

Gli interventi effettuati e quelli ancora da realizzare per un mercato efficiente della r.c. auto in Italia

X° Congresso Nazionale degli Attuari

Roma, 7 giugno 2013

Sergio Desantis

Servizio Attuariato, Statistiche e Analisi Banche Dati

1. LO «TSUNAMI» DELLE NORME DELL'ULTIMO QUINQUENNIO
2. I RISULTATI TECNICI DEL 2012
3. AGIRE SUI VERI FATTORI DI COSTO DELL'ASSICURAZIONE
 - elementi congiunturali e strutturali che impattano sulla frequenza sinistri
 - elementi strutturali che impattano sul costo medio dei sinistri
 - il livello della tassazione dei premi

Lo «tsunami» delle norme che ha travolto il ramo r.c. auto

1° luglio 1994

Liberalizzazione delle tariffe r.c. auto

29 marzo 2000
29 marzo 2001

- Blocco delle tariffe
- Legge sulle micro-permanenti

2004

Introduzione figura Attuario
Incaricato r.c. auto

2007

- 1° febbraio: risarcimento diretto
- Abolizione degli sconti massimi
- Divieto di mono-mandato agenziale per tutti i rami danni
- Classe di bonus immutata per ulteriori veicoli acquistati in famiglia
- No ad applicazione del malus in caso di sinistro con responsabilità $\leq 50\%$
- Aggiornamento dei massimali e centro di informazione italiano per tutti i sinistri

2009

- Rafforzamento della tutela del consumatore, sia come assicurato sia come danneggiato
- Innalzamento dei massimali minimi obbligatori
- Introduzione del preventivatore on-line

2011

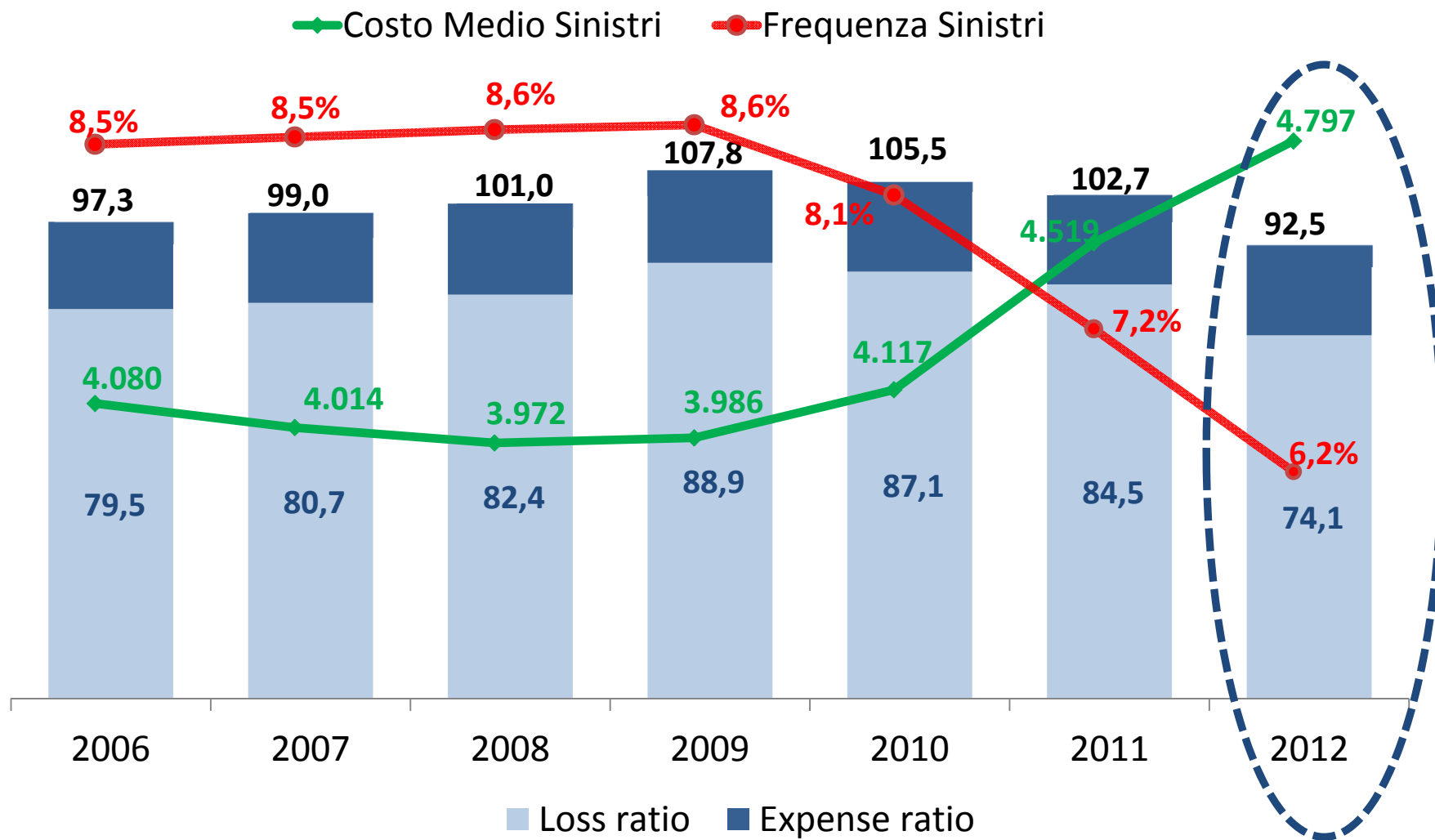
Nasce la nuova banca dati sinistri presso IVASS

2012

- Dematerializzazione dei documenti assicurativi
- Contrasto alle frodi in fase liquidativa
- Nuovi forfait per il risarcimento diretto
- Polizze abbinata alle scatole nere
- Obbligo di confronto tariffario
- Indicazione nel contratto della misura dello sconto in caso di assenza di sinistri
- Contratto base
- Abolizione del tacito rinnovo
- Libere collaborazioni fra intermediari a prescindere dal mandato
- Eliminazione del fattore «sesso» dell'assicurato

1. LO «TSUNAMI» DELLE NORME DELL'ULTIMO QUINQUENNIO
2. **I RISULTATI TECNICI DEL 2012**
3. AGIRE SUI VERI FATTORI DI COSTO DELL'ASSICURAZIONE
 - elementi congiunturali e strutturali che impattano sulla frequenza sinistri
 - elementi strutturali che impattano sul costo medio dei sinistri
 - il livello della tassazione dei premi

I risultati tecnici dal 2012 sono positivi e hanno contribuito a compensare le perdite del triennio precedente



