

Alla VI Commissione della Camera dei Deputati
c.a. On. Daniele Capezzone

Prot. CNA n. 052/2015

Oggetto: Nota dell'Ordine degli Attuari sul Decreto Concorrenza – Settore RCA

Con la presente l'Ordine degli Attuari intende riportare alcune osservazioni circa il testo del Decreto Concorrenza (di seguito per brevità "Decreto") con particolare riferimento alle implicazioni riguardanti la tariffa R.C. Auto.

Preliminarmente l'Ordine degli Attuari conferma lo spirito e i concetti già espressi in precedenti occasioni negli ultimi anni al Ministero dello Sviluppo Economico, IVASS e ANIA. Si apprezza inoltre il fatto che, nella sua attuale formulazione, la bozza del Decreto non contenga più la quantificazione di uno sconto minimo da attribuire nelle casistiche previste, in linea con quanto dall'Ordine auspicato nelle osservazioni in precedenza trasmesse; si continua invece a ritenere che le disposizioni contenute nella bozza del Decreto (sia quelle riprese dalla formulazione inizialmente presente nel c.d. "Decreto Destinazione Italia" che quelle ora introdotte) possano non rappresentare strumenti del tutto idonei a comportare apprezzabili riduzioni nel costo complessivo dei risarcimenti, come di seguito meglio specificato caso per caso, e quindi a consentire una corrispondente riduzione dei premi.

Articolo xx

(Trasparenza e risparmi RC Auto)

Sezione relativa all'inserimento dell'Articolo 132-ter (Sconti Obbligatori)

Si condivide la precisazione espressa al comma 1 dell'articolo in questione in cui è specificato che le condizioni per l'applicazione degli sconti sono "*da verificarsi in precedenza o contestualmente alla stipulazione del contratto o dei suoi rinnovi*". Si osserva a tal proposito comunque che la norma, che sicuramente risponde a necessità di "certezza", rischia di scontrarsi con molti aspetti pratici, in particolare ove sia richiesta l'installazione di dispositivi tecnologici sul veicolo, che necessariamente richiedono tempi tecnici non coincidenti con quelli di sottoscrizione del contratto.

CONSIGLIO NAZIONALE DEGLI ATTUARI

- a) Ispezione del veicolo: la formulazione dell'attuale comma 1 dell'articolo 132 del Codice delle Assicurazioni (formulazione che verrebbe eliminata dalla bozza del Decreto) *“Le imprese possono richiedere ai soggetti che presentano proposte per l'assicurazione obbligatoria di sottoporre volontariamente il veicolo ad ispezione, prima della stipula del contratto”*, prevede sul punto specifico esplicitamente la facoltà da parte delle Imprese di proporre all'assicurato di sottoporre il veicolo ad ispezione. La formulazione proposta nella bozza del Decreto *“qualora i soggetti che presentano proposte per l'assicurazione obbligatoria accettino di sottoporre il veicolo a ispezione”* sembra prevedere un obbligo da parte della Compagnia anche se, nel caso fosse questa l'intenzione del legislatore, andrebbe, dal nostro punto di vista, chiarito tale obbligo in maniera esplicita (la formulazione proposta prevede solo che se l'assicurato accetta di sottoporre il veicolo ad ispezione allora la Compagnia è tenuta ad applicare uno sconto ma non è esplicitato l'obbligo da parte della Compagnia a proporre all'assicurato di sottoporre il veicolo ad ispezione). Dunque la formulazione nuova risulterebbe in questo caso sostanzialmente in linea con quella inserita nel “Decreto Destinazione Italia” poi stralciata; pertanto, sul punto, come già osservato dall'Ordine degli Attuari in precedenti comunicazioni, la norma è finalizzata ad evitare di pagare danni subiti dal veicolo precedentemente alla decorrenza contrattuale. Difficile che risulti efficace per contrastare questo tipo di frodi, poiché l'ispezione è facoltativa per l'assicurato, quindi presumibilmente sarà accettata (in cambio di uno sconto) solo dagli assicurati “onesti”. Chiunque sia a fare l'ispezione (agente, perito o altri delegati dalla compagnia) non lo farà comunque gratis. La sensazione è che questa norma farà aumentare i costi (di gestione) senza far diminuire quelli dei sinistri. In questo caso non viene quantificata dal Decreto una riduzione minima prevista ma è pur vero che sembrando obbligatoria la proposta di sottoporre il veicolo a ispezione, la Compagnia si vede comunque “costretta” a quantificare in qualche modo una riduzione e quindi ad avere un coefficiente tariffario (minore di 1) per il caso “ispezione sì”. Per le considerazioni in precedenza riportate si presume pertanto che non ci saranno nel complesso risparmi sul fabbisogno, quindi questa riduzione dovrebbe poi essere in qualche modo recuperata su tutti gli assicurati, in particolare quelli che non sceglieranno di sottoporre il veicolo a ispezione. Quindi, pur in presenza di una accettazione per sottoporre ad ispezione il proprio veicolo, il relativo risparmio potrebbe risultare azzerato in quanto il beneficio auspicato potrebbe essere totalmente assorbito dai costi sostenuti per l'ispezione, con un necessario aumento significativo dei premi per chi non decide di sottoporre ad ispezione il proprio veicolo.
- b) “Scatola nera”: restano sostanzialmente validi i concetti già espressi dall'Ordine degli Attuari sul tema in precedenti comunicazioni. Il concetto di fondo resta quello che un'impostazione di questo tipo, e cioè quella della riduzione significativa di premio in caso di installazione del meccanismo, non può che portare, quantomeno inizialmente, alla difficoltà di stabilire correttamente l'entità della “significativa” riduzione dei premi evocata dal Decreto non disponendo di sufficienti elementi oggettivi sufficienti per calcolarla e alla copertura da parte di chi non installa la scatola nera dei minori premi incassati dalla Compagnia per gli assicurati con scatola nera se non interamente compensati dalla riduzione dei risarcimenti.

