solo a quelle tipologie di consumatori molto mobili, dotati di strumenti e conoscenze necessarie per effettuare comparazioni efficaci e quindi non "catturati" da forme di fidelizzazione.

In questa direzione, una tipologia di compagnia che si è mostrata, almeno in parte e per taluni assicurati, più dinamica, è quella delle compagnie telefoniche. Queste ultime risultano perseguire strategie di crescita che si differenziano in maniera piuttosto marcata da quelle tradizionali, e tendono ad operare prevalentemente con determinati profili di assicurati e in alcune aree geografiche del paese. Tali politiche di selezione della clientela utilizzano principalmente la leva del prezzo, determinando premi che si attestano su valori inferiori rispetto alle compagnie tradizionali per i rischi con i quali desiderano operare, e superiori per i rischi che non intendono coprire.

Nel confronto con gli altri Paesi Europei l'Italia è ancora perdente e lontana dalle realtà economiche assicurative più virtuose. I premi in Italia sono, infatti, in media più elevati e crescono più velocemente rispetto a quelli dei principali paesi europei.

In particolare, considerando l'arco temporale 2000-2010, la crescita media dei prezzi per l'assicurazione dei mezzi di trasporto in Italia, pari al 4,6% annuo, è più che doppia rispetto a quella registrata nella zona Euro, supera di oltre sei volte quella della Germania, di oltre cinque volte quella della Francia e dell'Olanda e di poco meno di due volte quella della Spagna. Se si considera, invece, il periodo 2006-2010, la crescita annua dei prezzi per

l'assicurazione dei mezzi di trasporto registrata in Italia è quasi il doppio di quella della zona Euro e quasi il triplo di quella registrata in Francia.

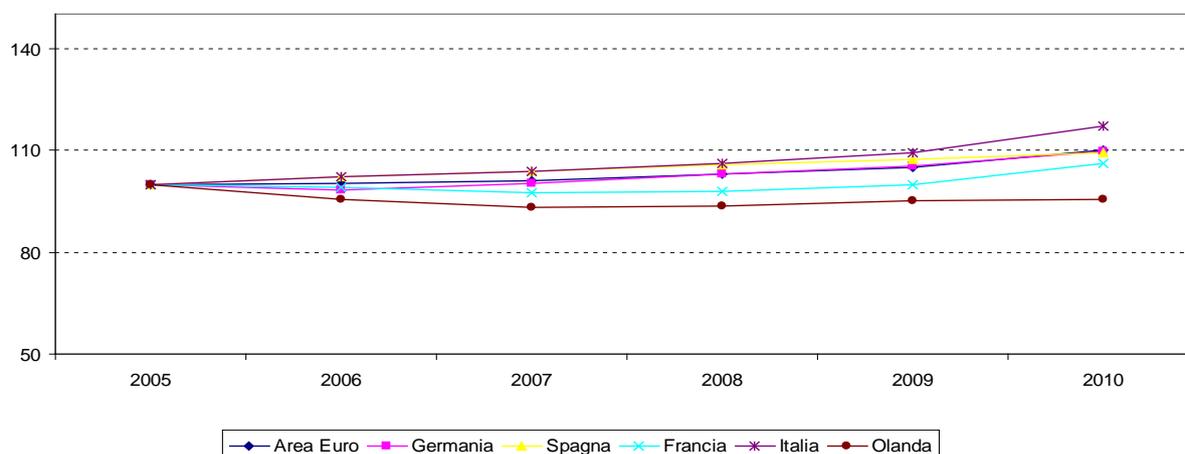
*Andamento dei prezzi per l'assicurazione dei mezzi di trasporto in alcuni dei principali paesi UE
(2005=100), 2000, 2005 e 2010*

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

* Tasso medio annuo di crescita dei premi

L'andamento dei prezzi per l'assicurazione dei mezzi di trasporto su base annua per alcuni dei principali Paesi europei e per l'area Euro mostra come il prezzo sia aumentato in tutti i Paesi considerati ad eccezione dell'Olanda, ma l'Italia è il paese che mostra l'aumento più significativo sull'arco temporale considerato.

