



IVASS
ISTITUTO PER LA VIGILANZA
SULLE ASSICURAZIONI



R.c. auto, prezzi e divari territoriali: situazione e interventi normativi

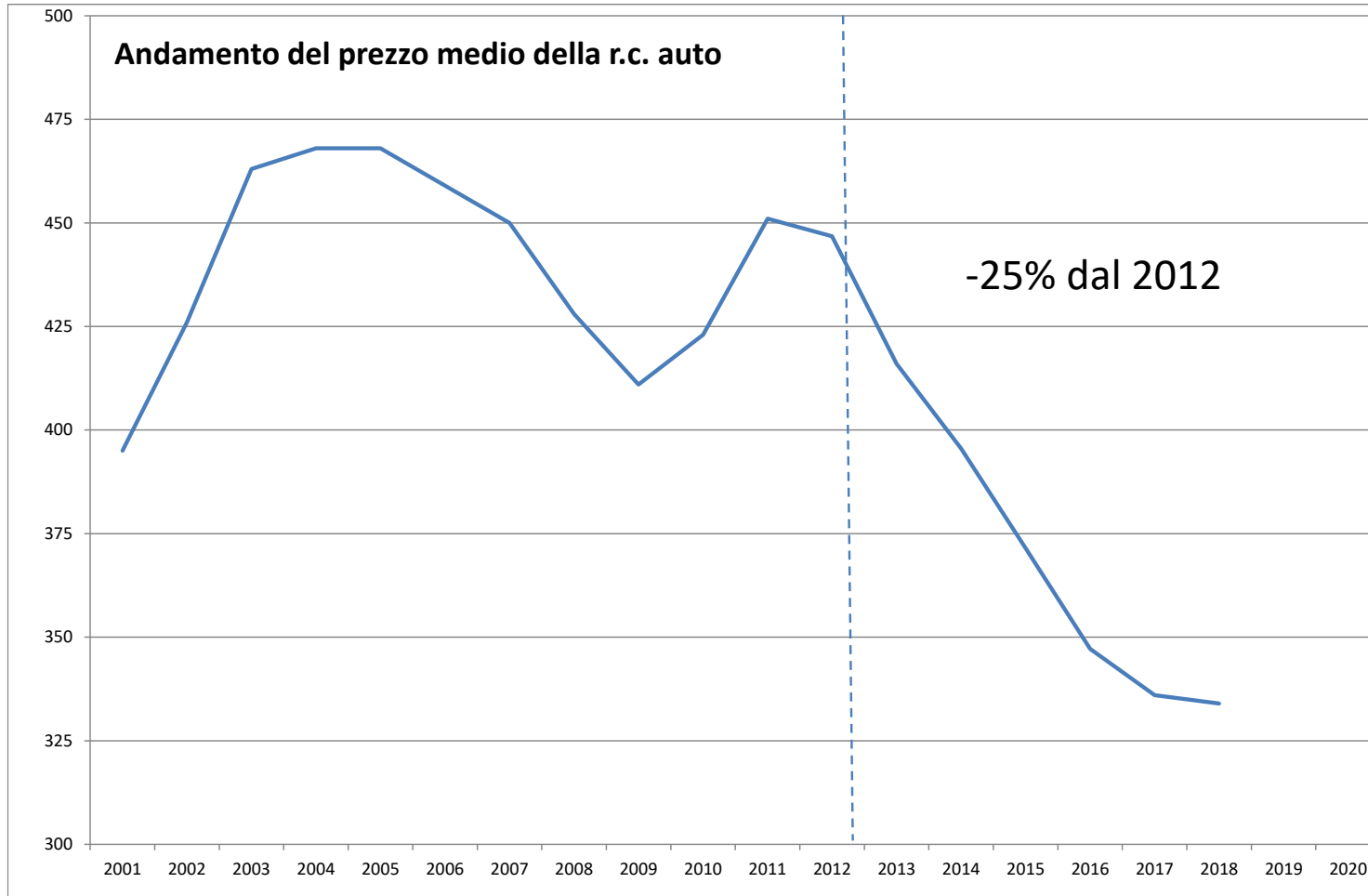
***Prof. Riccardo Cesari
(IVASS)***