- c) Installazione di *“meccanismi elettronici che impediscono l’avvio del motore a seguito del riscontro di un tasso alcolemico da parte del guidatore superiore ai limiti stabiliti dalla legge per la conduzione dei veicoli a motore”*

Pur riconoscendo il valore etico della norma, innovativa rispetto alle precedenti proposte, riteniamo, purtroppo, che potrebbe non esserci alcun impatto sul costo complessivo dei sinistri (né sul numero delle vittime di incidenti causati da ubriachezza), tenuto conto che presumibilmente solo chi non è un consumatore di alcol (neppure occasionale) e che quindi mai può rendersi responsabile di un sinistro causato da ubriachezza, potrà essere interessato ad esercitare tale facoltà. Pertanto lo sconto spettante a chi esercita tale facoltà dovrà essere interamente finanziato dai restanti assicurati con un effetto prevedibilmente nullo sul premio medio generale. Si ricorda, peraltro, che già oggi l’assicurato può risparmiarsi accettando la rivalsa per sinistri causati da ubriachezza, per cui questa ulteriore possibilità appare, nell’ambito dell’assicurazione R.C. Auto e nel contesto dell’obiettivo di riduzione dei risarcimenti, non fornire un significativo valore aggiunto.

- d) Rinuncia alla cessione del diritto al risarcimento: appare difficile quantificare in anticipo quale potrebbe essere l’effetto sul costo dei sinistri e di conseguenza la percentuale di sconto corrispondente (che, almeno inizialmente, dunque, potrebbe essere prudenzialmente molto contenuta); come anticipato nelle considerazioni generali, si apprezza, comunque, la scelta di non aver fissato uno sconto minimo.
- e) Risarcimento in forma specifica: a differenza di quanto previsto dalla formulazione originaria presente nel Decreto Destinazione Italia e in linea con le precedenti osservazioni formulate dall’Ordine degli Attuari, la nuova formulazione proposta prevede l’eliminazione della riduzione minima prefissata e la specifica della limitazione ai soli risarcimenti spettanti all’assicurato. L’Ordine degli Attuari apprezza dunque gli interventi effettuati. Nello specifico, però, non si comprendono le motivazioni alla base della condizione di *“assenza di responsabilità concorsuale”* e le logiche della *“presupposizione”* della garanzia *“per i contratti di assicurazione di veicoli o natanti nuovi alla prima immatricolazione”*. Come già indicato nelle precedenti comunicazioni, l’intervento si ritiene positivo perché finalizzato alla riduzione dei risarcimenti. Si fa notare inoltre che, come previsto dal comma 4 dell’articolo in proposta oggetto di analisi, l’entità della riduzione deve essere comunicata all’IVASS entro 30 giorni dall’entrata in vigore di una nuova tariffa (comma 1.4), introducendo quindi una scadenza diversa rispetto a quella di pubblicazione della tariffa stessa (entro 60 giorni), per cui peraltro non è richiesta comunicazione all’IVASS, e dell’invio (sempre entro 60 giorni) della relazione tecnica sulla tariffa da parte dell’Attuario Incaricato R.C.Auto all’organo amministrativo dell’Impresa di assicurazione.
- f) La norma è innovativa rispetto alle precedenti proposte prevedendo che, in alternativa al punto precedente, sia assegnato uno sconto a seguito dell’impegno da parte dell’assicurato, *“in caso di sinistro”* (evidentemente solo nel caso di gestione del