Evoluzione del costo medio e della frequenza sinistri dei rami r.c. auto

Valori in euro

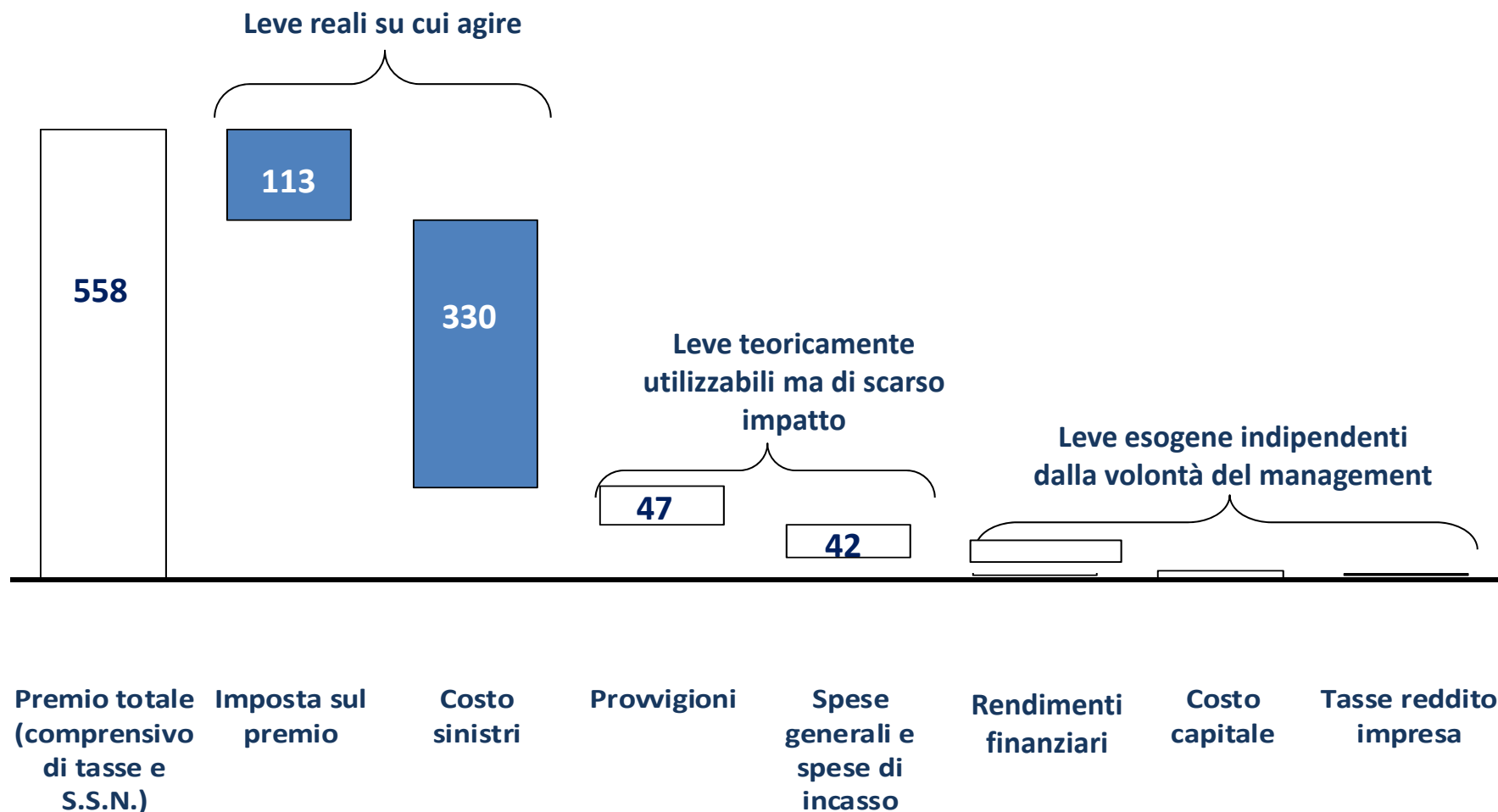
PANEL A : Esclusi sinistri I.B.N.R., il contributo al Fondo Garanzia Vittime della Strada e altre partite residuali									PANEL B : Inclusi sinistri I.B.N.R., il contributo al Fondo Garanzia Vittime della Strada e altre partite residuali	
Anno	FREQUENZA SINISTRI	VARIAZIONE %	COSTO MEDIO SINISTRI DANNI A COSE	VARIAZIONE %	COSTO MEDIO SINISTRI DANNI A PERSONA	VARIAZIONE %	COSTO MEDIO TOTALE SINISTRI**	VARIAZIONE %	FREQUENZA SINISTRI	COSTO MEDIO SINISTRI
2008	7,73%	1,6%	1.772	0,5%	11.830	-1,1%	3.913	-1,4%	8,57%	3.972
2009	7,77%	0,5%	1.725	-2,7%	11.694	-1,1%	3.903	-0,3%	8,60%	3.986
2010	7,36%	-5,2%	1.716	-0,5%	12.052	3,1%	4.057	4,0%	8,12%	4.117
2011	6,53%	-11,3%	1.803	5,0%	13.155	9,2%	4.345	7,1%	7,21%	4.519
2012*	5,64%	-13,7%	1.857	3,0%	14.776	12,3%	4.531	4,3%	6,23%	4.797

* Stima ANIA su dati desunti dalle anticipazioni del bilancio per l'esercizio 2012