***Roma, 1 Ottobre 2019
Commissione Finanze della Camera dei Deputati***



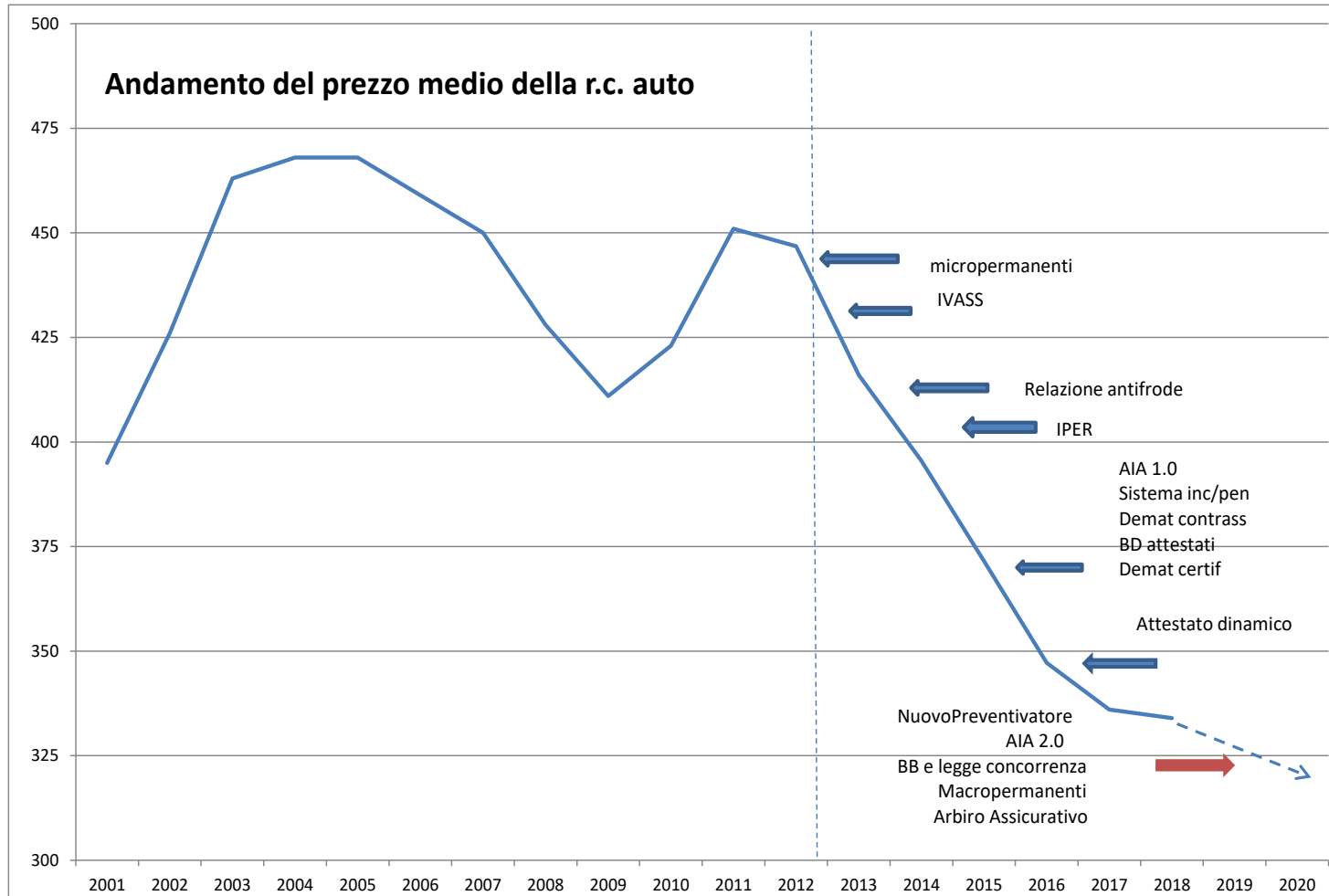
Indice

- Alcuni dati recenti
- Il Disegno di Legge A.C. 780: analisi e simulazioni
- Le riforme in atto e quelle in vista