CONSIGLIO NAZIONALE DEGLI ATTUARI

sinistro da parte della compagnia stessa), di fornire informazioni relative al soggetto che procederà alla riparazione, stabilendo un termine massimo per consentire all'impresa di assicurazione di effettuare le opportune verifiche finalizzate alla stima dell'ammontare del danno prima che le riparazioni siano effettuate”.

E' dichiaratamente una soluzione alternativa rispetto al risarcimento in forma specifica, che non comporta, per la compagnia, la necessità di una rete di carrozzerie convenzionate; teoricamente la norma è condivisibile, perché incentiva un comportamento dell'assicurato congruente con una gestione “efficiente” del sinistro. Il suggerimento è quello di completare la norma con la previsione di strumenti idonei, a disposizione della Compagnia, da utilizzare in caso di inadempimento da parte dell'assicurato e specificando, come fatto nel caso del risarcimento specifico, che la norma riguarda i soli risarcimenti spettanti all'assicurato per danni a cose. Per quanto riguarda la presumibile entità dello sconto, la sensazione è che possa non essere significativo, tenuto conto che i sinistri da cui si potrebbe generare un risparmio sono solo i sinistri Card Gestionaria (sinistro subito dall'assicurato e che rientra nella Convenzione Card) limitatamente ai danni al veicolo.

Dal testo in proposta sembrerebbe che soltanto per le casistiche previste ai punti b) e c) (nei quali è espressamente indicato “*su proposta dell'impresa di assicurazione*”) vi sia una facoltà da parte dell'impresa di proporre o meno la clausola contrattuale che genera lo sconto.

Peraltro, osservando che anche nelle altre casistiche (di cui alle lettere a), d), e) e f)) un eventuale obbligo da parte dell'Impresa (comunque con l'attuale testo in proposta non chiarito – si veda anche osservazione sulla lettera a)) potrebbe comportare criticità sotto l'aspetto dell'applicazione pratica, si suggerisce di inserire nel testo definitivo l'indicazione “*su proposta dell'impresa di assicurazione*” anche per tali casistiche.

L'Ordine degli Attuari, infine, esprime apprezzamento, per le motivazioni riportate in precedenti comunicazioni, per l'eliminazione dello sconto nel caso di accettazione da parte dell'assicurato di avvalersi di servizi medico-sanitari resi da professionisti individuati e remunerati dalle compagnie.

Al comma 2 viene fissata una scadenza (3 mesi dall'entrata in vigore) per l'adozione del Decreto che fissa le c.d. tabelle di risarcimento per le “grandi invalidità” (> 9%). Si tratta di un Decreto da tempo atteso che, se le tabelle saranno quelle auspiccate, sicuramente avrà un effetto sulla riduzione del costo dei sinistri “gravi”, e quindi sul costo complessivo (che l'ANIA valuta nel 3%), che potrà essere stimato anche anticipatamente, e quindi immediatamente “tradotto” in una riduzione del premio.

Deve però essere onestamente osservato che tale riduzione non genera di fatto alcun vantaggio economico per gli assicurati R.C. Auto nel loro complesso, tenuto conto che gli assicurati R.C. Auto costituiscono a loro volta la quasi totalità degli aventi diritto ai risarcimenti. La riduzione del premio non deriverà quindi dalla riduzione del numero delle vittime ma dell'entità dei risarcimenti spettanti ai più sfortunati (le vittime dei sinistri gravi, su cui difficilmente ci possono essere speculazioni) che di fatto finanzieranno totalmente la riduzione di premio.

CONSIGLIO NAZIONALE DEGLI ATTUARI

Ben vengano quindi le nuove tabelle se l'obiettivo è quello di ridurre i premi, ma non l'idea che questa sia da considerare una "vittoria" per gli assicurati R.C. Auto..