** Fonte ISVAP - per il 2011 il dato è desunto dalla modulistica di vigilanza

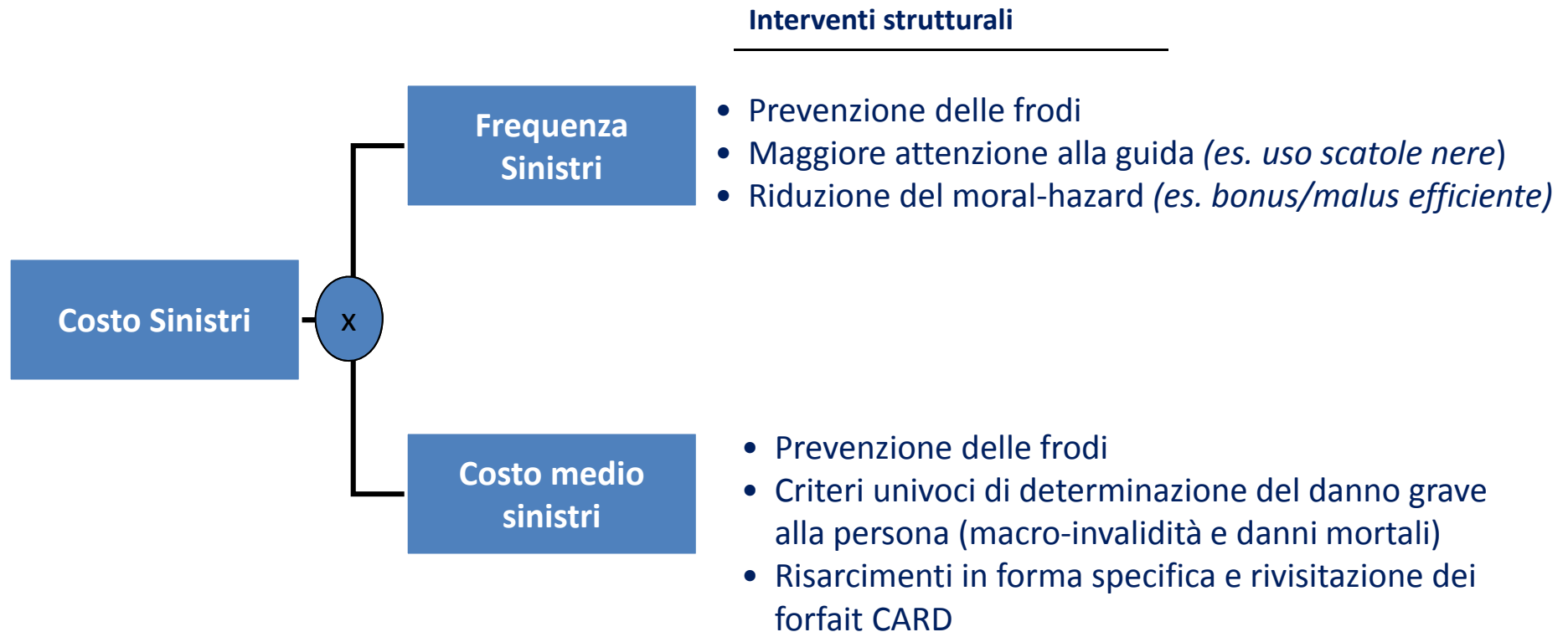
Le leve che possono essere manovrate per contenere il costo della copertura sono diverse, alcune sono comandate da fattori esogeni, altre possono incidere poco

SCOMPOSIZIONE DEL PREMIO TEORICO IMPONIBILE DI EQUILIBRIO – Anno 2012

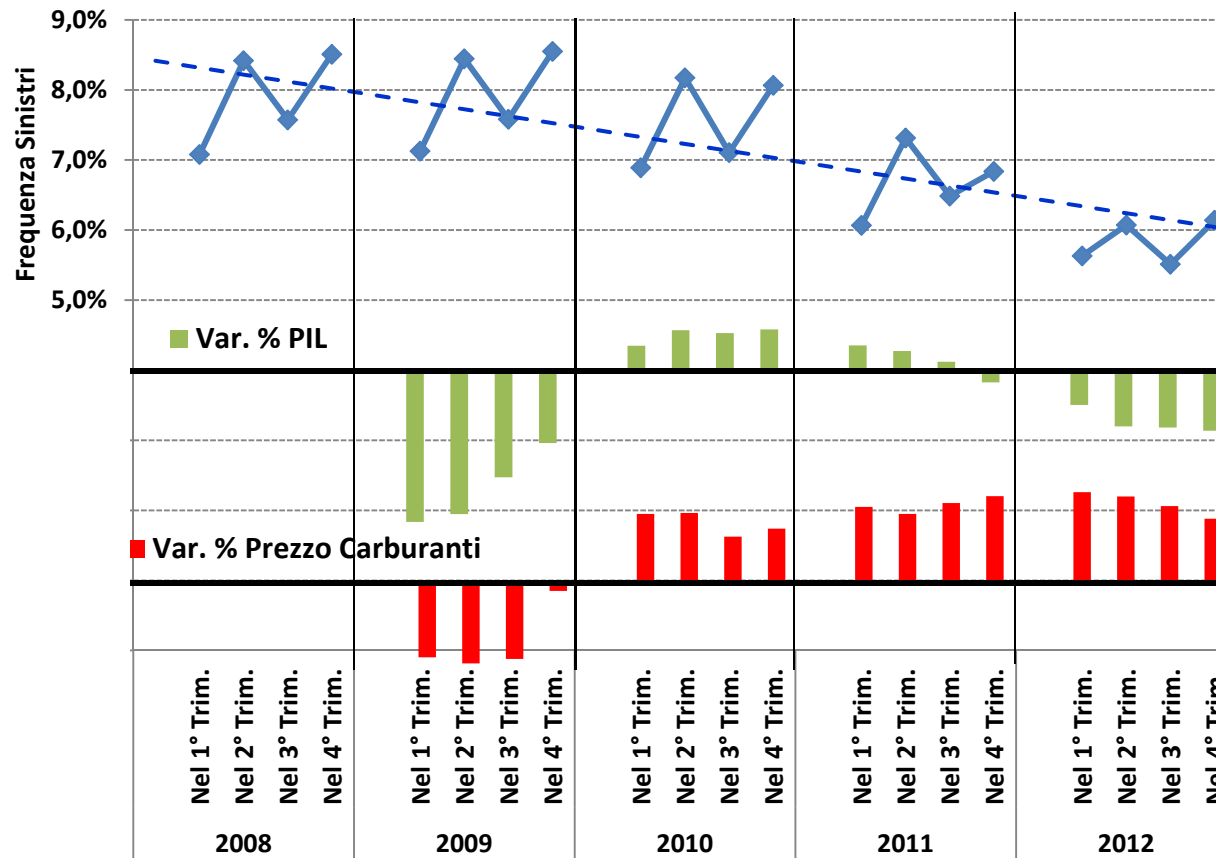


1. LO «TSUNAMI» DELLE NORME DELL'ULTIMO QUINQUENNIO
2. I RISULTATI TECNICI DEL 2012
3. **AGIRE SUI VERI FATTORI DI COSTO DELL'ASSICURAZIONE**
 - elementi congiunturali e strutturali che impattano sulla frequenza sinistri
 - elementi strutturali che impattano sul costo medio dei sinistri
 - il livello della tassazione dei premi

La leva più promettente per contenere i premi è controllare il costo dei sinistri



Focus sulla frequenza sinistri - elementi congiunturali



MODELLO DI REGRESSIONE LINEARE

Statistica della regressione

R multiplo	0,85
R al quadrato	0,72
Errore standard	0,03
Osservazioni	16

	Coefficienti	Errore standard	Stat t	Valore di significativ.
Intercetta	-0,01	0,02	-0,77	0,45
Variabile PR. CARB.	-0,57	0,11	-5,28	0,00
Variabile PIL	1,11	0,45	2,46	0,03

Coeteris paribus, una diminuzione del PIL dell'1% produce un calo dell'1,1% della frequenza sinistri; un aumento del 10% del prezzo dei carburanti determina una riduzione del 5,7% della frequenza sinistri.