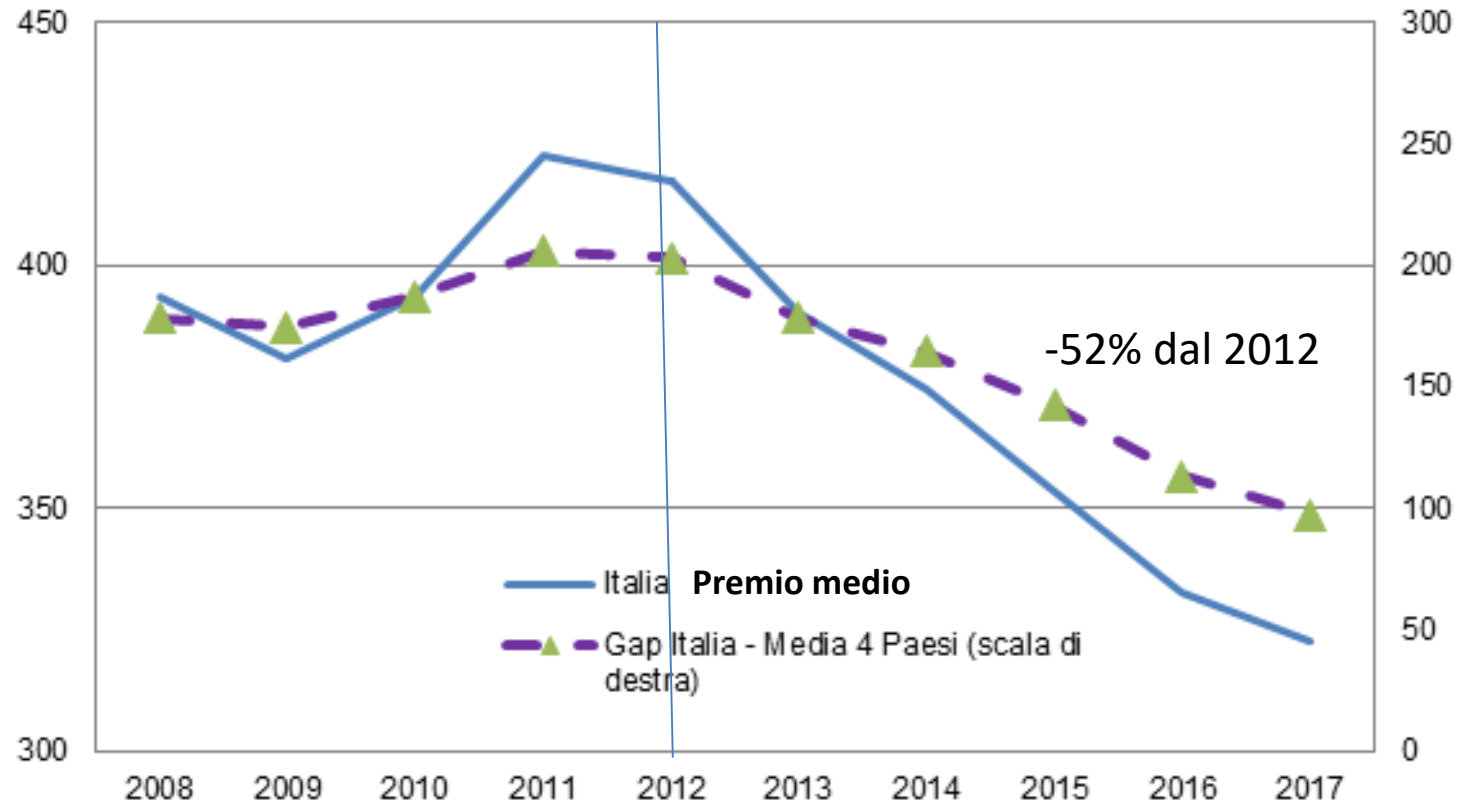


Determinanti normative



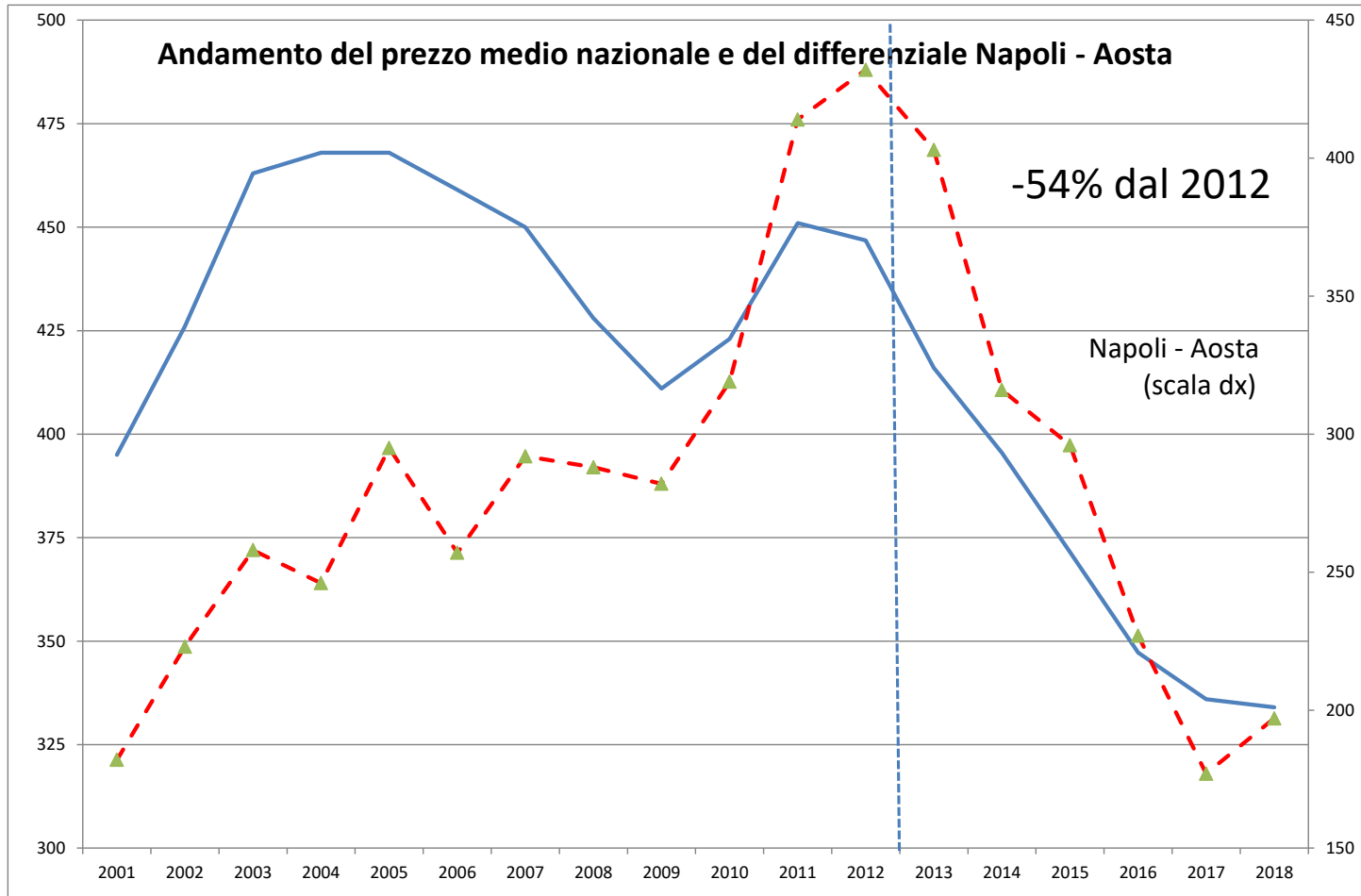


Il gap con l'Europa-Core





I divari territoriali





Un'analisi dei prezzi provinciali applicati dalle compagnie mostra che le caratteristiche territoriali spiegano oltre il 90% delle differenze di premio tra zone diverse.

NB: ma il premio medio di Napoli (Sud) è quasi il doppio di quello di Benevento o Campobasso (Sud)

Le variabili maggiormente esplicative sono:

