

Inflazione e RC auto

Relazione al Garante per la sorveglianza dei prezzi

Riccardo Cesari
Consigliere IVASS

Roma, Ministero delle Imprese e del Made in Italy, 14 febbraio 2024

Ringrazio il Signor Ministro, Senatore Adolfo Urso e il Garante per la sorveglianza dei prezzi, Dott. Benedetto Mineo, per l'invito a questa importante occasione di confronto.

1. L'indagine IPER

Anche l'IVASS, da sempre, è attento alle dinamiche dei prezzi della RC auto che analizziamo con grande scrupolo mediante una specifica indagine, chiamata IPER, Indagine sui Prezzi Effettivi della Rc auto, da noi istituita nel 2013 e che consente, a noi e a tutto il mercato, di seguire con estrema precisione statistica l'evoluzione e le caratteristiche dell'assicurazione auto.

L'indagine è basata su un campione di 2,1 milioni di polizze/targhe, su un universo in scadenza nel trimestre di circa 6 milioni. Questo significa che la frazione di campionamento è superiore al 30% con conseguente estrema precisione delle stime che si possono ricavare¹.

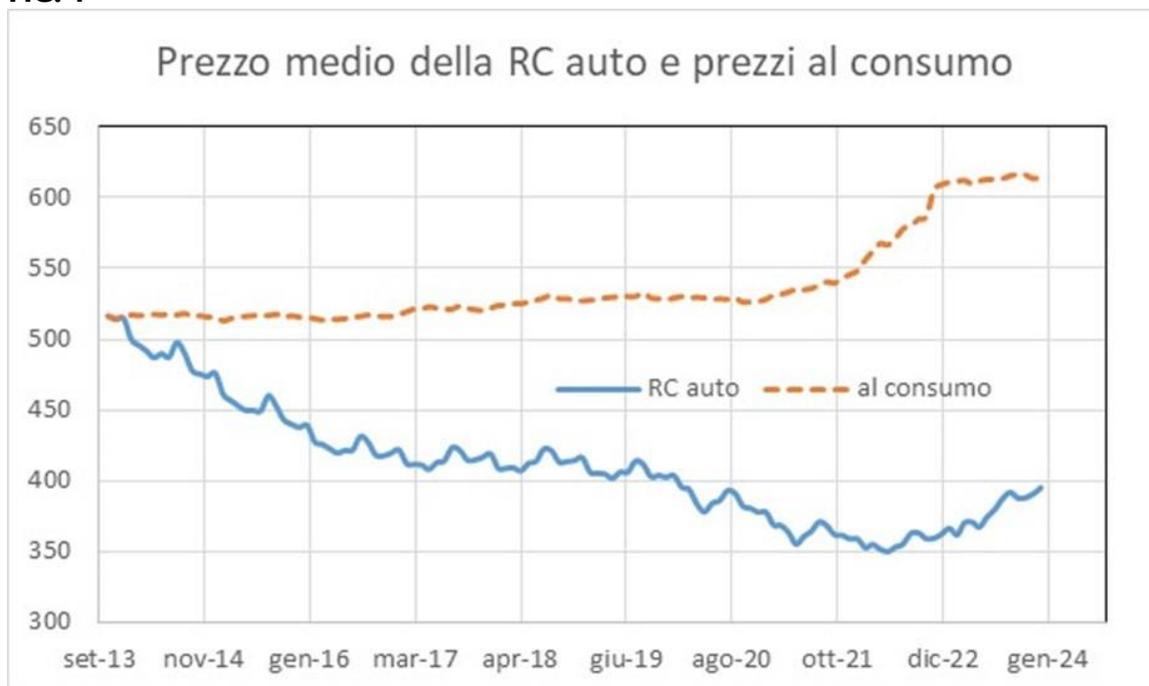
A riprova della qualità dei risultati, l'ISTAT ha voluto includere i dati IPER nel paniere dei prezzi al consumo: a tale fine l'indagine è passata lo scorso anno da trimestrale a mensile ed è ora in fase di estensione anche alle polizze motocicli.

¹ Rispetto ai sondaggi d'opinione che si leggono correntemente sulla stampa il grado di precisione è circa 12 mila volte superiore.

2. L'evoluzione dei prezzi nell'ultimo decennio

Negli ultimi 10 anni il prezzo medio della RC auto è sceso del -23%, a fronte di un aumento dei prezzi al consumo del +19%. Questo significa che, in termini reali, la discesa del premio RC auto è stata del -36% (Fig. 1).

FIG. 1



Fonte: IVASS e ISTAT

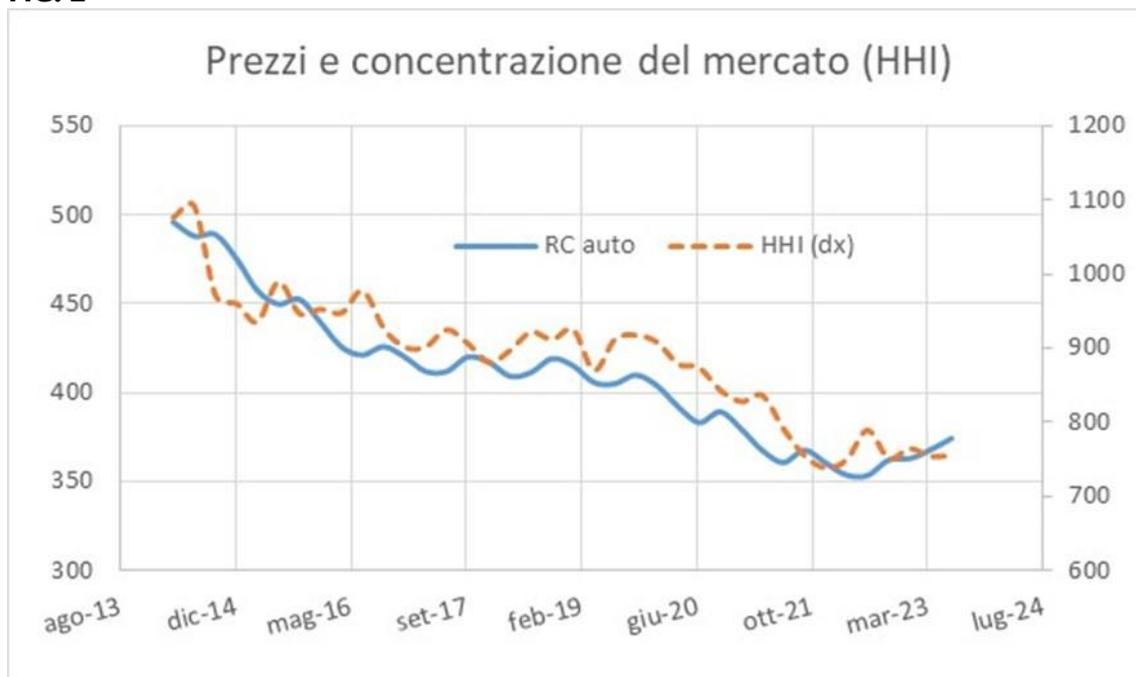
Si è trattato di un risultato di portata storica, unico dall'epoca della liberalizzazione delle tariffe (luglio 1994), di cui ci si può certamente domandare quali siano state le determinanti.