La capacità predittiva del modello è verificabile con il dato (ancora provvisorio) della frequenza sinistri nel 1° trimestre del 2013 (5,2% vs 5,3%)

Il miglioramento della gestione tecnica del ramo r.c. auto nel 2012 è dovuto in massima parte a fattori congiunturali. La crisi economica in atto e la tensione sui prezzi dei carburanti hanno determinato una riduzione della circolazione che si è tradotta in un calo consistente del numero dei sinistri

Gli effetti del calo della frequenza sinistri sui prezzi r.c. auto sono già avviati

Le tariffe, secondo quanto rileva ISTAT, hanno iniziato a diminuire da novembre 2012 e per la prima volta (con l'eccezione del mese di marzo) vi sono stati 5 mesi di continuo calo dell'indice dei prezzi del settore:

Anno	Mese	Tasso % di crescita a 1 mese	Tasso % di crescita a 12 mesi
2012	novembre	-0,09	4,01
	dicembre	-0,36	3,54
2013	gennaio	-0,27	2,69
	febbraio	-0,27	2,22
	marzo	0,18	2,03
	aprile	-0,09	1,65

variazione % annualizzata: -1,80

Anche sulla base di una rilevazione effettuata dall'ANIA, a cui ha partecipato l'80% delle compagnie operanti nel ramo, risulta che da settembre 2012 a marzo 2013, il prezzo medio della copertura r.c. auto prima delle tasse è sceso da circa 444 a 423 euro. **La diminuzione è stata pari a circa 20 euro in valore assoluto e al 4,7%**

Periodo di osservazione	Premio medio di portafoglio (prima delle tasse - €)	Premio medio di portafoglio (dopo le tasse - €)
Settembre 2012	444	560
Marzo 2013	423	535
Variazione %	-4,7%	-4,5%

Nel 1° trimestre del 2013 i premi contabilizzati totali sono ammontati a 4,4 miliardi con una variazione del -6,4% rispetto all'analogo trimestre del 2012.

Focus sulla frequenza sinistri - elementi strutturali

MICROLESIONI CON INVALIDITÀ PERMANENTI

Sul fronte strutturale ha agito, con primi risultati positivi, la norma della legge 27/2012 che ha reso più stringenti i controlli sulle lesioni lievissime: si sono ridotte le microlesioni con invalidità permanenti.

Gli effetti, anche se già apprezzabili nel 2012, andranno misurati (e confermati) nel medio-lungo periodo.

Percentuale di I.P.	ANNO 2010		ANNO 2011		ANNO 2012*	
	Distribuzione % Numero Sinistri	Distribuzione % Importo Sinistri	Distribuzione % Numero Sinistri	Distribuzione % Importo Sinistri	Distribuzione % Numero Sinistri	Distribuzione % Importo Sinistri
1	8,3%	7,3%	8,6%	7,9%	7,2%	6,7%
2	6,6%	7,8%	6,9%	8,3%	6,2%	7,4%
3	2,2%	3,5%	2,4%	3,7%	2,2%	3,3%
4	0,9%	1,9%	1,0%	1,8%	1,0%	1,8%
5	0,5%	1,3%	0,5%	1,1%	0,5%	1,1%
6	0,2%	0,8%	0,3%	0,7%	0,3%	0,7%
7	0,2%	0,7%	0,2%	0,5%	0,2%	0,5%
8	0,1%	0,6%	0,1%	0,5%	0,1%	0,5%
9	0,1%	0,6%	0,1%	0,5%	0,1%	0,5%
fino a 9	19,1%	24,6%	20,1%	25,1%	17,7%	22,5%
oltre 9	2,7%	40,9%	2,6%	40,9%	3,0%	46,0%
Tot. sin. danni a persona	21,8%	65,5%	22,7%	66,0%	20,7%	68,5%
Tot. sin. soli danni a cose	78,2%	34,5%	77,3%	34,0%	79,3%	31,5%
Totale sinistri	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Nota (*): Valori provvisori, stimati sulla base di un campione limitato di imprese della Banca Dati Annuale R.C. Auto dell'ANIA

Anche in Gran Bretagna hanno recentemente affrontato problemi analoghi con un approccio molto pragmatico

Nel febbraio 2012 David Cameron si è impegnato a contenere i costi dei sinistri per risarcire i colpi di frusta attraverso la revisione del concetto di indennizzo che stava spingendo in alto i premi dell'assicurazione r.c. auto.

Gran Bretagna:

- 1.500 sinistri al giorno per colpo di frusta
- 2 miliardi di sterline di risarcimenti
- In media 90 sterline di costo per ogni polizza
- Incremento dei premi medi nel 2011 pari al 17%
- Premio giovane under 25 anni: 2.977 sterline

Italia:

- 1.200 sinistri al giorno per colpo di frusta
- 2 miliardi di euro di risarcimenti
- In media 50 euro di costo per ogni polizza
- Incremento dei premi medi nel 2011 pari al 5,8%
- Premio giovane under 25 anni: 2.964 euro

SOLUZIONI IPOTIZZATE IN GRAN BRETAGNA:

- **Applicazione della scatola nera solo per under 25 anni**
- **Pool di esperti medici che debbono attestare la reale esistenza del colpo di frusta**
- **Un incidente avvenuto sotto le 15 miglia orarie (25 Km/h) non può dar luogo a un colpo di frusta**
- **Introduzione di un prefissato limite di danno sotto al quale non si può chiedere risarcimento**

LOTTA ALLE FRODI

- Anche se le nuove disposizioni (legge n. 221/dicembre 2012) non istituiscono un organismo antifrode dotato di competenze investigative, la normativa attribuisce all'IVASS il ruolo di interlocutore e collaboratore delle imprese e delle forze inquirenti ai fini dell'esercizio, dell'azione penale attraverso articolate attività di analisi, valutazioni, segnalazioni (alle imprese e all'Autorità Giudiziaria), richiesta di informazioni, ecc.



LA NORMATIVA DEVE PERÒ ANCORA ESSERE ATTUATA

- Le informazioni che saranno trasmesse all'archivio integrato a disposizione di IVASS riguardano sia i sinistri sia le coperture assicurative (comprehensive di attestati di rischio). Sembra naturale attendersi, (anche se ancora non è chiaro) che le competenze antifrode riguardino sia la fase della liquidazione sia quella assuntiva



La «**dematerializzazione**» dei documenti r.c. auto (per il contrassegno e l'attestato di rischio) ridurrà a regime il fenomeno della non assicurazione e le falsificazioni dei documenti

Focus sulla frequenza sinistri - elementi strutturali

LIVELLO DI NON ASSICURAZIONE

Sulla base di una raccolta di informazioni a livello provinciale desunte da:

- Polizia stradale: dati pubblicati nel mese di maggio 2013 relativi ai controlli effettuati nei giorni 7 e 8 maggio sui veicoli circolanti in alcune province italiane, al fine di contrastare il fenomeno delle polizze false e dell'assenza di copertura assicurativa
- Comune, Polizia municipale, ANCI per quanto riguarda i comuni di Roma e Milano

aggregando i dati ed effettuando un'inferenza statistica con i veicoli assicurati presenti nella banca dati dell'ANIA, è stato possibile stimare il numero complessivo dei veicoli circolanti sprovvisti di copertura assicurativa.