Articolo xx (Trasparenza delle variazioni del premio)

Preliminarmente ricordiamo come l'articolo oggetto della modifica di cui alla presente sezione (l'articolo 133 del Codice delle Assicurazioni Private) sia stato già oggetto di intervento con la Legge 24 marzo 2012 n. 27 – Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo, le infrastrutture e la competitività.

Sul tema, in particolare, l'IVASS era poi intervenuta con una interpretazione con lettera al mercato, datata 19 aprile 2012, a seguito della quale l'Ordine degli Attuari aveva già sottolineato le conseguenze, dal punto di vista tecnico – attuariale, sul settore R.C.A..

Il successivo ricorso effettuato dall'ANIA al TAR del Lazio, a seguito dell'interpretazione data dall'IVASS con la lettera citata, e il relativo pronunciamento del TAR dell'8 aprile 2013, mostrano come la formulazione dell'articolo 133, comma 1 che si andrebbe, con la presente proposta, a modificare è di importanza notevole per tutta la costruzione della tariffa R.C. Auto, delle logiche alla base e può avere implicazioni tecniche e operative molto critiche.

La nuova formulazione precisa che la variazione del premio, ora anche in aumento, deve essere indicata in valore assoluto e in percentuale all'atto dell'offerta di preventivo della stipulazione o di rinnovo. Pertanto l'entità del premio per l'annualità successiva andrebbe ora comunicata e garantita (?) anche in caso di sinistro/i.

Questa norma, interpretandola ai soli fini di maggiore trasparenza e cioè con l'idea di indicare precisamente all'assicurato quale sarebbe la riduzione/aumento del premio in caso di assenza/presenza di uno o più sinistri nel solo caso di tariffa totalmente identica a quella in vigore al momento dell'emissione della polizza oggetto di informativa, sarebbe condivisibile concettualmente (pur ricordando che esistono altre variabili in tariffa, rappresentative del livello di rischio che sta assumendo la compagnia, il cui effetto sul premio finale dipende dal fatto che sia trascorso un anno dal momento della stipula – età, anzianità del veicolo, etc...) e non comporterebbe stravolgimenti di natura tecnica sulla costruzione tariffaria.

Nel caso, invece, si intendesse rigorosamente anche come garanzia di premio di rinnovo in valore assoluto indipendentemente dall'evoluzione del fabbisogno tariffario e di altri interventi di natura tariffaria che la Compagnia ritenesse opportuno effettuare, ciò di fatto spezzerebbe ogni legame tra il costo dei sinistri ed i premi o, meglio, tra il fabbisogno tariffario e la tariffa che dovrebbe garantire la sua copertura: in altre parole, il prezzo non dipenderebbe più dal costo (se non quello vecchio stimato due anni prima) contrariamente ad ogni principio economico di base.

In particolare, in assenza di una riduzione del costo dei risarcimenti, l'applicazione di questa norma nell'interpretazione di cui al paragrafo precedente, che prescinde da qualsivoglia analisi

tecnica, potrebbe avere effetti sensibilmente negativi perché, come è noto, se la tariffa rimane invariata, il premio medio si riduce per il solo effetto dello “scivolamento” Bonus/Malus. Quindi, in assenza di una corrispondente riduzione del fabbisogno tariffario, sarebbe del tutto compromesso l’equilibrio tecnico del ramo. Finora tale eventualità non si è verificata in quanto, negli ultimi anni, gli effetti della crisi economica hanno comportato una riduzione della frequenza sinistri e di conseguenza del fabbisogno tariffario che ha più che compensato l’effetto “scivolamento” (infatti i premi medi sono diminuiti).

Rinnoviamo, in particolare su questo tema, la disponibilità a condividere, in un tavolo tecnico allargato, da anni proposto dall’Ordine degli Attuari, che riteniamo per le ragioni suddette assolutamente necessario, la ratio dell’intervento che il legislatore intende effettuare per cercare di tradurla in un testo normativo che non mini la natura stessa della costruzione tecnica di una tariffa R.C. Auto, che ricordiamo essere caratterizzata, tra l’altro, dall’obbligo della durata annuale di rapporto contrattuale. Inoltre rileviamo che procedere per interventi spot sul settore senza analizzare attraverso il tavolo proposto l’insieme dei problemi non solo non consenta di incidere in modo significativo sul livello dei premi ma non apporti alcun beneficio all’intero settore.