Il grafico in Fig. 2 può dare delle indicazioni importanti al riguardo.

Infatti, sebbene le correlazioni statistiche non siano di per sé relazioni causali, la discesa dei prezzi RC auto è stata accompagnata in questo decennio da una analoga riduzione del grado di concentrazione del mercato, misurato dal noto indice di Hirschman-Herfindahl (HHI), utilizzato come proxy (inversa) del grado di concorrenza di un mercato.

L'aumento della concorrenza è riscontrabile anche, direttamente, dai dati sulle quote di mercato: nel periodo analizzato, le compagnie Top 5 sono scese dal 56% al 50%; le compagnie estere sono passate dal 5% al 12%.

FIG. 2



Fonte: IVASS

La discesa del prezzo medio della RC auto ha avuto, tra l'altro, due importanti effetti positivi: da un lato la convergenza del prezzo medio italiano con quello medio dell'area Euro, con un differenziale passato da quasi 200 euro a meno di 50 (Fig. 3); dall'altro la convergenza dei prezzi, in Italia, a livello interprovinciale: il differenziale Napoli-Aosta, che utilizziamo da tempo come "spread" della RC auto, si è più che dimezzato, grazie a una discesa dei prezzi nelle aree del Sud superiore a quella sperimentata nel Centro-Nord (Fig. 4).

FIG. 3

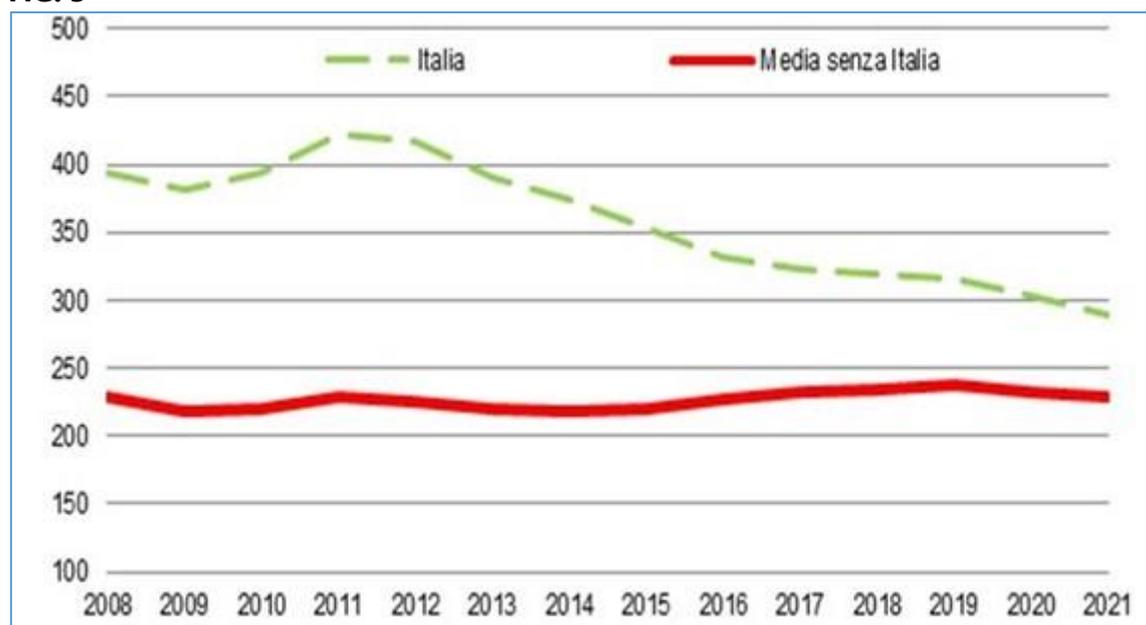
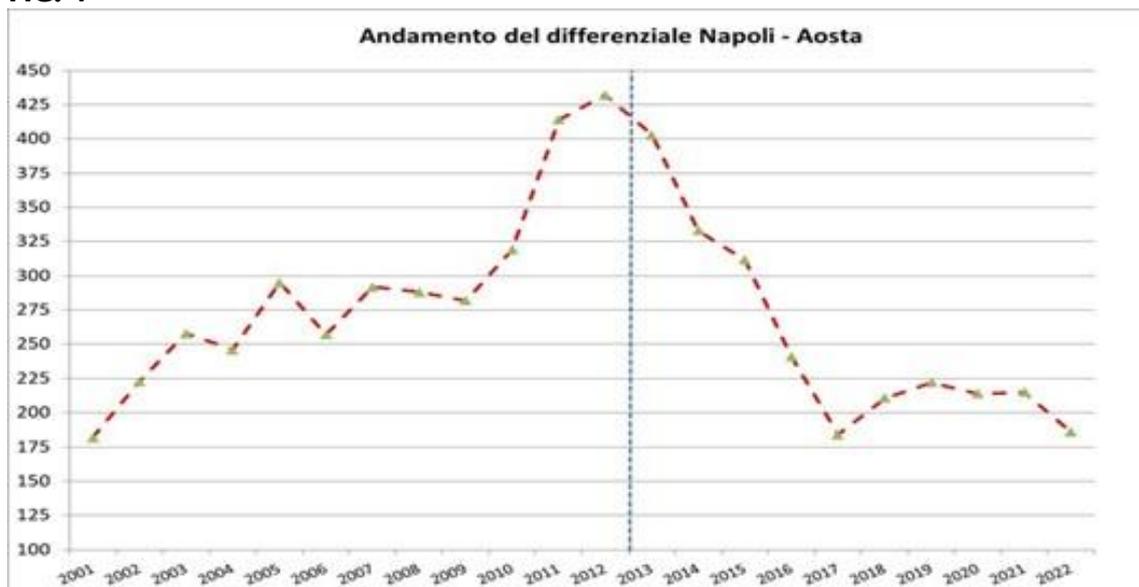