Area	TOTALE VEICOLI ASSICURATI	STIMA VEICOLI NON ASSICURATI	TOTALE VEICOLI CIRCOLANTI	Incidenza dei veicoli non assicurati
Nord	20.757.693	997.537	21.755.230	4,60%
Centro	9.931.029	677.459	10.608.488	6,40%
Sud	10.836.168	1.456.862	12.293.030	11,90%
TOTALE ITALIA	41.524.890	3.131.857	44.656.748	7,00%

LIVELLO DI NON ASSICURAZIONE

Le sanzioni per chi guida senza assicurazione sono regolate dall'art. 193 «Obbligo dell'assicurazione di responsabilità civile» del C.d.S. (da coordinarsi con art. 170-bis del Codice dell'Assicurazioni)

- Chiunque circola senza la copertura dell'assicurazione è soggetto alla sanzione amministrativa del **pagamento di una somma da euro 841 a euro 3.287**
- La sanzione amministrativa è ridotta ad un quarto quando l'assicurazione del veicolo per la responsabilità verso i terzi sia comunque resa operante nei quindici giorni successivi al termine di cui all'art. 1901, secondo comma, del codice civile
- La sanzione è altresì ridotta ad un quarto quando l'interessato entro trenta giorni dalla contestazione della violazione, previa autorizzazione dell'organo accertatore, esprime la volontà e provvede alla demolizione e alle formalità di radiazione del veicolo
- La circolazione sulla strada del veicolo è fatta immediatamente cessare e il veicolo prelevato, trasportato e depositato in luogo non soggetto a pubblico passaggio. Quando l'interessato effettua il pagamento della sanzione l'organo di polizia dispone la restituzione del veicolo
- È sempre disposta la **confisca amministrativa del veicolo** intestato al conducente sprovvisto di copertura assicurativa quando sia **fatto circolare con documenti assicurativi falsi o contraffatti**. Nei confronti di colui che abbia falsificato o contraffatto i documenti assicurativi di cui al precedente periodo è sempre disposta la sanzione amministrativa accessoria della **sospensione della patente di guida per un anno**

Anche in questo caso l'Inghilterra ha affrontato il problema della non assicurazione in modo pragmatico

«OPERATION CUBO»



- Il 18 dicembre 2012 dalle 7 di mattina alle 10 di sera (il 14° giorno in cui è stato condotto questo genere di operazione), sono stati impiegati 1.250 poliziotti: sono stati **rottamati 552 veicoli e 105 persone arrestate**
- Dal momento in cui l'operazione CUBO è stata avviata (ottobre 2011) sono stati **rottamati 44.000 veicoli; 1.000 persone arrestate**
- Le forze pubbliche hanno «stanato» i guidatori senza assicurazione tramite l'uso di puntatori automatici dalle targhe, telecamere fisse, controlli di routine
- I veicoli non assicurati vengono immediatamente distrutti, chi viola l'obbligo di assicurarsi viene perseguito per legge e vengono tolti 6 punti alla patente

Warren Buffett : «*You never know who's swimming naked until the tide goes out*»

SCATOLE NERE

Tra le norme potenzialmente utili, ma in corso di regolamentazione con criteri che paradossalmente sono contrari all'obiettivo della legge, si segnala quella che disciplina l'offerta di polizze abbinate a «scatole nere».

A causa:

- ✓ **DEI LIMITI IMPOSTI DAL GARANTE PRIVACY**
- ✓ **DELL'INTERPRETAZIONE SECONDO LA QUALE LE COMPAGNIE SAREBBERO OBBLIGATE A OFFRIRE QUESTA TIPOLOGIA DI POLIZZE A TUTTI GLI ASSICURATI**
- ✓ **DEI COSTI DI GESTIONE DELLE SCATOLE NERE TOTALMENTE A CARICO DELLE IMPRESE CON OBBLIGO DI SCONTI SIGNIFICATIVI PER GLI ASSICURATI ADERENTI**

SI DETERMINEREBBE UN AUMENTO DI PREMIO (ANZICHÉ UNA DIMINUZIONE)

La potenziale riduzione del costo dei sinistri agisce in modo quasi esclusivo sui sinistri con danni ai veicoli di piccolo e medio importo e con danni alla persona di lieve entità (circa il 60% dell'importo totale dei sinistri) non sui sinistri gravi (il restante 40% dell'importo totale) che sono solitamente supportati da prove di dinamica e di esistenze chiare e «robuste».

ADESIONE TOTALE DA PARTE DEI CLIENTI:

Nell'ipotesi di un costo unitario della scatola nera pari a 75 euro (il costo potrebbe sfiorare i 90 euro se si tenesse conto anche dei costi di disinstallazione) e ipotizzando il loss ratio del 2011 pari all'85% (il loss ratio del 2012 è inferiore):

- solo per raggiungere l'equilibrio (**break even point**), si dovrebbero produrre risparmi pari a circa il 20% dei costi totali dei sinistri in Italia (costo scatola nera / 374 euro di sinistri)
- per produrre anche un **effetto positivo del 10%** sui premi l'impiego generalizzato di "scatole nere" dovrebbe comportare un risparmio superiore al 30% del costo dei sinistri
- ciò vorrebbe dire dimezzare i sinistri materiali e alla persona fino al 9%, poiché i sinistri gravi (40% degli importi totali) sono molto meno impattati dalla scatola nera

Poiché le ipotesi di riduzione dei costi dei sinistri sono chiaramente irrealizzabili, solo una parte dei costi legati alla scatola nera potrebbe essere recuperata dalle imprese.

La parte di costo non recuperata dovrebbe essere necessariamente ricaricata sulle tariffe, aumentata delle commissioni alla rete e delle tasse.



Nell'ipotesi ottimistica di recupero del 10% del costo dei sinistri le tariffe aumenterebbero dell'11%.