Frequenza sinistri

Costo medio sinistri

Incidenza rischio frodi

Densità della pop

Età del veicolo

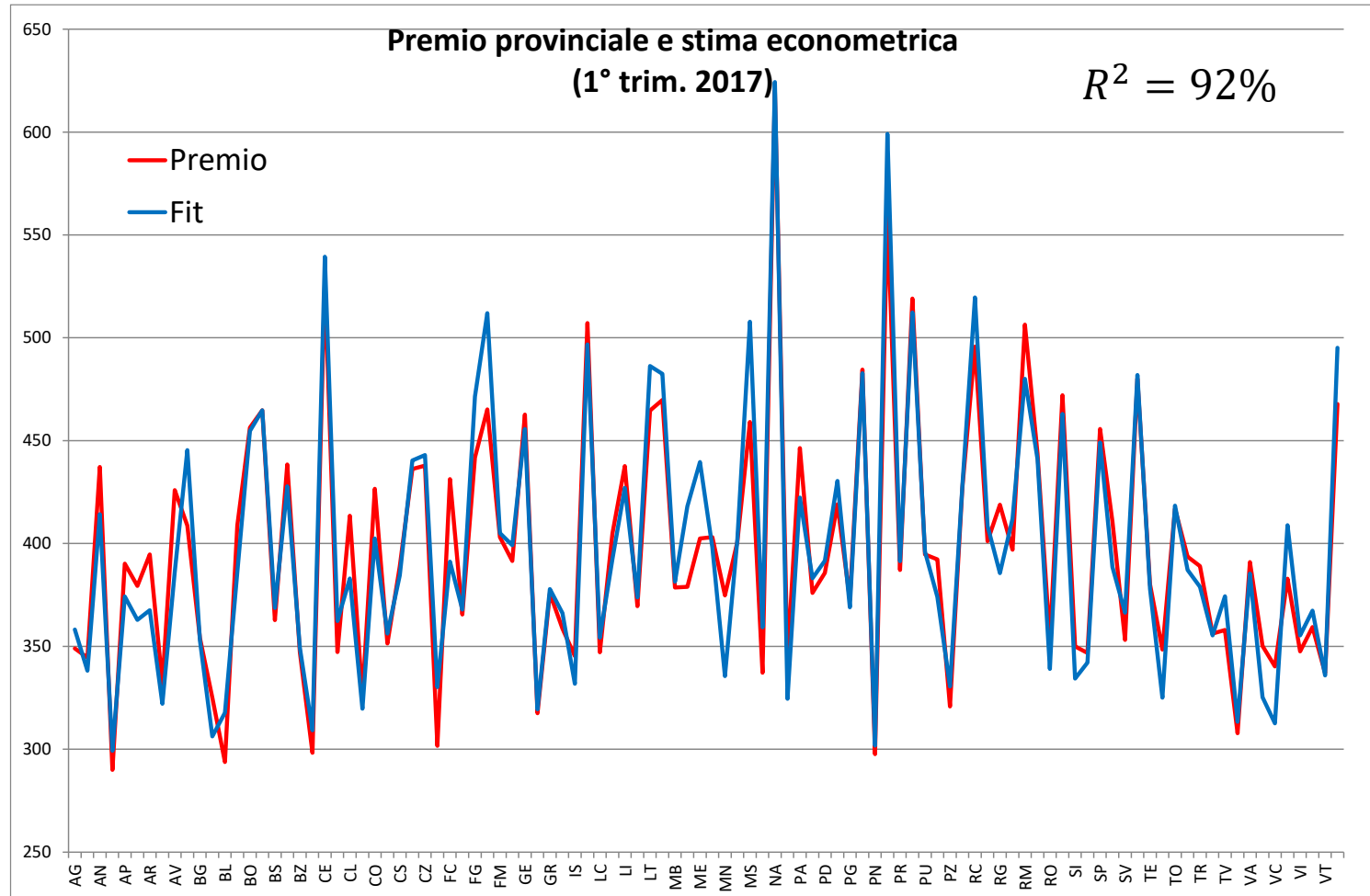
Frequenza contenzioso

.....etc

	Napoli	Aosta	Benevento	Campobasso
Premio	624	299	386	309
Freq. Sin	9.0%	3.7%	5.5%	4.6%
Costo Medio	3914	3079	4488	4996
Rischio frodi	32.9%	6.3%	19.7%	21.1%
Densità Pop.	2635	39	134	77
Età veicolo	9.6	8.3	10.2	10.4
Freq. Contenzioso	40.4%	22.4%	40.4%	37.6%



Premio provinciale e sua stima



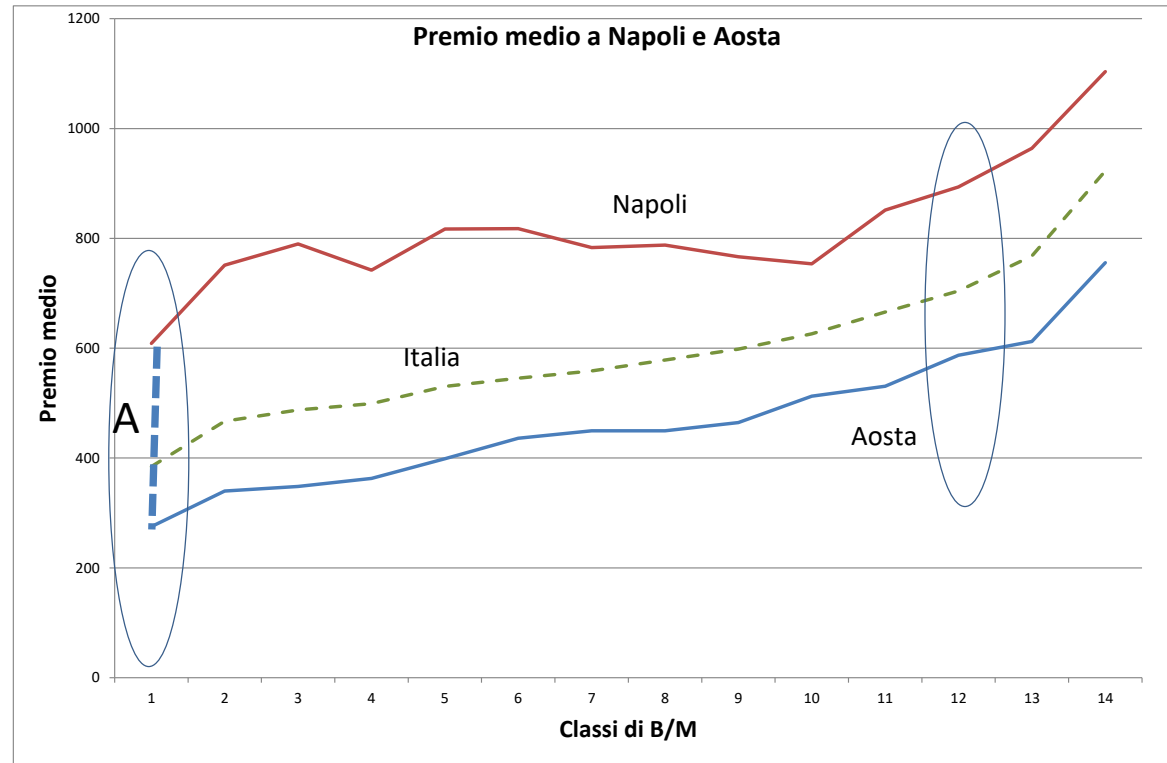


Quale mutualità?