Crescita dei prezzi per l'assicurazione dei mezzi di trasporto (2005=100), 2000-2010.



b) Il costo per il risarcimento dei sinistri

Al fine di comprendere le ragioni sottostanti all'andamento crescente dei premi, sopra riportata, è necessario esaminare l'evoluzione dei costi. L'Autorità ha condotto anche questo tipo di verifica pervenendo alla conclusione, dimostrata dai dati sotto riportati, che le

compagnie hanno trasferito i propri costi crescenti (di risarcimento e di gestione) sui premi. Ciò è apparso un importante indicatore di scarsa concorrenza in quanto il sistema attualmente in essere non incentiva al controllo e all'abbattimento dei costi (compreso il controllo e la riduzione delle frodi), bensì induce al mero trasferimento di tali incrementi sull'assicurato in termini di polizze più elevate.

Nel dettaglio, è stato possibile rilevare che l'andamento della frequenza e del costo (medio) dei sinistri, che congiuntamente determinano il costo per il risarcimento dei sinistri, risultano crescenti sull'arco temporale analizzato. In particolare, la frequenza sinistri (la quale nasconde una significativa componente di fenomeni fraudolenti) 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 è stato compreso tra il 12,4% e il 28,1% a seconda della tipologia di risarcimento.

Le voci per le quali sono stati riscontrati aumenti dei costi medi più significativi sono quelle relative ai terzi trasportati, ai sinistri mortali e alle lesioni gravi.

L'indagine ha quindi messo in luce come le compagnie non abbiano colto appieno le possibilità offerte per controllare in maniera più efficace il costo dei risarcimenti. Ci si riferisce, in particolare, ai contratti che contengono la clausola di "risarcimento in forma specifica", ovvero che, a fronte di uno sconto, prevedono che, in caso di sinistro, il veicolo danneggiato venga riparato presso una carrozzeria convenzionata con la compagnia. Sotto tale profilo, l'indagine ha messo in luce scarsi incentivi per gli assicurati a sottoscrivere contratti con la clausola appena citata. La scontistica offerta dalle compagnie per stimolare la sottoscrizione di tali contratti non ha superato il 5% del premio; ciò ha comportato che il numero di contratti di questa tipologia non sia stato più del 6% del totale.

Un discorso analogo può essere effettuato per la c.d. scatola nera, che è considerato come uno strumento utile al fine di contrastare il fenomeno delle frodi. I dati raccolti nel corso dell'indagine evidenziano, infatti, come gli oneri contrattuali a carico della clientela per l'installazione della scatola nera risultino superiori alla scontistica offerta dalle compagnie (per incentivare la diffusione di tali meccanismi), comportando un maggior onere per la clientela che avesse scelto il contratto che prevede la scatola nera. Il risultato di ciò è che il numero di contratti con la "scatola nera" non ha superato il 3% del totale.

I dati sul confronto internazionale mostrano, infine, come l'Italia si caratterizzi per essere il paese con la frequenza sinistri e il costo medio dei sinistri più elevato tra i principali paesi europei. In particolare, la frequenza sinistri in Italia è quasi il doppio di quella in Francia e in Olanda e supera di circa il 30% quella registrata 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. Inoltre, 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.

c) Mobilità degli assicurati e controllo dei costi.

L'Autorità ha individuato numerosi elementi strutturali e/o comportamentali che possono contribuire a spiegare le deboli dinamiche competitive emerse dall'analisi dell'andamento dei premi e dei costi per il risarcimento dei sinistri.

c.1. Gli ostacoli alla mobilità degli assicurati

L'analisi condotta ha messo in luce numerosi ostacoli alla mobilità degli assicurati sia di natura informativa che di natura non informativa.