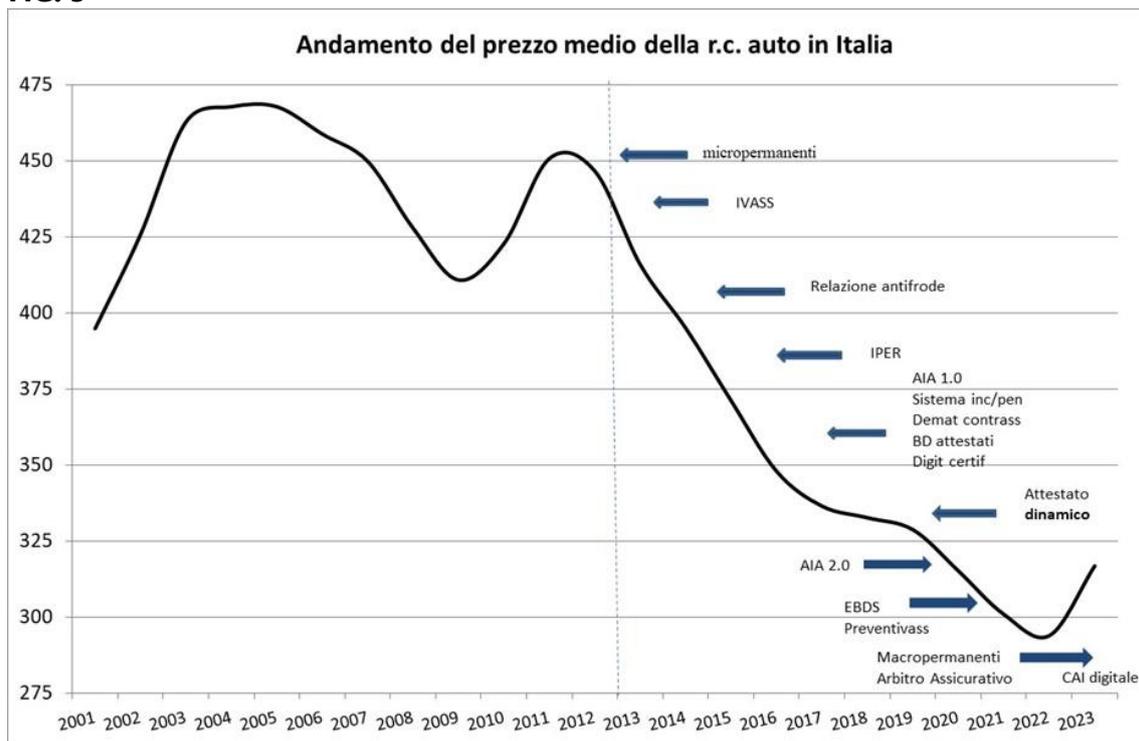
FIG. 4



Questa macroscopica discesa è stata accompagnata, favorita, preparata, da una lunga e coerente serie di interventi normativi che hanno progressivamente spinto il mercato verso un significativo contenimento dei costi, una maggiore trasparenza, una apprezzabile crescita delle pressioni concorrenziali (Fig. 5).

Tra i provvedimenti più significativi, vorrei menzionare (senza pretesa di esaustività), quello sui c.d. "colpi di frusta", quelli sull'attività antifrode delle imprese, inclusa la costruzione dell'Archivio Integrato Antifrode (AIA), il sistema degli incentivi e penalizzazioni della CARD (Convenzione tra gli Assicuratori per il Risarcimenti Diretto), la dematerializzazione del contrassegno, la digitalizzazione del certificato assicurativo e del CAI (Constatazione Amichevole di Incidente); un'ulteriore spinta verrà dal Decreto sulla TUN (Tabella Unica Nazionale) per i risarcimenti delle lesioni macropermanenti, richiesta da quasi 20 anni dall'art. 138 CAP e finalmente, crediamo e speriamo, in via di emanazione.

FIG. 5

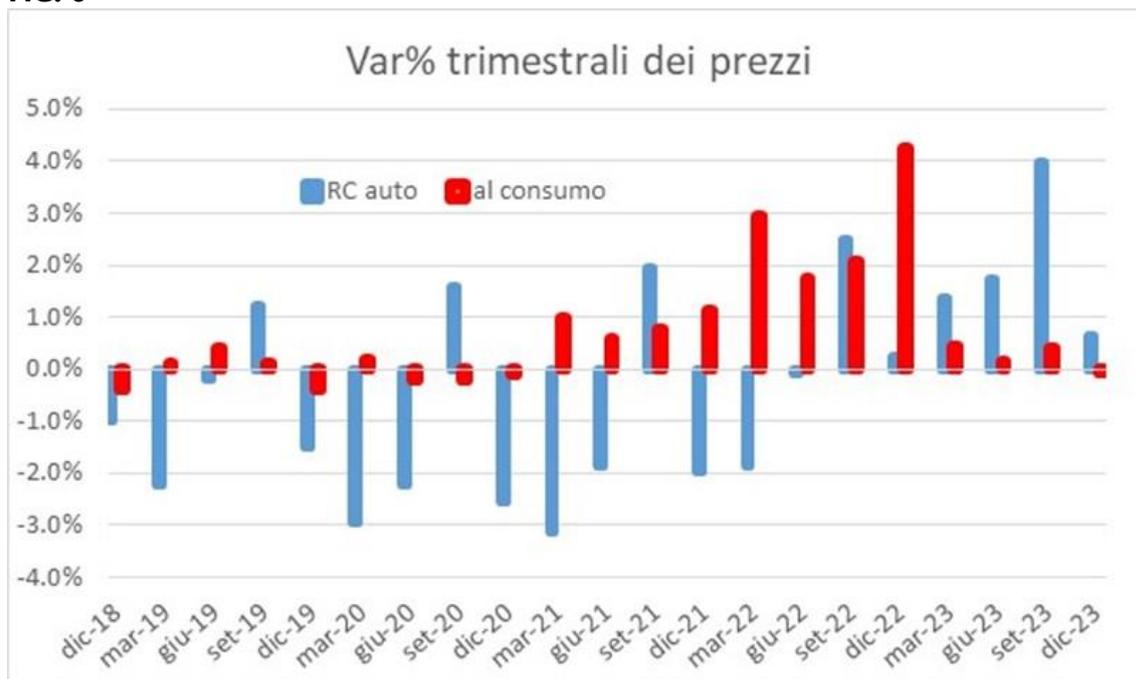


3. I rialzi dei prezzi nel 2022-2023

Le note vicende internazionali, soprattutto di natura geopolitica, hanno bruscamente interrotto la lunga fase di discesa dei prezzi della RC auto.