Se le caratteristiche territoriali spiegano il livello del premio medio, come discriminare tra guidatori virtuosi e non virtuosi tra province?

Come viene trattato il guidatore virtuoso di una provincia non virtuosa?

(e forse il guidatore non virtuoso di una provincia virtuosa?)





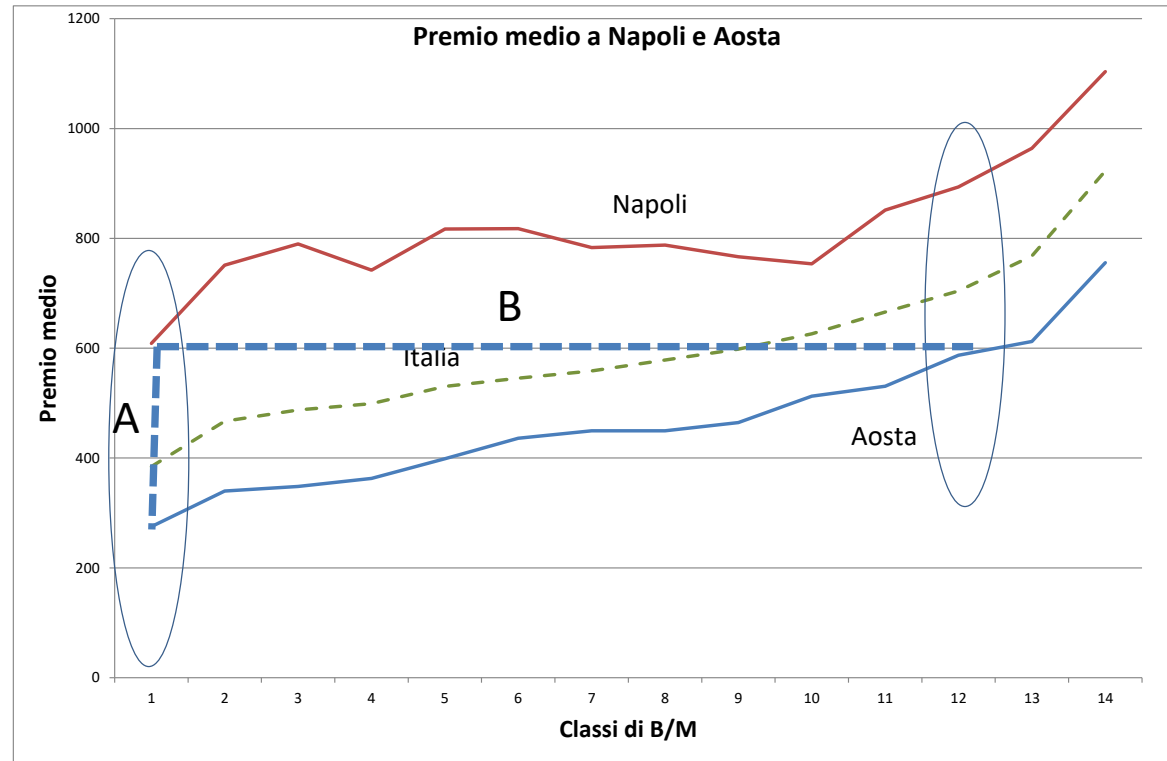
Quale mutualità?

Se le caratteristiche territoriali spiegano il livello del premio medio, come discriminare tra guidatori virtuosi e non virtuosi tra province?

Come viene trattato il guidatore virtuoso di una provincia non virtuosa?

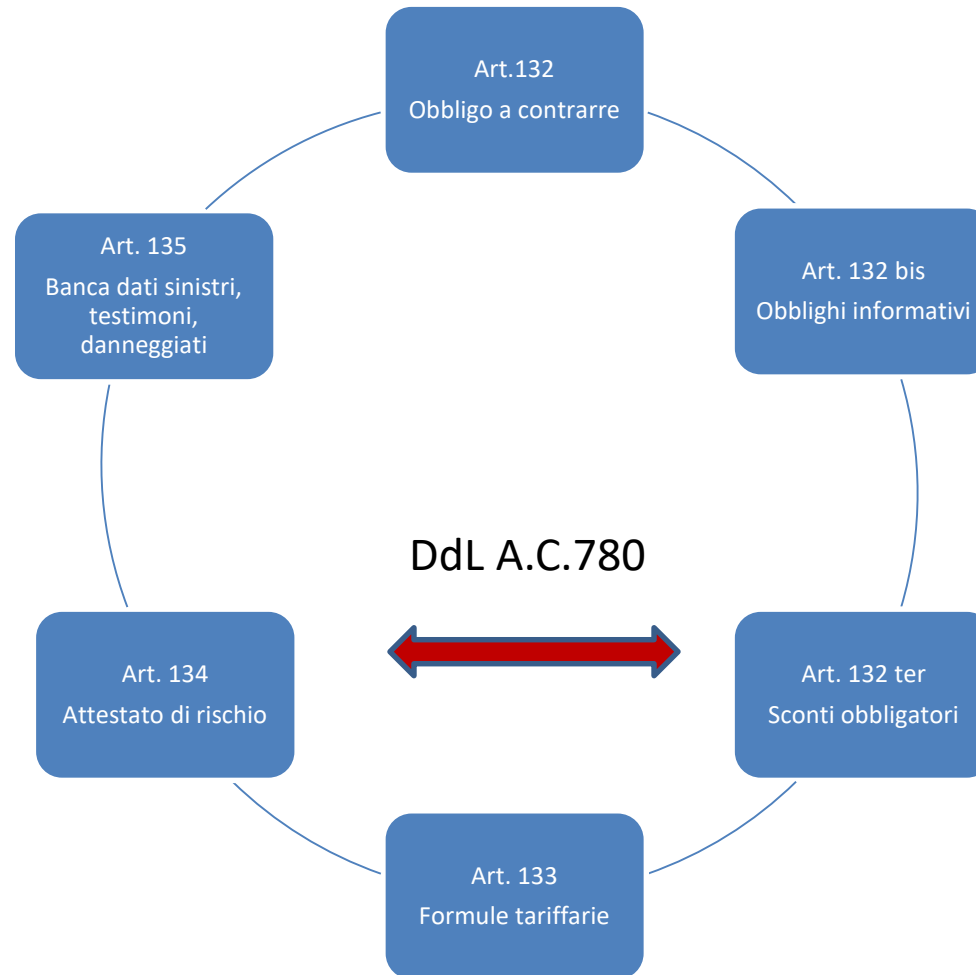
(e forse il guidatore non virtuoso di una provincia virtuosa?)