Articolo xx (Misure relative all’assegnazione delle classi di merito)

Con quanto previsto alla lettera a) dell’articolo 1 del testo in proposta, il comma 4-bis dell’articolo 134 del Codice delle Assicurazioni private sarebbe modificato come segue (in evidenza in rosso l’intervento proposto dalla bozza del Disegno di Legge):

“L’impresa di assicurazione, in tutti i casi di stipulazione di un nuovo contratto, relativo a un ulteriore veicolo della medesima tipologia, acquistato dalla persona fisica già titolare di polizza assicurativa o da un componente stabilmente convivente del suo nucleo familiare, non può assegnare al contratto una classe di merito più sfavorevole rispetto a quella risultante dall’ultimo attestato di rischio conseguito sul veicolo già assicurato e non può discriminare in funzione della durata del rapporto garantendo, nell’ambito della classe di merito, le condizioni di premio assegnate agli assicurati aventi le stesse caratteristiche di rischio del soggetto che stipula il nuovo contratto”

La lettera a) del comma 1, nella sua espressione “...divieto di discriminazione in funzione della durata del rapporto...”, di fatto sembrerebbe vietare l’applicazione delle misure tariffarie predisposte dalle compagnie per tariffare correttamente gli assicurati in base al profilo di rischio che li caratterizza (nel caso specifico attuate anche con l’obiettivo di penalizzare il meno possibile gli assicurati migliori), in particolare quelle che penalizzano gli attestati di rischio incompleti (che certificano dunque una durata del rapporto contrattuale inferiore a 5 anni).

Si osserva che questi coefficienti tariffari, che la norma quindi sembrerebbe vietare, non hanno altro scopo che quello di valorizzare la “credibilità” dell’attestato di rischio, distinguendo tra

assicurati che hanno effettivamente meritato la classe di appartenenza (grazie ad una “storia” virtuosa) rispetto a quelli che l’hanno semplicemente ereditata dal proprio nucleo familiare.

L’applicazione della norma in proposta comporterebbe ulteriori e del tutto ingiustificate (dal punto di vista tecnico) riduzioni di premio per chi beneficia della legge Bersani, a scapito di tutti gli altri, con impatto evidentemente nullo sui costi dei sinistri e, conseguentemente, sui premi medi complessivi; gli assicurati con una durata del rapporto contrattuale più lunga, che oggi, a parità di classe B/M, pagano un premio generalmente più basso grazie alla variabile tariffaria che questo comma vieta di utilizzare, saranno infatti chiamati a compensare i minori premi versati dagli assicurati con durata del rapporto contrattuale più breve e dai neoassicurati.

Quindi, delle due informazioni contenute sull’attestato di rischio (classe di merito e sinistrosità degli ultimi 5 anni) la prima ha perso totalmente di credibilità a seguito della c.d. legge Bersani, la seconda, che ancora poteva costituire un significativo strumento per la valutazione del rischio, non sarebbe più utilizzabile a fini tariffari.

Ci sia consentita su questo punto una considerazione pratica: l’identikit del neoassicurato che non beneficia della c.d. Legge Bersani è quello il cui nucleo familiare non possiede già un’autovettura, ma molto più spesso, considerato il rapporto tra numero di veicoli e popolazione, quello che probabilmente non ha proprio un nucleo familiare (la norma rischia quindi anche di avere effetti discriminatori su particolari categorie della popolazione).

L’Ordine degli Attuari invita quindi ad una riflessione, per esempio, sulla coerenza tra questa norma, i cui effetti sarebbero ora ulteriormente amplificati dal citato comma a), e la lettera al mercato dell’IVASS del 26/11/2014 (Tariffazione del rischio r.c.auto. Fattore tariffario “Nazionalità di nascita”) in cui l’Istituto rileva che l’utilizzo di tale fattore presenta “un elevato contenuto discriminatorio” e di conseguenza invita le compagnie a non tenerne conto.