In Fig. 6 si vede chiaramente come la variazione trimestrale dei prezzi al consumo, avviatasi nel 2021 (+3.8% a fine anno), abbia visto un brusco inasprimento nel 2022 (+11.3%), per poi tornare decisamente sotto l'1% nel 2023.

FIG. 6



Il mercato della RC auto ha risposto con un ritardo di 6-9 mesi a queste pressioni mostrando un picco a settembre 2023 (+4% sul trimestre precedente, +7.5% sul trimestre corrispondente).

Da notare che i rialzi non si sono manifestati in maniera uniforme nei vari segmenti del mercato auto, colpendo in misura maggiore sia i soggetti più giovani (Fig. 7) sia quelli con classe di rischio più elevata (Fig. 8).

FIG. 7

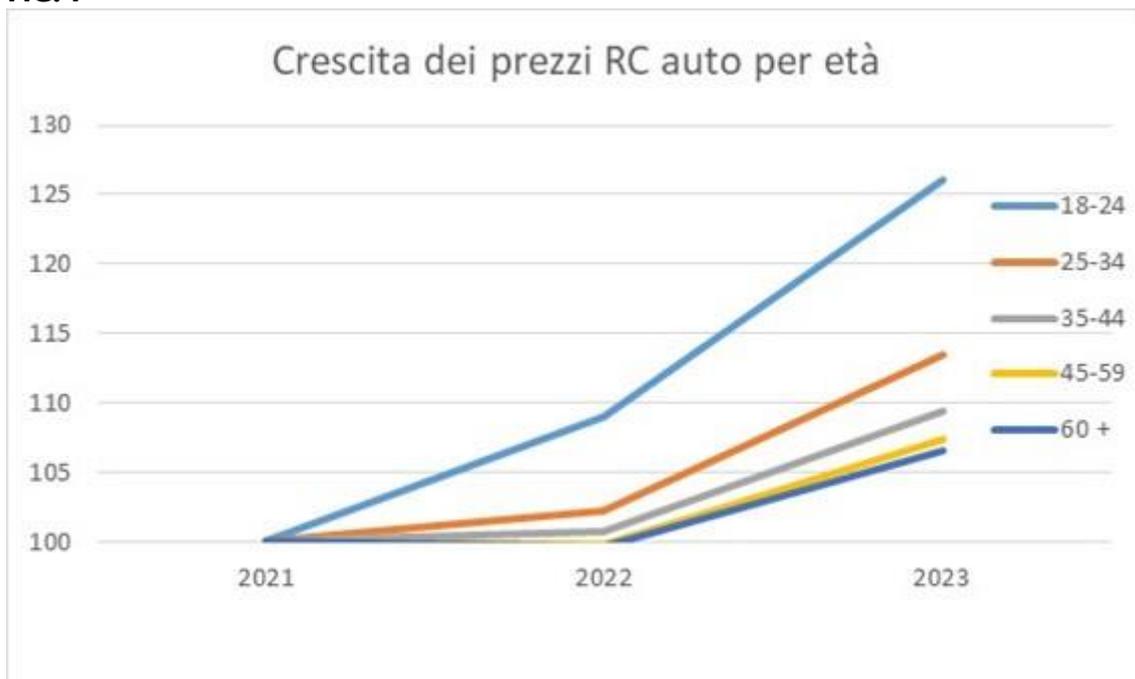
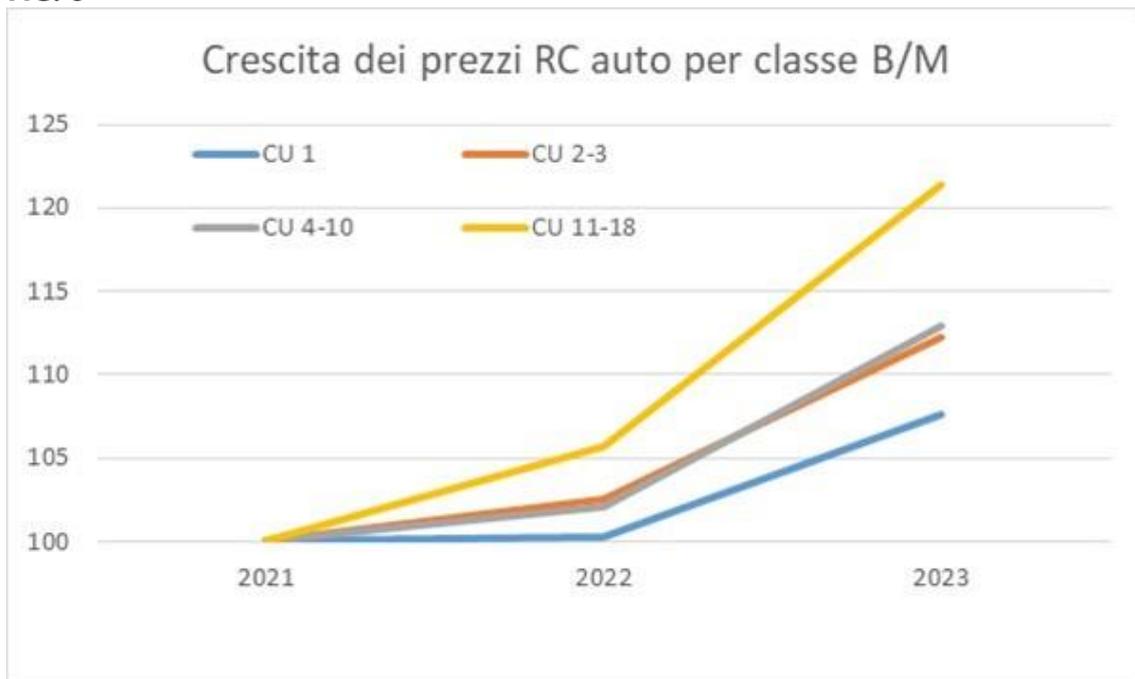