Occorre trovare un equilibrio tra mutualità e personalizzazione





Gli articoli del CAP





IVASS
ISTITUTO PER LA VIGILANZA
SULLE ASSICURAZIONI



Finalità della proposta di legge

- Ridurre/annullare le disparità di trattamento tra residenti in aree diverse
- Creare un'offerta di assicurazione obbligatoria più equa ed equilibrata
- Far gravare sulle compagnie le differenze di sinistrosità e di efficienza liquidativa
- Nelle more di una riforma complessiva, ridurre le tariffe r.c. auto per i cittadini virtuosi



Art. 132 ter

- 1) Sconto obbligatorio in caso di black box, etilometro e ispezione
- 2) IVASS stabilisce criteri e modalità dello sconto
(Reg. 37/2018: riduzione del premio puro da black box)
- 3) Lista province più rischiose
- 4) Sconto aggiuntivo per i residenti nelle province più rischiose, senza sinistri negli ultimi 4y e con BB
- 5) IVASS stabilisce criteri e modalità dello sconto aggiuntivo (Reg. 37/2018: premio puro prov rischiose vs non rischiose)

Art. 132 ter modificato

- 1) CONFERMATO
- 2) CONFERMATO
- 3) Lista premi provinciali per classe di merito e per tasso di sinistrosità
- 4) I residenti italiani senza sinistri negli ultimi 2y hanno come premio base il premio medio delle 3 prov meno care + max 20% in base a sinistrosità della provincia
- 5) ABROGATO

Contributo tecnico che cerca di valutare l'impatto del ddl:

- Sul livello dei prezzi
- Sulla distribuzione territoriale del fabbisogno
- Sugli assicurati che fanno sinistri

Premio medio provinciale π_j

N. veicoli senza sinistri nel biennio N_j^0

N. veicoli con sinistri nel biennio N_j^1

N. veicoli nella provincia $N_j = N_j^0 + N_j^1$

Premio puro $\pi_j^p = f_j \times c_j$

Fabbisogno assicurativo = $\sum_j \pi_j^p N_j = 8.5$ mld

Raccolta premi = $\sum_j \pi_j N_j = 10.5$ mld

(2 mld per spese di gestione (93%) e utili)



Premio medio provinciale π_j

N. veicoli senza sinistri nel biennio N_j^0

N. veicoli con sinistri nel biennio N_j^1

N. veicoli nella provincia $N_j = N_j^0 + N_j^1$

Premio puro $\pi_j^p = f_j \times c_j$

Fabbisogno assicurativo = $\sum_j \pi_j^p N_j = 8.5$ mld (auto)

Raccolta premi = $\sum_j \pi_j N_j = 10.5$ mld (auto)
(2 mld per spese di gestione (93%) e utili)

Proposta del DdL

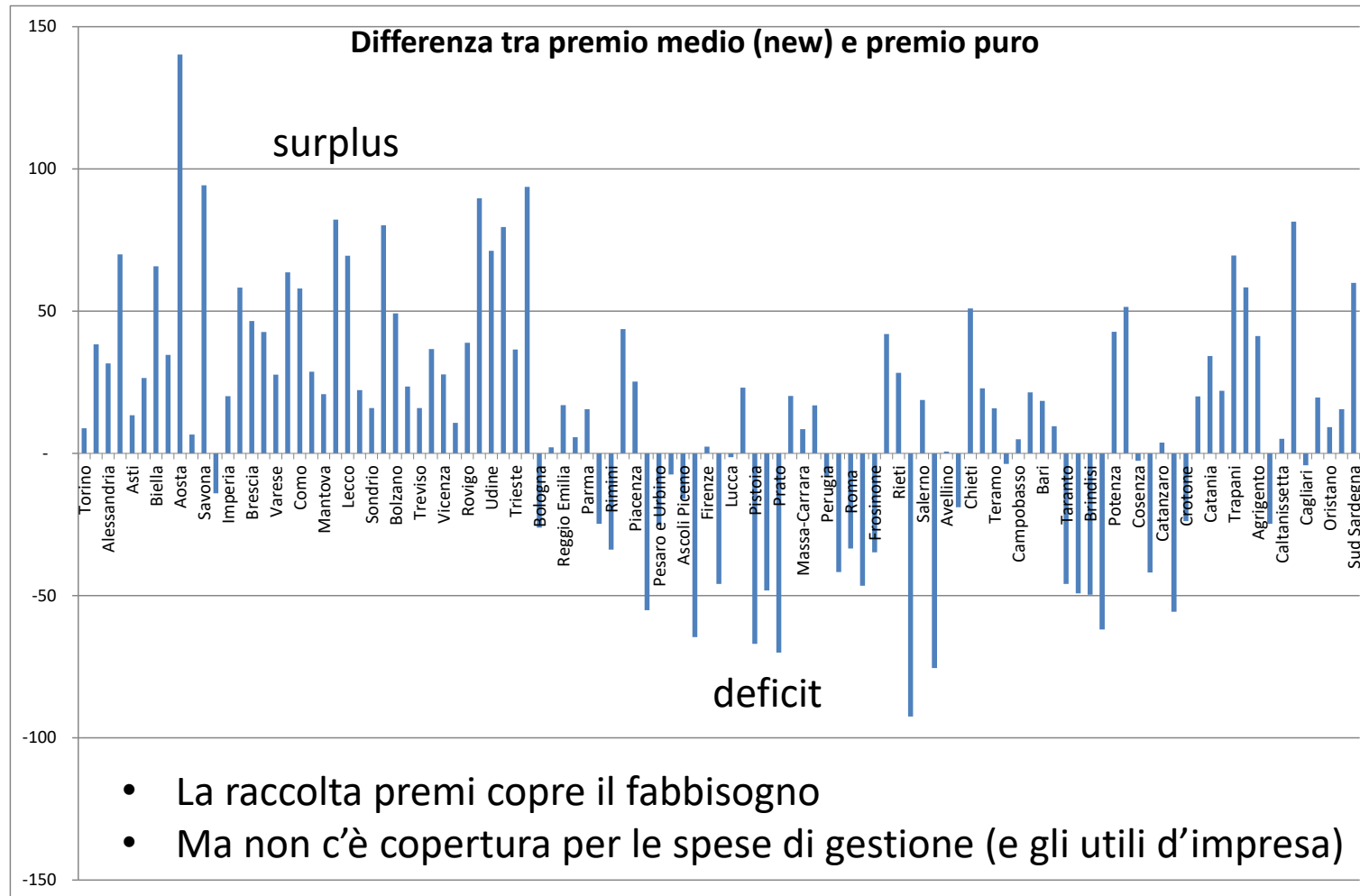
$$\bar{\pi}_j = \begin{cases} \pi_j & \text{per } N_j^1 \\ \pi_{min} & \text{per } N_j^0 \text{ se } f_j \leq f_{med} \\ \pi_{min} \times 1.2 & \text{per } N_j^0 \text{ se } f_j > f_{med} \end{cases}$$