SOLO PARTE DEI CLIENTI ADERISCE:

In caso di adesione parziale, l'impatto sarebbe determinato dalla tipologia di utenti aderenti:

- Se aderisse una media degli assicurati, l'impatto sarebbe pari ad una parte omogenea rispetto all'adesione totale. **Quindi con un 30% di adesioni medie, l'aumento del prezzo finale delle polizze sarebbe superiore al 3%.**
- Se aderissero i clienti con polizze di importo più alto, probabilmente l'impatto relativo al mancato recupero del costo della scatola nera sarebbe più limitato, ma aumenterebbe fortemente l'impatto del recupero dello sconto significativo sui clienti senza scatola nera. Ipotizzando un mercato con il 30% delle polizze a 650 euro prima delle imposte (aderenti alla scatola nera) ed il 70% delle polizze a 350 euro (non aderenti), con una media di 440 euro, lo sconto del 10% dato agli aderenti richiederebbe un aumento del 10% del prezzo ai non aderenti. **Ciò li spingerebbe ad aderire e quindi il sistema tenderebbe all'adesione maggioritaria con gli effetti già descritti.**

Ridurre il moral-hazard tramite il bonus-malus

BONUS-MALUS

- ❑ L'imposizione ex lege del «bonus familiare» e l'obbligo di applicare il malus a seguito dei soli sinistri con responsabilità principale hanno determinato impropri sconti immediati per i beneficiari del provvedimento. Le minori risorse percepite in termini di premi attesi, producono squilibri tariffari che debbono essere colmati redistribuendo il fabbisogno tariffario su tutta la mutualità.
- ❑ Nessun sistema di bonus-malus può garantire il contenimento del costo dei sinistri ma rappresenta una modalità di redistribuzione del fabbisogno tariffario efficace in condizione di elevata frequenza sinistri, con il limite derivante dall'effetto «scivolamento».
- ❑ Se si valorizzasse la **storia individuale** di ciascun assicurato su un periodo temporale anche più esteso rispetto ai 5 anni attuali (con il supporto delle banche dati ANIA) si potrebbe pensare ad un sistema di personalizzazione basato appunto sulla sinistrosità pregressa che, senza creare aspettative destinate a essere inattese (sconto automatico del premio in assenza di sinistro), consenta in maniera diretta il reale confronto fra i prezzi effettivi proposti dai concorrenti a parità di condizioni facilmente verificabili.

Impiegare un sistema bonus-malus universalmente riconosciuto e che si basi sull'effettiva esperienza alla guida e sulla reale storia individuale ha i seguenti BENEFICI:

Elimina atteggiamenti speculativi volti ad ottenere improprie condizioni di bonus

Aumenta fortemente l'attenzione alla guida e riduce il moral hazard

1. LO «TSUNAMI» DELLE NORME DELL'ULTIMO QUINQUENNIO
2. I RISULTATI TECNICI DEL 2012
3. **AGIRE SUI VERI FATTORI DI COSTO DELL'ASSICURAZIONE**
 - elementi congiunturali e strutturali che impattano sulla frequenza sinistri
 - **elementi strutturali che impattano sul costo medio dei sinistri**
 - il livello della tassazione dei premi

La leva più promettente per contenere i premi è controllare il costo dei sinistri

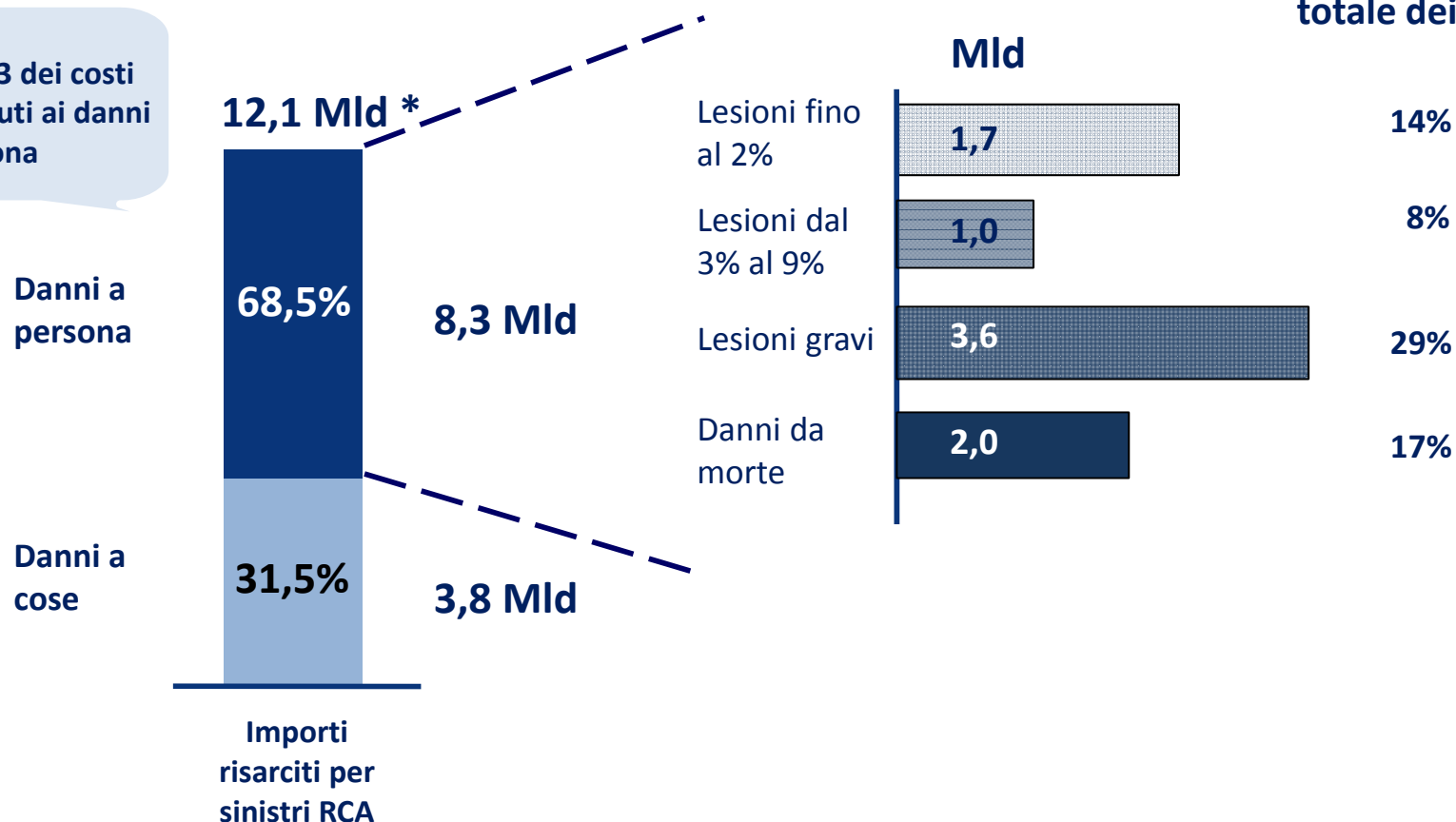


È necessario approvare la tabella per la valutazione economica e medico legale dei danni gravi alla persona - 1 di 4