FIG. 8

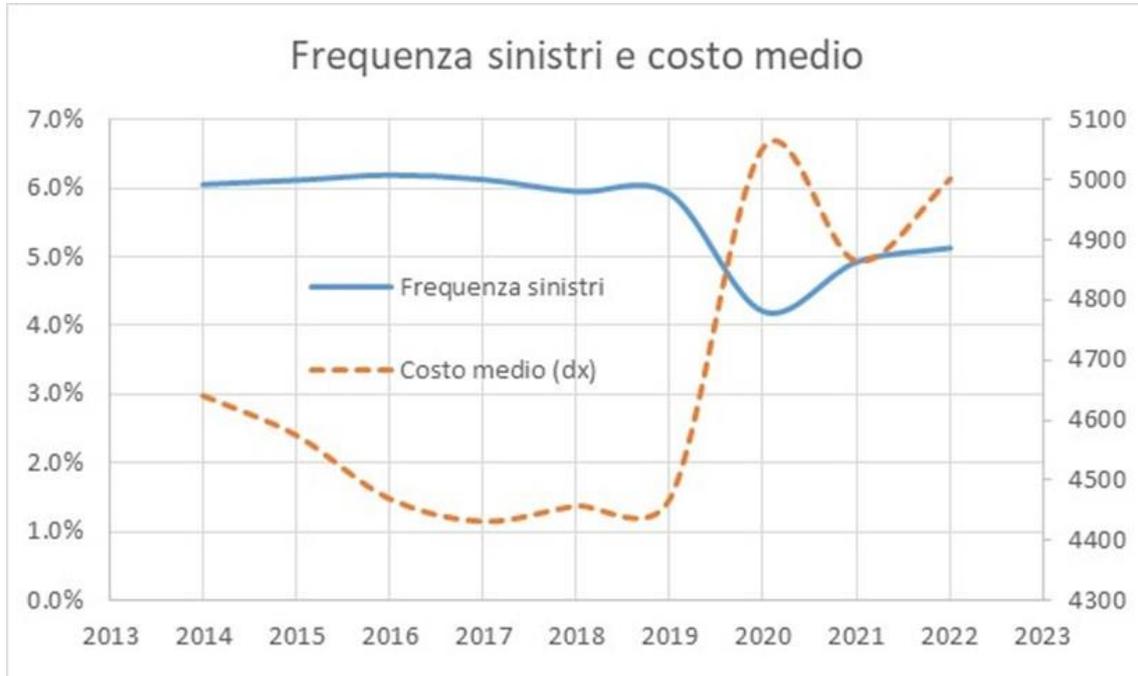


Alla base di questi rialzi vi è la spinta che stanno imprimendo i costi medi dei sinistri.

Infatti, come noto, il premio puro (che con i caricamenti va a comporre il premio di tariffa) è il prodotto della frequenza dei sinistri e del loro costo medio.

La prima, come si vede in Fig. 9, dopo il punto di minimo registrato durante la pandemia del 2020, è risalita ma non ha ancora raggiunto il livello pre-pandemico; il secondo, invece, è in netta risalita e spiega, in larga misura, i rialzi dei premi.

FIG. 9



I margini lordi d'impresa, approssimati dal differenziale tra premio medio e premio puro, hanno toccato un punto di minimo nel 2022, intorno a 50 euro per polizza (Fig. 10) e questo ha determinato un drastico abbassamento dei saldi tecnici di gestione scesi, dopo molti anni, in territorio negativo (Fig. 11).

FIG. 10

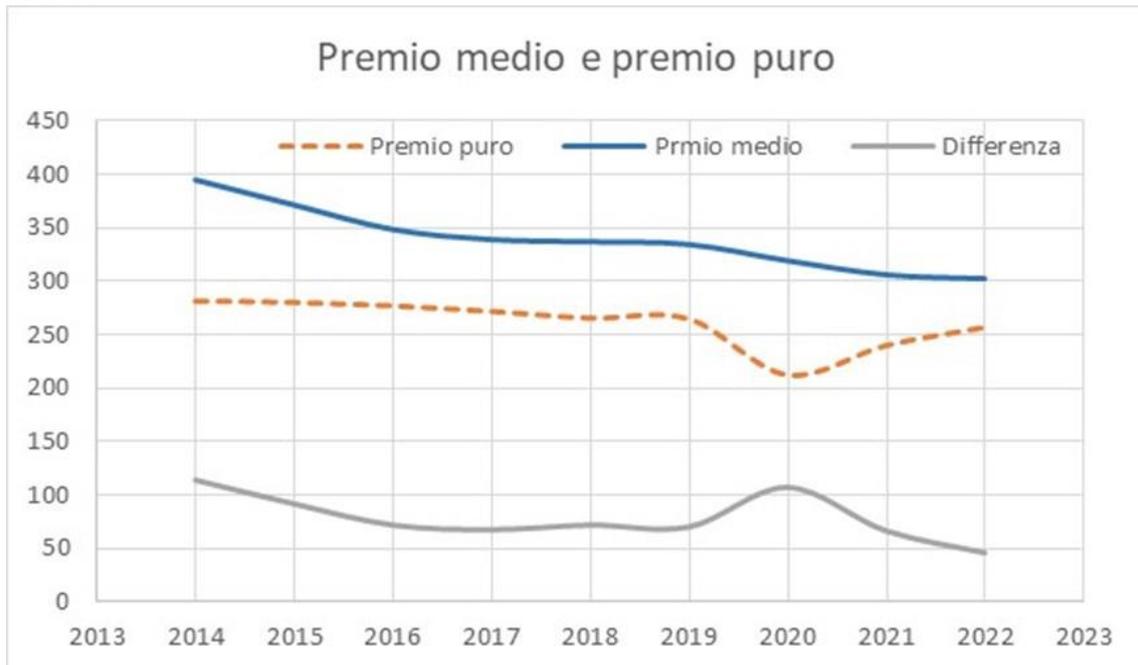
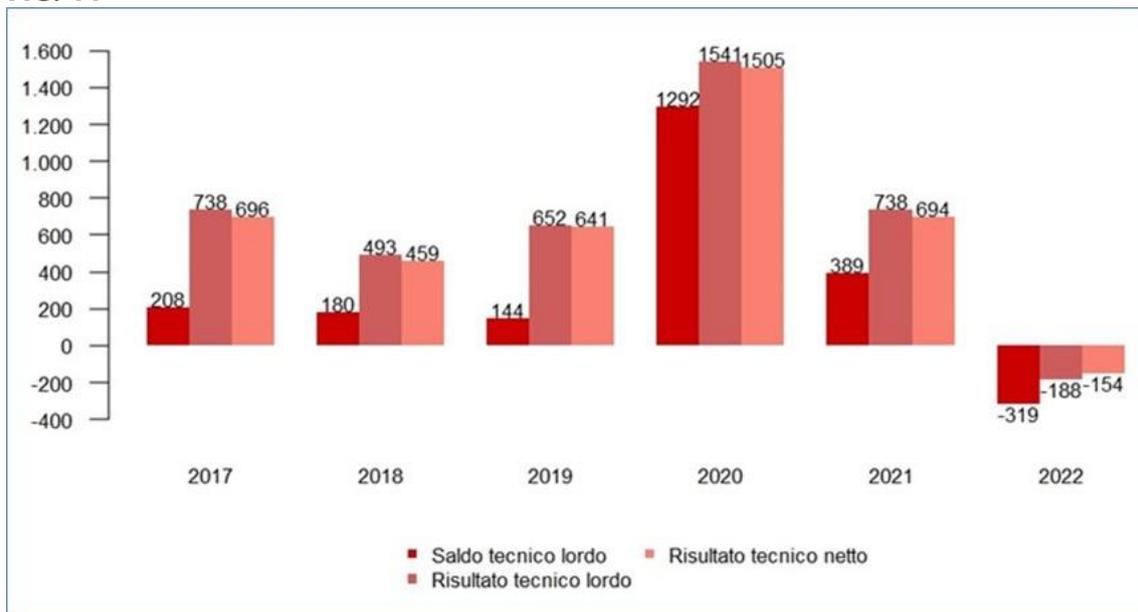