Considerando i problemi informativi per il consumatore, si osserva come, allo stato, non siano ancora sufficientemente sviluppati motori di ricerca o servizi di preventivazione in grado di supportare efficacemente il consumatore nell'individuazione della polizza RC più conveniente. Alcuni dei servizi disponibili via internet appaiono di non agevole utilizzo da parte della generalità della clientela; gli esiti della ricerca, e quindi l'ordine delle compagnie in funzione del premio, possono, inoltre, risultare alquanto incerti, comprimendone notevolmente l'utilità. Altri servizi disponibili via internet, come quelli offerti dai broker assicurativi, non sembrano presentare le limitazioni appena menzionate, ma consentono di effettuare la ricerca soltanto su un numero piuttosto limitato di compagnie. A ciò si aggiunga che la diffusione di agenti plurimandatari, che possono fornire assistenza agli assicurati nella scelta della polizza, risulta ad oggi ancora scarsa.

Proprio per analizzare tale ultimo profilo e valutare se i vincoli allo sviluppo al plurimandato siano riconducibili a condotte in violazione del TFUE, l'Autorità ha avviato una istruttoria (I702), allo stato in corso.

Quanto ai problemi informativi, la previsione contenuta nella Risoluzione n. 7/00060, relativa alla predisposizione di efficaci misure per aumentare la trasparenza sui prezzi praticati dalle compagnie di assicurazione, appare andare nella direzione auspicata, in quanto idonea a fornire ai consumatori uno strumento che aumenta la possibilità di effettuare un utile confronto tra le tariffe offerte, così facilitandone la mobilità.

Una seconda categoria di fattori che spiega la scarsa mobilità della domanda concerne gli ostacoli di natura non informativa. In particolare, l'analisi mette in luce come la peculiare articolazione delle classi interne e delle regole evolutive adottate dalle compagnie possa impattare negativamente sulla mobilità degli assicurati. Tale effetto è una conseguenza diretta della perdita di classi interne che l'assicurato spesso rischia di subire in un eventuale cambiamento di compagnia.

L'insieme di questi fattori appare in linea con il non elevato tasso di mobilità degli assicurati osservato nel mercato italiano. Considerando sia le compagnie tradizionali che quelle telefoniche, si osserva come il tasso di mobilità degli assicurati si sia attestato su un valore ancora basso (soprattutto se comparato con altri settori): in media, solo il 15% degli assicurati ogni anno decide di cambiare compagnia. La clientela delle compagnie telefoniche mostra un tasso di mobilità più elevato rispetto alle compagnie di tipo tradizionale, il che è indicativo di maggiore sensibilità al prezzo per tali assicurati. Si osservi, tuttavia, che le compagnie telefoniche detengono una quota di mercato a livello nazionale di poco superiore al 5%.

c.2. L'insuccesso nel controllo dei costi

Dalle analisi svolte dall'Autorità emerge che, quantomeno in uno scenario di medio-lungo termine, le politiche di contenimento dei costi (per i risarcimenti) dei sinistri adottate dalle compagnie non garantiscono il raggiungimento di livelli adeguati di efficienza produttiva. In

sostanza, sembra che le compagnie abbiano finora adottato un'ottica di breve termine nel contenere i costi dei risarcimenti, intervenendo sulla composizione del proprio portafoglio e/o recuperando i costi derivanti dai fenomeni fraudolenti dai premi, anziché investire risorse adeguate in efficaci meccanismi di controllo dei costi.

Le considerazioni appena svolte sembrano essere particolarmente calzanti in relazione alla problematica delle frodi commesse in ambito RC Auto, che spesso le compagnie trovano conveniente liquidare anziché investigare approfonditamente se i danni lamentati, e di conseguenza i risarcimenti vantati, si siano effettivamente prodotti o meno. A tale riguardo, l'analisi delle politiche di contrasto delle frodi in ambito RC Auto adottate dalle compagnie ha evidenziato come tali politiche siano per lo più basate su controlli formali della documentazione e non risultino essere volte ad aggredire tale fenomeno in maniera efficace. La conseguenza di ciò è che il numero di frodi accertate dalle compagnie in Italia appare piuttosto esiguo ed inferiore a quello accertato nei principali paesi europei.