Dati 2012 – miliardi di euro – Lavoro Diretto Italia

Peso sul costo
totale dei sinistri

Oltre i 2/3 dei costi sono dovuti ai danni alla persona



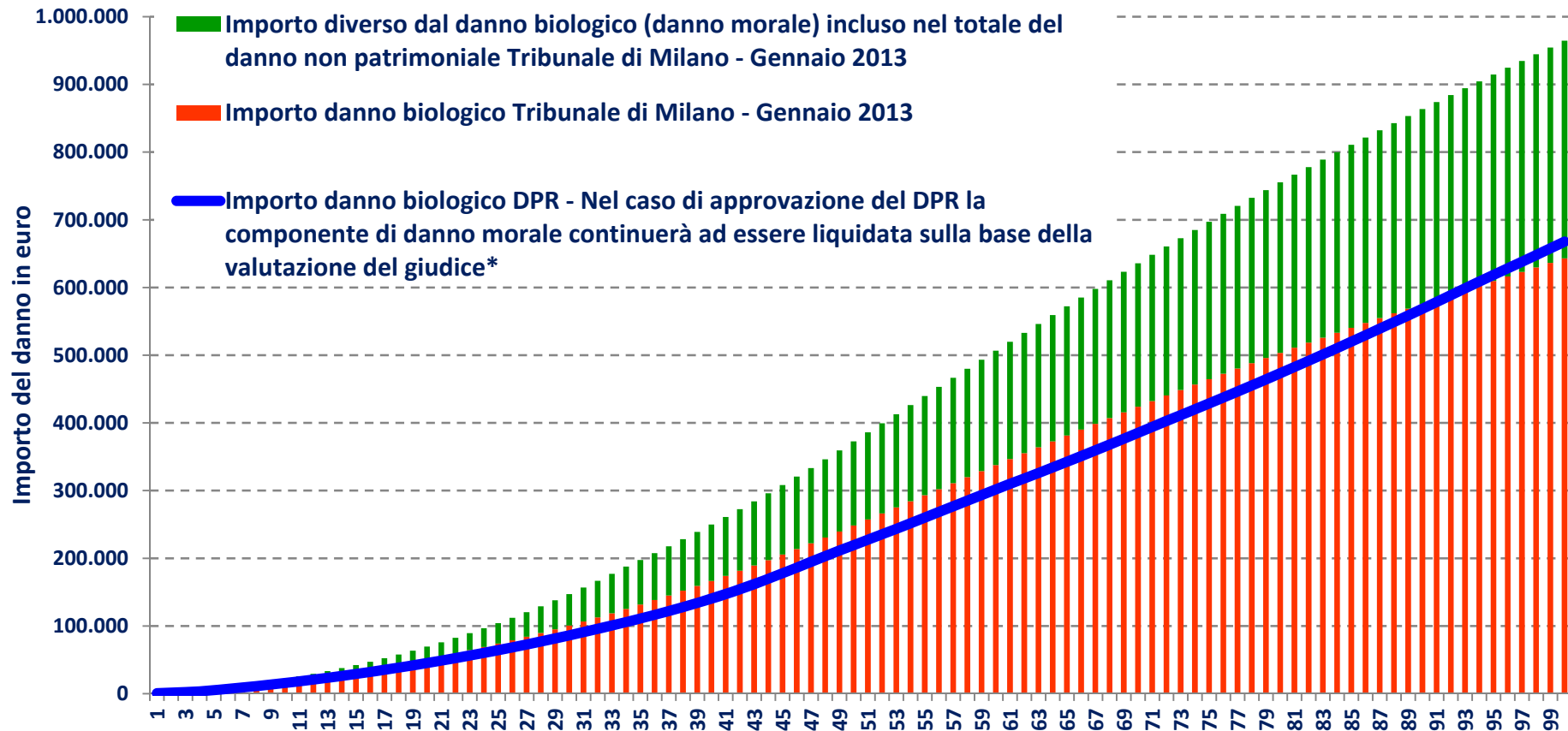
(*) Stima ANIA basata sui dati delle imprese italiane e delle rappresentanze di imprese extra UE operanti in Italia e riferita al costo dei sinistri (pagati + riservati) accaduti nel 2012; l'onere complessivo dei sinistri per il 2012, comprensivo anche dell'eventuale sufficienza/insufficienza degli importi riservati dei sinistri accaduti in anni precedenti, è pari a 13,1 miliardi.

È necessario approvare la tabella per la valutazione economica e medico legale dei danni gravi alla persona - 2 di 4

- Occorrono regole che diano certezza sia ai consumatori sia agli operatori.
- Queste norme, previste già da una legge del 2000 mai applicata, implicano tabelle che non incidono sui danni patrimoniali o morali, ma solo sul danno biologico.
- La norma dovrebbe dare maggiore equità di indennizzo tra aree territoriali e non è chiaro perché le indennità di danno biologico siano differenti se esso avviene per incidente stradale o incidente del lavoro.
- Non è corretto equiparare le tabelle di danno biologico con l'indennizzo complessivo di colui che subisce un incidente: una cosa è il danno biologico, un'altra sono gli ulteriori danni (danno morale, danno esistenziale, spese di assistenza, ecc.) che continueranno ad essere garantiti e risarciti dal sistema.

È necessario approvare la tabella per la valutazione economica e medico legale dei danni gravi alla persona - 3 di 4

Confronto fra risarcimento del danno Tribunale di Milano e DPR per un danneggiato di 40 anni di età