FIG. 11



I rialzi della RC auto del 2023 si spiegano dunque con un recupero dei margini e una ripresa dell'utile.

Il quesito è: come procederà la dinamica dei prezzi nei mesi a venire?

Il ritardo con cui rispondono i prezzi RC auto all'andamento generale dei prezzi, ben visibile nei valori tendenziali di Fig. 12, suggerirebbe, con una semplice estrapolazione, un sostanziale esaurimento delle spinte inflattive nell'arco del 2024 (Fig. 13).

Tuttavia, se si vanno ad analizzare le componenti dell'indice generale più prossime al mercato dell'auto, vale a dire i "prezzi di ricambio" e le "riparazioni", si vede come entrambe queste componenti hanno una dinamica molto più lenta del paniere complessivo (Fig. 14).

FIG. 12

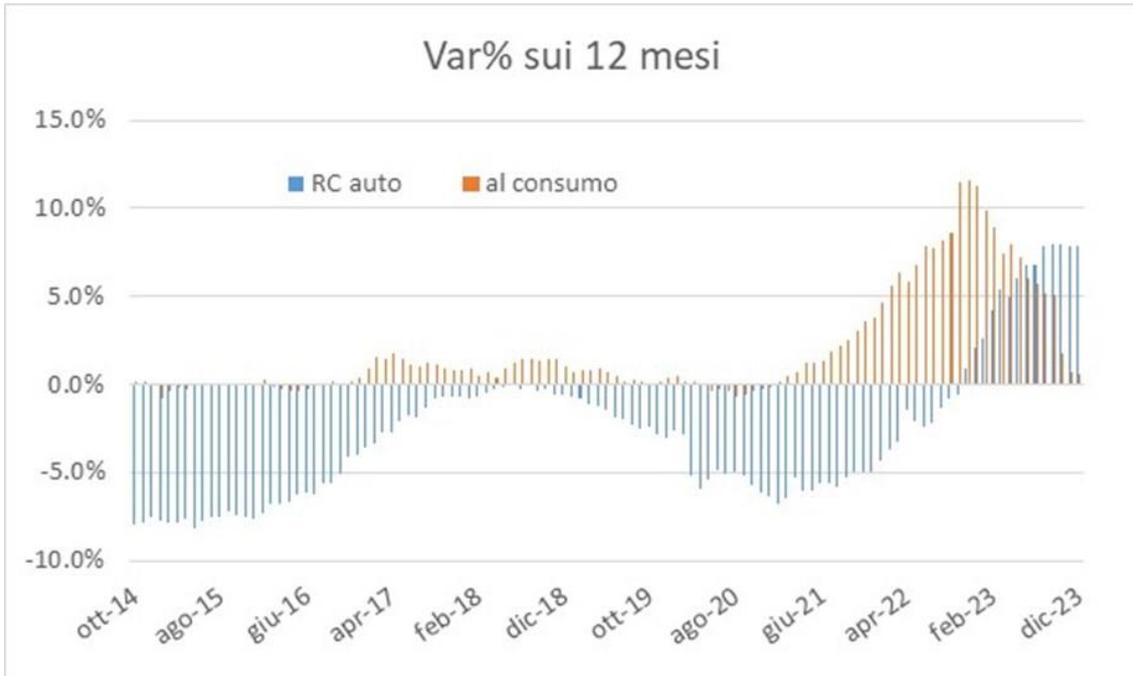


FIG. 13

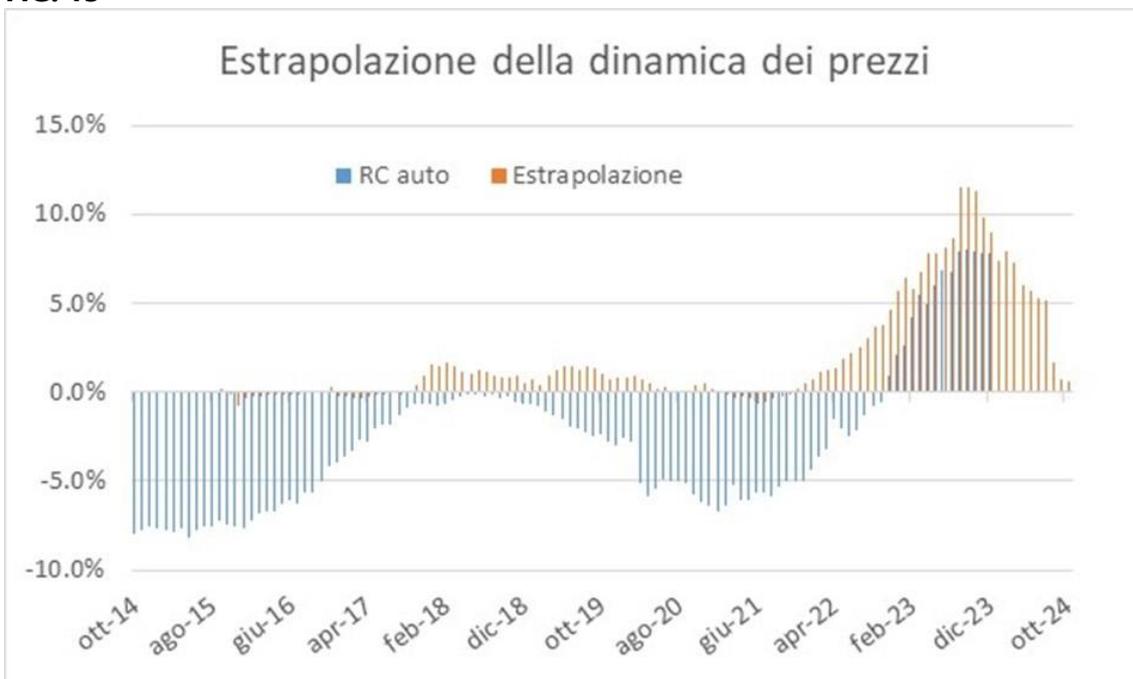
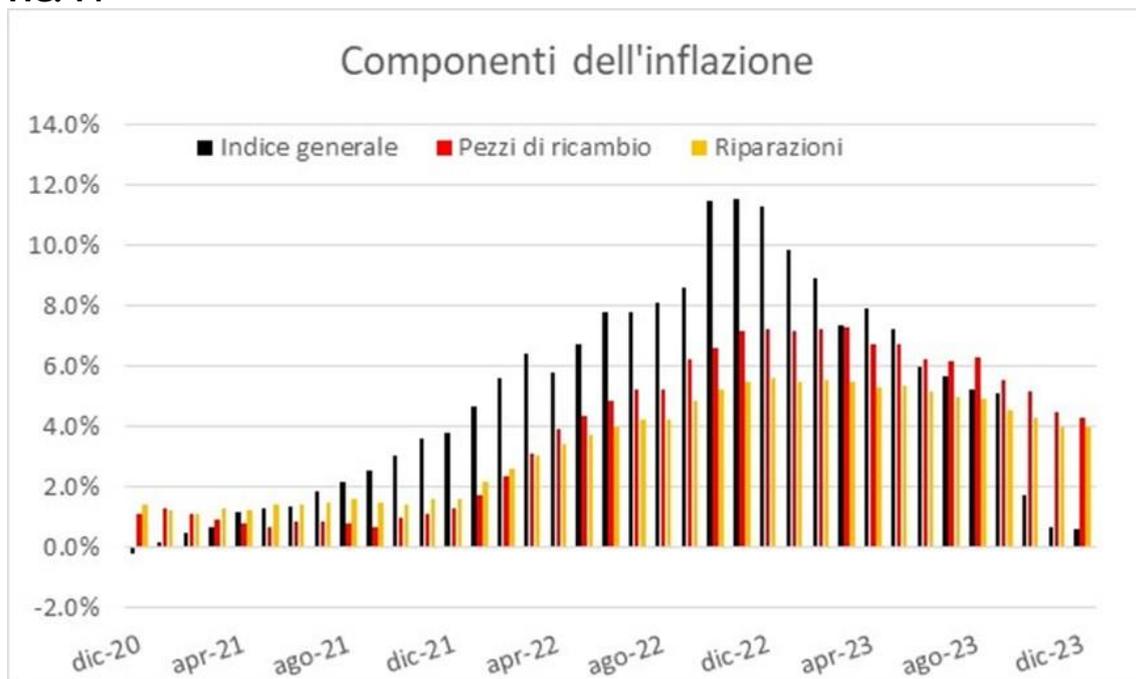


FIG. 14



In particolare, negli ultimi mesi del 2023 la loro decelerazione fatica a scendere sotto il 4% in ragione d'anno e questo fa supporre che anche il raffreddamento dei prezzi RC auto potrebbe risultare altrettanto lento, andando a coinvolgere anche il 2025.

In questa situazione, si può fare qualcosa per riprendere il cammino virtuoso nella RC auto?

4. Alcune prospettive a favore della concorrenza

L'esperienza degli ultimi anni, che abbiamo documentata sopra, dovrebbe risultare convincente nel mostrare l'importanza di interventi normativi che siano specifici, coerenti, ben congegnati e direttamente efficaci. La sequenza provvedimenti-concorrenza-riduzione dei prezzi può essere ancora la leva giusta per incidere positivamente sul mercato.

Di seguito proponiamo quelli che ci sembrano gli interventi più importanti e urgenti, capaci di dare nuovi impulsi concorrenziali al mercato della RC auto.

4.1 Preventivass

Un primo ambito riguarda una novità assoluta non solo per l'Italia ma credo per l'intero panorama internazionale.