$\bar{\pi}_j - \pi_j^p =$ Surplus/deficit di fabbisogno

Per spese di gestione e utili



Una simulazione: risultati



Premio medio provinciale π_j

N. veicoli senza sinistri nel biennio N_j^0

N. veicoli con sinistri nel biennio N_j^1

N. veicoli nella provincia $N_j = N_j^0 + N_j^1$

Premio puro $\pi_j^p = f_j \times c_j$

Fabbisogno assicurativo = $\sum_j \pi_j^p N_j = 8.5$ mld (auto)

Raccolta premi = $\sum_j \pi_j N_j = 10.5$ mld (auto)
(2 mld per spese di gestione (93%) e utili)

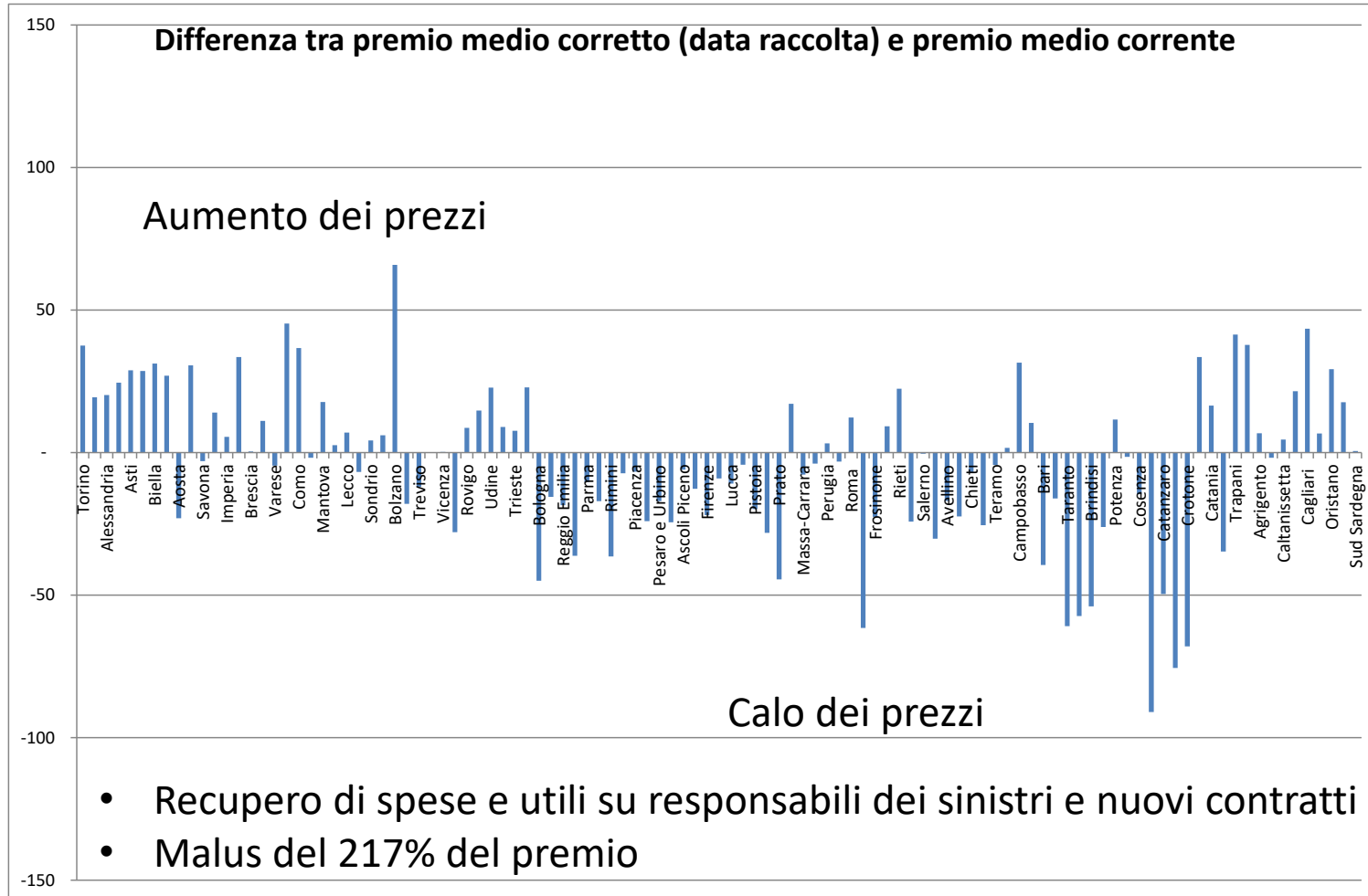
Reazione sul malus e i neopatentati

$$\bar{\pi}_j = \begin{cases} \pi_j \times 2.17 & \text{per } N_j^1 \\ \pi_{min} & \text{per } N_j^0 \text{ se } f_j \leq f_{med} \\ \pi_{min} \times 1.2 & \text{per } N_j^0 \text{ se } f_j > f_{med} \end{cases}$$

$\bar{\pi}_j - \pi_j$ = Differenziale col premio corrente



Effetti territoriali della reazione sul malus



Premio medio provinciale π_j

N. veicoli senza sinistri nel biennio N_j^0

N. veicoli con sinistri nel biennio N_j^1

N. veicoli nella provincia $N_j = N_j^0 + N_j^1$

Premio puro $\pi_j^p = f_j \times c_j$

Fabbisogno assicurativo = $\sum_j \pi_j^p N_j = 8.5$ mld (auto)

Raccolta premi = $\sum_j \pi_j N_j = 10.5$ mld (auto)
(2 mld per spese di gestione (93%) e utili)

Pre-reazione sui livelli tariffari

$$\overline{\pi_j} = \begin{cases} \pi_j \times 1.18 & \text{per } N_j^1 \\ \pi_{min} \times 1.18 & \text{per } N_j^0 \text{ se } f_j \leq f_{med} \\ \pi_{min} \times 1.2 \times 1.18 & \text{per } N_j^0 \text{ se } f_j > f_{med} \end{cases}$$

In previsione del DdL, aumento generalizzato del 18% dei premi per coprire spese e utili di gestione

Art. 134

4 bis) Legge Bersani
In caso di nuovo contratto
per un ulteriore veicolo
della stessa tipologia (auto, ciclo,
moto)
acquistato da un familiare

si applica la classe di rischio più
favorevole

Art. 134 modificato

4 bis)
In caso di nuovo contratto o rinnovo
per un veicolo
della stessa o altra tipologia

acquistato da un familiare
senza sinistri negli ultimi 5y
si applica la classe di rischio più
favorevole



Come noto l'Art. 134 comma 4 bis (c.d. Legge Bersani) consente l'estensione della migliore classe B/M presente in famiglia (es. genitore) a un nuovo contratto di un familiare (es. figlio)

La proposta di riforma:





- Estende la migliore classe B/M tra tipologie diverse (es. da B/M auto a B/M moto)
- Estende la migliore classe B/M anche in sede di rinnovo di un vecchio contratto purché senza sinistri da 5y
- Genera di fatto una classe di merito «famigliare» che contrasta con la tariffazione basata sul rischio individuale