L'interesse non prioritario delle compagnie a contrastare efficacemente il fenomeno delle frodi emerge, inoltre, dall'uso piuttosto limitato degli strumenti utilizzabili a tale fine, come nel caso dei contratti con la clausola di "risarcimento in forma specifica" o di quelli che prevedono l'installazione della c.d. "scatola nera". In entrambi i casi le compagnie hanno adottato forme di incentivazione basate su scontistiche piuttosto contenute o addirittura inferiori agli oneri (addizionali) contrattuali a carico degli assicurati, come avveniva per la scatola nera prima dell'entrata in vigore del Decreto "Cresci Italia" (DL 24 gennaio 2012, n. 1). Ciò ha fatto sì che la diffusione di tali forme contrattuali sia stata marginale.

2) Indicazioni per un incremento delle dinamiche concorrenziali

Gli elementi evidenziati possono essere ricondotti, con tutti i limiti delle classificazioni, a due macrocategorie: la debolezza del processo concorrenziale e le inefficienze di tipo produttivo. Tali categorie non sono tra di loro indipendenti, ma si configurano piuttosto come due aspetti dello stesso fenomeno, secondo il quale l'assenza di adeguata pressione competitiva non si esaurisce nel determinare una dinamica dei premi divergente da quella dei costi, ma si riverbera a sua volta sugli incentivi delle imprese a perseguire il massimo grado di efficienza produttiva.

L'introduzione della procedura di risarcimento diretto nel 2007 non sembra aver interrotto il circolo vizioso tra premi e costi appena descritto. Le recenti disposizioni relative al settore della RC Auto contenute nel decreto-legge "Cresci Italia" (DL 24 gennaio 2012, n. 1) e nel Decreto "Sviluppo Bis" (DL 18 ottobre 2012, n. 179) hanno mirato ad affrontare i principali elementi di problematicità emersi nel corso dell'indagine. Gli interventi risultano, tuttavia, ancora parziali e richiedono ulteriori perfezionamenti oltreché la loro puntuale attuazione e un'attenta verifica.

In questo contesto, a conclusione della propria analisi, l'Autorità aveva ritenuto di sottoporre alcuni suggerimenti, tesi a rafforzare gli incentivi alla ricerca di maggiori efficienze in ambito produttivo e a rimuovere i principali ostacoli ad un maggiore sviluppo delle dinamiche concorrenziali nel mercato, partecipando altresì ad un tavolo con IVASS e MISE in merito alle problematiche evidenziate.

Rispetto alle indicazioni fornite dall’Autorità, la Risoluzione n. 7/00060 appare andare nella direzione auspicata. Inoltre, la recente bozza di DL concernente disposizioni urgenti per lo sviluppo economico e per l’avvio del piano “destinazione Italia”, approvata dal Consiglio dei Ministri lo scorso 13 dicembre, sembrerebbe aver dato forma legislativa ad alcuni dei suggerimenti proposti dall’Autorità, con l’obiettivo di garantire che le maggiori efficienze conseguibili dalle imprese siano trasferite ai consumatori in termini di sconti sui premi assicurativi.

Con riferimento ad un primo rilevante aspetto, in materia di risarcimento delle lesioni gravi, l’Autorità ha auspicato che, in un arco temporale più ravvicinato possibile, si pervenisse all’adozione di una tabella unica, a livello nazionale, per l’attribuzione del valore alle menomazioni di non lieve entità di cui all’art. 138 del Codice, al fine di disporre di criteri certi per la determinazione del valore dei danni di tale categoria e conseguentemente di permettere alle compagnie di effettuare con minor incertezza le loro previsioni di costo. Infatti, l’individuazione di valori di risarcimento ancorati ad un chiaro e omogeneo approccio può qualificarsi come benchmark in grado di fornire quegli elementi di certezza che possono contribuire ad impostare corrette politiche di pricing e dunque di favorire un reale confronto competitivo rimuovendo l’alibi, fino ad oggi in più sedi manifestato, di una non prevedibilità dei costi e la conseguente evoluzione crescente dei premi.