Quale ulteriore considerazione, visto che da tempo si parla di una possibile riforma del sistema Bonus/Malus, si osserva l’assenza delle condizioni minime per la nascita di un qualsiasi sistema nuovo, **poiché in presenza di questa normativa non esiste sistema Bonus/Malus in cui la classe possa rappresentare effettivamente la storia dell’assicurato e quindi costituire, come dovrebbe essere, un utile elemento di valutazione del rischio.**

Riteniamo, dunque, anche su questo tema in particolare, come in quello riportato al punto precedente, che sia assolutamente necessario un tavolo tecnico allargato per condividere le logiche alla base degli interventi e trovare le soluzioni tecniche anche strutturali per risolvere le problematiche sollevate. In merito si sottolinea nuovamente la necessità di tale tavolo per le ulteriori ragioni in precedenza richiamate.

Le lettere b) e c) del comma 1 prevedono una penalizzazione ridotta, in caso di sinistro, per chi ha installato la “scatola nera” anche se (comma c) l’installazione avviene successivamente al sinistro.

Anche in questo caso riterremmo necessario specificare precisamente l’intento del legislatore con riferimento all’intervento di cui al comma b):

CONSIGLIO NAZIONALE DEGLI ATTUARI

- 1) l'obiettivo è quello di prevedere che, a parità di profilo di rischio dell'assicurato, in caso di sinistro, il premio cresca l'anno successivo di un importo in valore assoluto inferiore per l'assicurato che ha installato la scatola nera rispetto alla crescita di importo in valore assoluto previsto in caso di sinistro per l'assicurato che non aveva esercitato tale facoltà (ciò praticamente avviene per definizione, anche a parità di coefficienti evolutivi di scala B/M in quanto il premio "di partenza" dell'assicurato che ha installato il dispositivo è inferiore, dovendo tener conto dello sconto previsto dalla normativa, rispetto a quello dell'altro assicurato),

oppure

- 2) l'obiettivo è quello di avere proprio regole evolutive differenziate e/o scala di coefficienti differenziati in modo tale che l'incremento percentuale del premio risulti inferiore per l'assicurato che ha installato la scatola nera?

Nel caso di cui al precedente punto 1), si ritiene che la previsione non avrebbe alcun effetto aggiuntivo rispetto a quanto già normato.

Nel caso di cui al precedente punto 2), la previsione appare priva di ogni fondamento tecnico: infatti gli assicurati che hanno installato la "scatola nera" hanno beneficiato di uno sconto proprio nell'ipotesi, ragionevole, che questo fosse un indicatore di minor sinistrosità rispetto a quelli che hanno scelto di non installarla; a posteriori, il sinistro dimostra che tale ipotesi nel caso specifico non è stata confermata dai fatti, e pertanto non c'è alcun fondamento tecnico nel prevedere una "correzione" del premio (al rialzo) inferiore (anzi, dovrebbe essere superiore) rispetto a quella spettante agli assicurati per cui, senza installazione di "scatola nera", era già stata inizialmente valutata una probabilità di sinistro più alta (infatti non avevano avuto lo sconto).

La stessa annotazione vale ovviamente anche per il caso previsto dal comma c).

I successivi articoli ("Valore probatorio delle scatole nere", "Trasparenza delle procedure di risarcimento", "Allineamento della durata delle polizze accessorie alla polizza principale", "Ulteriori interventi in materia di assicurazione RC auto per la riduzione delle frodi" e "Identificazione dei veicoli non assicurati mediante tutor") riprendono in generale previsioni già note e sembrano non avere effetti sulla tariffa.

Si osserva infine che molti di questi interventi, come già segnalato più volte anche in passato, vanno ad incidere sul fenomeno delle frodi, aspetto sicuramente da perseguire ma che pesa in stima non più del 10% del costo dei risarcimenti. Pertanto quantunque si ottengano degli auspicabili risultati l'effetto sui premi sarà comunque limitato, mentre invece si trascura il restante 90% sui quali bisogna agire su più fronti che vengono solo marginalmente affrontati. Ecco perché si richiama ancora una volta l'attenzione sulla necessità di un tavolo allargato sull'intero settore.

La professione attuariale è sempre a disposizione per portare il proprio contributo di esperienza e professionalità maturato nell'ambito del settore R.C.Auto a tutti i livelli e con qualsiasi modalità e ritiene che i suggerimenti della presente nota, compreso l'invito alla creazione di un tavolo di lavoro allargato come in precedenza richiamato, possa rappresentare un valore aggiunto per la formulazione di una normativa chiara e tecnicamente supportabile a beneficio del mercato assicurativo e degli assicurati.

Si resta a disposizione per qualsiasi chiarimento in merito

Presidente CNA
Prof. Giampaolo Crenca