- La proposta modifica due art. CAP recentemente già innovati dalla Legge concorrenza 124/2017 dopo oltre 2 anni di lavori parlamentari e il raggiungimento di un difficile equilibrio economico-normativo
- L'approccio «progressivo» e graduale della norma corrente viene sostituito dall'immediato abbattimento delle differenze territoriali
- A parte la classe di B/M e la rischiosità provinciale, la proposta non prende in esame altre differenze soggettive e oggettive che possono generare differenziali di premio
- La fissazione di un «premio base» per tutte le imprese rischia impugnative nelle sedi comunitarie per possibile incompatibilità con la libertà tariffaria e i principi concorrenziali



Le innovazioni in corso

- AIA- Archivio Integrato Antifrode  **Ridurre i fattori di costo**
portale online (imprese, Forze dell'Ordine, Autorità Giudiziaria)
estensione delle basi dati (da 7 a 15 archivi: decreti attuativi)
sistema statistico di network analysis per l'individuazione delle reti criminali
convenzioni con le Procure
estensione all'antifrode assuntiva
- Preventivatore  **Accrescere competitività e mobilità**
Sistema obbligatorio, pubblico, gratuito, di quotazione della r.c. auto
- Sistema di incentivi/penalizzazioni alle imprese  **Aumentare l'efficienza delle imprese**
Nuovi fattori di competizione
costo medio, dinamica del costo, velocità di liquidazione,
attività antifrode
- Decreti attuativi sulla black box (interoperabilità e portabilità)  **Valutare stili di guida e rischi**
tenendo conto dell'innovazione tecnologica e della normativa e-call



Le innovazioni in fase di esame

- Tabella per il risarcimento del danno non patrimoniale per lesioni macropermanenti (10-100 punti) (art. 138 CAP)

Aumentare
certezza ed equità
nei risarcimenti
per danni fisici

- Riforma del Bonus/Malus
Da un sistema unidimensionale (n. sin.) a uno pluridimensionale
valutazione oggettiva del rischio individuale

Trasparenza ed efficacia
nella misurazione del rischio

- Riforma della CARD (convenzione risarcimento diretto)
Eliminazione del moral hazard tra compagnie
riforma del sistema a forfait

Promuovere
l'efficienza
liquidativa



- 1) Il mercato della r.c. auto è, da tempo, uno dei grandi «malati» d'Italia
- 2) Tuttavia, negli ultimi anni si sono registrati importanti miglioramenti e si ritiene sia sulla buona strada della «guarigione»
- 3) Per completare il percorso virtuoso, vanno portate a compimento le riforme recenti (norme attuative) e alcune innovazioni che possono essere apprezzate e auspicate da tutti gli stakeholders (consumatori, imprese, intermediari)

Come ha mostrato la recente esperienza, ben calibrati interventi normativi possono portare il sistema su un sentiero che combini, congiuntamente, equità ed equilibrio