Sul punto, pertanto, l’Autorità vede con favore l’impegno, contenuto nella Risoluzione n. 7/00060, all’elaborazione delle tabelle sulle lesioni macropermanenti, che coniughino l’imprescindibile esigenza di garantire il diritto delle vittime dei sinistri a vedersi riconosciuto il risarcimento per il danno subito con quella di predisporre un quadro certo e prevedibile, per le imprese, in ordine alla entità dei costi da sostenere; fermo restando, naturalmente, che la concreta elaborazione di tali tabelle – e la definizione, quindi, di congrui valori del risarcimento del danno – è un aspetto la cui definizione spetta ai Ministeri competenti.

In tema di danni da lesioni di lieve entità (c.d. micropermanenti), l’Autorità ha evidenziato come apparisse necessario un intervento di armonizzazione normativo, che facesse venir meno ogni elemento di incertezza in merito alle condizioni per ritenere non rimborsabili i danni micropermanenti, attraverso un intervento normativo teso ad eliminare il riscontro visivo quale possibile modalità di accertamento alternativa. Va quindi accolta con favore la proposta di modifica dell’articolo 32, comma 3-*quater*, del DL 24 gennaio 2012, n. 1 – contenuta nella recente bozza di DL – che incide sulla disciplina concernente il risarcimento del danno alla persona per lesioni di lieve entità, prevedendo che esso sia accordato solo a seguito di riscontro medico legale da cui risulti strumentalmente accertata l’esistenza della lesione.

Quanto poi agli aspetti legati alla ricerca di una maggiore efficienza delle compagnie assicurative ed alla compressione dei costi, anche attraverso un più attento controllo sui fenomeni fraudolenti, l’Autorità, nella sua Indagine Conoscitiva, ha individuato alcuni aspetti su cui sarebbe stato necessario intervenire, con riferimento, in particolare, agli incentivi alla diffusione della c.d. scatola nera, alla previsione di strumenti atti a garantire efficacia e certezza alla fase liquidativa dei danni, alla rapida diffusione di forme di risarcimento dei danni in forma specifica.

In tale contesto, quindi, non possono che essere valutati positivamente gli *indirizzi*, contenuti nella Risoluzione n.7/00060, tesi a introdurre più efficaci strumenti di controllo del fenomeno

delle frodi assicurative, in quanto essi possono contribuire al contenimento dei costi attraverso una maggiore efficienza delle imprese, così potendosi tradurre in una riduzione del livello dei relativi premi assicurativi.

Allo stesso modo, le disposizioni in materia di assicurazione RC Auto contenute nella bozza di DL “Destinazione Italia” appaiono coerenti con i suggerimenti espressi dall’Autorità, in quanto finalizzate a introdurre meccanismi tesi a consentire alle imprese di assicurazione una razionalizzazione dei propri costi, prevedendo altresì il trasferimento di tali efficienze in termini di minori prezzi per i consumatori.

In questa direzione sembrano infatti muoversi sia le previsioni del DL relative all’installazione della scatola nera, senza alcun costo aggiuntivo per l’assicurato; sia le modifiche normative che introducono la facoltà per le compagnie di assicurazione di ricorrere al risarcimento del danno in forma specifica o che impongono alle imprese di assicurazioni di proporre agli assicurati la possibilità di ricorrere a prestazioni di servizi medico-sanitari resi da professionisti individuati e remunerati dalle compagnie stesse. In tutti questi casi, appare rilevante che, nella bozza di DL, vengano espressamente previsti “sconti” sui premi, in modo da garantire un corretto incentivo alla diffusione di tali meccanismi e, nello stesso tempo, da assicurare che i vantaggi derivanti dal miglior controllo delle imprese sui costi si traduca in una riduzione delle tariffe assicurative per i consumatori. Occorrerà adesso verificare se e in che misura i livelli di sconti che le compagnie proporranno al mercato saranno in grado di fornire quell’impulso competitivo che ancora oggi stenta a manifestarsi nel mercato nazionale della RCAuto.