Nel marzo 2023 è partito, dopo una lunga fase di preparazione e costruzione, il Preventivass, vale a dire il preventivatore pubblico costruito da IVASS e MIMIT per la quotazione in tempo reale dei preventivi di auto e moto. Vi partecipano, obbligatoriamente, tutte le 60 imprese attive sul mercato che sono chiamate a quotare un'offerta sia in riferimento al c.d. "contratto-base" (le condizioni minime della copertura di responsabilità civile) sia in riferimento ad alcune "clausole aggiuntive" (come la "guida esclusiva", la "guida esperta", i "massimali in eccesso", il "bonus famiglia", la rinuncia alla rivalsa, la rateizzazione).

Lo strumento - che non ha equivalenti in Europa - è di natura pubblicitica e senza scopo di lucro ed è pienamente aderente alla normativa europea sull'assicurazione dei veicoli (MID, n. 2021/2118) come recepita nel CAP, all'art. 132.1, dal D.Lgs. 184/2023.

La disponibilità di un comparatore non è neutra rispetto alla dinamica dei prezzi: stimola (per non dire impone) la trasparenza; accresce la consapevolezza dei consumatori ed è veicolo di educazione assicurativa; aumenta la mobilità e la concorrenza tra imprese e dunque la pressione al ribasso sui prezzi.

La **mobilità** degli assicurati, infatti, è un indicatore importante.

Essa ha una doppia valenza: sta a indicare la mobilità effettiva che si registra nel tempo tra le compagnie (i clienti che hanno cambiato compagnia rispetto ai clienti totali che hanno rinnovato la polizza; Fig. 15) sia la mobilità potenziale resa possibile, ad esempio, da strumenti di comparazione che impediscono o ostacolano le varie forme di lock-in e di "cattura" della clientela.

FIG. 15



Mentre una mobilità alta e crescente è certamente un indicatore di concorrenza, una mobilità bassa e stagnante ha un'interpretazione ambigua, potendo significare sia la soddisfazione della clientela che quindi conferma la sua fedeltà all'impresa, sia un basso grado di competizione presente sul mercato.