Un altro profilo di rilievo, su cui l’Autorità si era soffermata nell’Indagine conoscitiva, è quello della certezza della fase liquidativa. Anche con riguardo a tale aspetto, sia le indicazioni contenute nella Risoluzione n. 7/00060, sia le modifiche normative previste nella bozza del DL, appaiono condivisibili, laddove fissano tempi e procedure certe per verificare l’effettività e la consistenza dei danni da risarcire, regolamentano, a contrasto dei fenomeni fraudolenti, l’ammissibilità delle prove testimoniali e prevedono meccanismi di *enforcement* e di controllo da parte del regolatore.

Vi sono, infine, alcuni ulteriori aspetti su cui l’Autorità, nella sua Indagine conoscitiva, ha espresso suggerimenti finalizzati ad introdurre una maggiore spinta pro-competitiva nel mercato dell’assicurazione RC Auto.

Dall’analisi effettuata nell’Indagine conoscitiva è emersa la necessità di introdurre elementi di efficienza nel sistema del risarcimento diretto attualmente vigente (così come previsto dall’art. 29 del D.L. 24 gennaio 2012, n. 1). Tale esigenza parte dal presupposto di mantenere il sistema del risarcimento diretto superando, però, il “forfait” basato sui meri costi storici, così da incentivare gli investimenti per il contenimento del costo dei sinistri e il recupero di efficienza attraverso il contrasto alle frodi. Su tale tema l’Autorità sta collaborando con l’IVASS per pervenire ad un nuovo modello volto a garantire un sistema di benefici alle compagnie con costi più bassi e, invece, di penalizzazioni a quelle inefficienti e con scarsa attenzione agli investimenti per il controllo delle frodi.

Inoltre, in una prospettiva più strettamente legata alla previsione di meccanismi che stimolino la mobilità dei consumatori, così incrementando il confronto competitivo tra le imprese, la scarsa chiarezza che caratterizza i contratti assicurativi, emersa dall’Indagine conoscitiva dell’Autorità, suggerisce l’introduzione di alcune innovazioni, la prima delle quali dovrebbe consistere nel garantire parità di trattamento all’assicurato che cambi compagnia, attraverso

l'attribuzione al soggetto già assicurato della medesima classe di rischio presso la nuova compagnia. In tal modo si darebbe anche certezza e chiarezza in merito alle classi interne che ciascuna compagnia potrebbe continuare ad adottare. Un'alternativa più radicale potrebbe comportare il superamento della attuali classi di merito. Al fine di dare corretti incentivi per evitare "moral hazard" e agevolare la mobilità, si potrebbe prevedere, ad esempio, l'adozione di profili definiti semplificati in base (i) alla sinistrosità dell'assicurato su uno specifico arco temporale, (ii) all'età e alle altre più rilevanti caratteristiche dell'assicurato.

L'Autorità apprezza, quindi, la Risoluzione n. 7/00060 e la bozza di DL concernente disposizioni urgenti per lo sviluppo economico e per l'avvio del piano "Destinazione Italia", in materia di assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile, ritenendo che le questioni affrontate siano di notevole importanza per innovare il settore, innescare una maggiore efficienza, pervenire a significativi contenimenti nei costi e quindi riduzioni nei prezzi finali. L'Autorità auspica altresì che anche gli ulteriori suggerimenti forniti possano trovare recepimento, affinché possa completarsi un quadro normativo che stimoli lo sviluppo di una effettiva dinamica concorrenziale tra le compagnie.