Tenuto conto di questo, lo strumento del Preventivass è, almeno potenzialmente, un forte stimolo alla mobilità e quindi alla competitività dell'offerta RC auto.

I dati che abbiamo raccolto in questi primi mesi di attività (Fig. 16) mostrano una fase di crescita accelerata e una stabilizzazione intorno ai 3 milioni di utenti (interrogazioni) al mese, pari a circa 36 milioni annui.

Tali interrogazioni hanno generato un totale di quasi 70 milioni di preventivi, considerato che un'interrogazione singola può ottenere un multiplo di preventivi.

FIG. 16



Tuttavia, l'utilizzo da parte del grande pubblico è ancora contenuto e sarebbe importante, attraverso un'adeguata campagna pubblicitaria, farlo diventare uno strumento di corrente utilizzo per tutti i 40 milioni di utenti del mercato.

4.2 Provvedimenti antifrode

Nel campo della lotta alle frodi permane l'esigenza di alcuni interventi normativi per ridurre ancora gli spazi ai comportamenti illeciti nella liquidazione dei sinistri. Si è visto, in passato, come una riduzione di queste distorsioni abbia un effetto sui costi e sui prezzi non trascurabile.

4.3 Attuazione della Direttiva Auto (MID n. 2021/2118)

Previsione di un'offerta obbligatoria per una copertura "a consumo" con indicazione esplicita del rischio statico, in modo da venire incontro alle esigenze della clientela per i veicoli a utilizzo non continuativo, alla luce della direttiva sull'obbligo assicurativo anche nelle aree private.

4.4 Riforma della CARD

Come noto, i problemi della attuale CARD, basata sui forfait dei costi medi², sono solo in parte ovviati dal sistema degli incentivi e penalizzazioni di cui all'art. 29 D.L. 1/2012.

Un suo superamento, che tenga anche conto delle specificità dei sinistri tra tipologie diverse di veicoli, è importante.

4.5 Riforma del sistema bonus/malus

La riforma del sistema bonus/malus è un'altra esigenza resa ormai improrogabile dall'effetto (del tutto previsto) di concentrazione dei veicoli nella classe universale più bassa (classe CU 1).

Come noto, il meccanismo in vigore, che vede (in prima approssimazione) il veicolo salire di 2 classi in caso di sinistro e scendere di una classe in sua assenza, implica, agli attuali livelli di frequenza dei sinistri, un inevitabile addensamento dei veicoli nella classe più bassa CU 1 per via del solo passare del tempo.

Non a caso, infatti, circa il 90% dei veicoli si trova oggi in classe 1 con conseguente perdita di significatività delle classi universali di rischio e dell'intero sistema bonus/malus.

Naturalmente il mercato ha ovviato a questo problema con la creazione, presso ogni compagnia, di un sistema di classi di merito "interne", che tuttavia sono tra loro disomogenee, anticoncorrenziali, non "portabili" e non trasparenti per l'utente finale.

Un'eventuale riforma non può non partire dal problema di fondo di ogni sistema di bonus/malus, vale a dire la misurazione del rischio.

² Nel sistema CARD, il soggetto danneggiato si rivolge alla propria compagnia di assicurazione per avere il risarcimento del danno subito. Questa viene ristorata di quanto sborsato non nel suo effettivo ammontare (sistema a piè di lista) ma in base a forfait prefissati annualmente (per tipologia di veicoli e per zone territoriali) da un'apposita Commissione ministeriale.

Oggi, continua ad avere molta importanza la dimensione territoriale, per cui due veicoli identici, con la stessa sinistrosità pregressa, ricevono quotazioni molto diverse a seconda della provincia di residenza. Ad esempio, tra Napoli e Aosta, a parità di rischio, si riscontra l'ampio differenziale indicato in Fig. 17.

FIG. 17



Nello stesso tempo, chi non ha track record (es. giovani neopatentati) riceve quotazioni prudenziali elevate tipiche della classe d'ingresso 14 (a prescindere dalla "legge Bersani" e dalla sua estensione "familiare", di fatto neutralizzata³).

Tenuto conto che la black box è diventata uno strumento di rilevazione molto diffuso, presente su almeno un quinto dei veicoli in circolazione, l'Autorità Antitrust ha di recente proposto, per stimolare la mobilità della clientela, l'individuazione di un set minimo di informazioni sullo stile di guida dei conducenti che possa essere "portabile" da una compagnia a un'altra. La competizione tra imprese ne verrebbe accresciuta, gli effetti di lock-in dei clienti verrebbero ridimensionati e ne beneficerebbero tutti gli assicurati. La prossima Legge per la Concorrenza potrebbe essere l'occasione normativa giusta.

Anche l'attestato di rischio, di cui all'art. 134 CAP, potrebbe essere arricchito di ulteriori informazioni oltre quella del numero dei sinistri degli ultimi 10 anni, per una migliore profilazione del rischio.

³ La Legge 248/2006, nota come "legge Bersani", ha consentito l'estensione della classe di merito da un vecchio veicolo (es. del padre/madre) a uno nuovo (del figlio/a) nello stesso nucleo familiare, venendo incontro, nelle intenzioni del legislatore, alle esigenze dei giovani neopatentati. In sede di legge di conversione del DL 124/2019 (Legge 157/2019) la "legge Bersani" è stata estesa non solo al caso di nuovo contratto ma anche al rinnovo e al caso di veicoli di diversa tipologia (c.d. "RC familiare"). Si veda l'art. 134 comma 4bis del CAP.

Come si comprende, la sfida per un nuovo sistema bonus/malus nell'epoca dell'innovazione tecnologica, deve tenere presenti tre obiettivi fondamentali:

- fornire un'efficace misura di rischio;
- incentivare a una guida sicura con modalità di pricing di tipo risk-sensitive;
- avere una sufficiente flessibilità per poter recepire affinamenti e nuovi elementi dell'incessante innovazione dei mercati.

5. Conclusioni

Oggi il legislatore – e il regolatore di riflesso – è chiamato spesso a de-legificare un sistema divenuto sovraccarico di norme e prescrizioni stratificate e complicate.

In qualche caso, l'innovazione normativa può ad un tempo semplificare e porre su basi nuove e aggiornate l'impianto delle regole, la cui inadeguatezza si riflette in inefficienze di mercato e problemi per i consumatori. Un intervento riformatore lungo le linee indicate non può che portare concreti benefici a tutti i soggetti coinvolti, rendendo più efficiente e sostenibile il sistema dell'assicurazione obbligatoria per la RC auto.