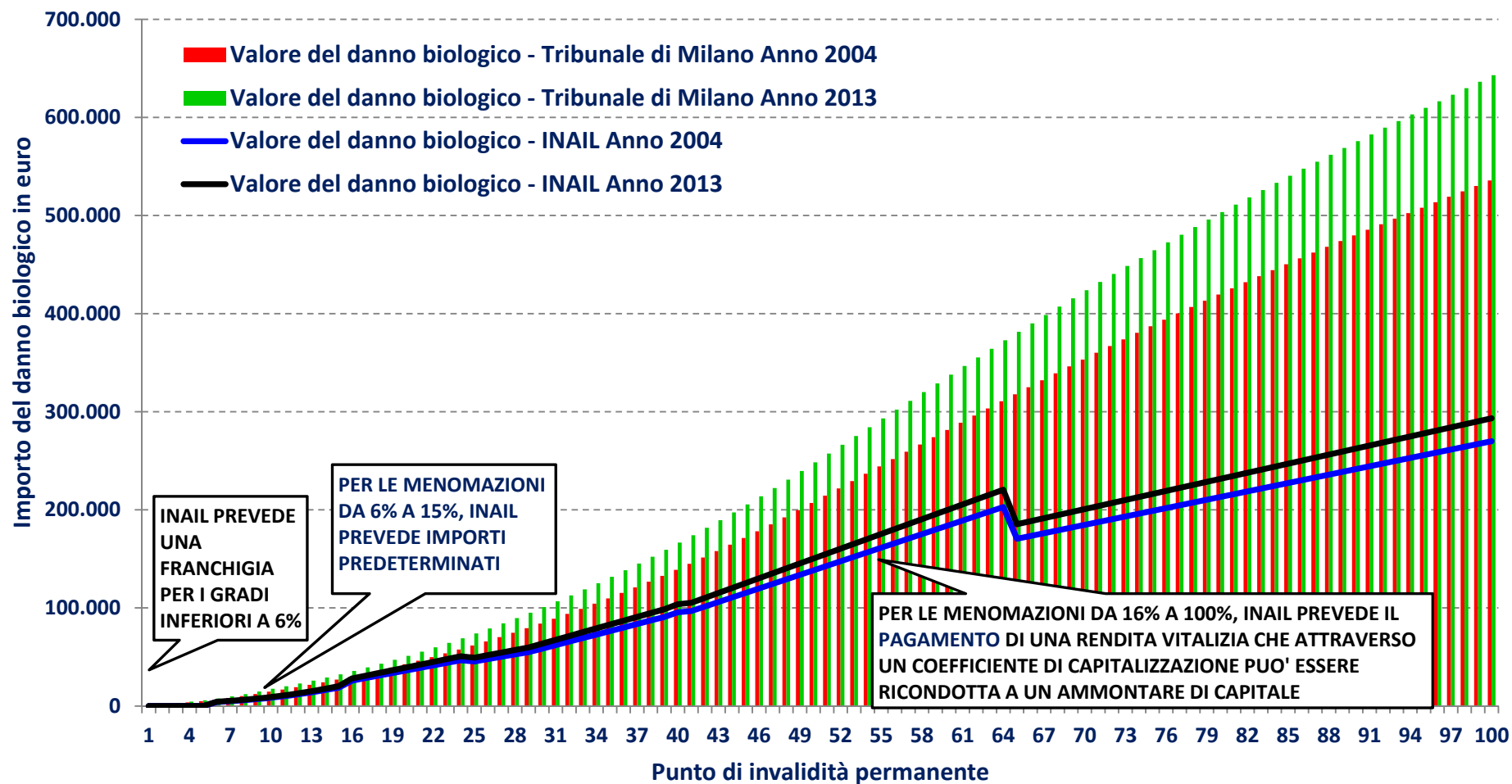


Nota (*): i valori del DPR sono stati rivalutati con l'indice tendenziale ISTAT FOI senza tabacchi a febbraio 2013

Punto di invalidità permanente

È necessario approvare la tabella per la valutazione economica e medico legale dei danni gravi alla persona - 4 di 4

Confronto del risarcimento del danno biologico fra INAIL e Tribunale di Milano DPR per un danneggiato di 40 anni di età - Anni 2004 e 2013



Confronto tra i valori economici riconosciuti in Italia e quelli applicati in Gran Bretagna

DANNO MORALE / DANNO BIOLOGICO												
NAZIONE	10% invalidità permanente			25% invalidità permanente			60% invalidità permanente			90% invalidità permanente		
	anni			anni			anni			anni		
	20	40	60	20	40	60	20	40	60	20	40	60
ITALIA	24.841	22.096	19.351	117.283	104.224	91.364	569.558	506.824	443.689	971.000	863.707	756.414
GRAN BRETAGNA	28.700	28.700	28.700	41.400	41.400	41.400	103.500	103.500	103.500	212.800	212.800	212.800

- ❑ Per la Gran Bretagna i valori sono onnicomprensivi (danno da invalidità permanente + danno da inabilità temporanea + danno morale). Per l'Italia i valori sono riferiti all'invalidità permanente e al danno morale e sono quelli più diffusi stabiliti dal Tribunale di Milano (aggiornati al 2013) ma adottati da quasi tutti gli altri tribunali. Possono ulteriormente aumentare a seguito della personalizzazione decisa dal giudice nel caso concreto in misura compresa tra il 25% e il 50%. Ai valori va aggiunta la diaria giornaliera per l'inabilità temporanea (da 96 a 144 euro al giorno se assoluta e aumentabile del 50%).
- ❑ A parità di lesione e di età della vittima i valori economici applicati in Italia solo per danno biologico e morale sono superiori da due a sei volte rispetto a quelli riconosciuti negli altri paesi europei per tutte le voci di danno non patrimoniale.

Occorre definire regole europee per il risarcimento dei danni subiti dai parenti di vittime mortali

In media in Italia i danni dei parenti di vittime mortali di incidenti stradali vengono risarciti con importi che vanno da 2 a 9 volte gli importi riconosciuti negli altri paesi europei. La differenza significativa è dovuta alla diversa valutazione del danno morale. La maggiore tutela economica accordata in Italia va valutata in termini di sostenibilità:

questi livelli economici sono garantiti da una componente importante dei premi r.c. auto

IMPORTI IN MIGLIAIA DI EURO	Impiegato (45 anni), sposato con 2 figli (15 e 9 anni), 2 genitori (75 anni), 3 fratelli (40, 38 e 37 anni), reddito lordo annuo 45.000 €		Pensionato (75 anni), vedovo, 1 figlio (40 anni), 3 sorelle (75, 72 e 70 anni), reddito da pensione lorda annuo 30.000 €		Studente (17 anni), due genitori (55 e 52 anni), 1 fratello (15 anni), 1 sorella (10 anni)	
	Minimo	Massimo	Minimo	Massimo	Minimo	Massimo
Italia (tabelle Milano 2013)	1.255	2.415	243	725	392	975
di cui danno morale	885	2.051	233	715	372	935
incidenza %	72%	85%	95%	98%	94%	96%
Gran Bretagna	585	618	34	97	46	91
Media 4 paesi (Germania, Spagna, Svizzera, Gran Bretagna)	461	548	80	131	60	105
Costo Italia/ Costo estero	2,7	4,8	3,0	5,5	6,5	9,2

Introduzione del risarcimento in forma specifica e nuovi forfait CARD

Risarcimento in forma specifica

È necessario introdurre il risarcimento in forma specifica in via obbligatoria, riconoscendo al danneggiato che rifiuti la riparazione diretta del veicolo un risarcimento pecuniario corrispondente al costo che l'assicurato avrebbe affrontato se la riparazione fosse stata eseguita nelle proprie carrozzerie convenzionate

Rivisitazione dei forfait CARD

È necessario un provvedimento attuativo dell'IVASS per la definizione del nuovo criterio di determinazione dei valori dei costi e delle franchigie per la regolazione dei rapporti economici tra le imprese partecipanti al sistema. ANIA ha già presentato ad IVASS e AGCM una proposta diretta ad aumentare la competizione tra le imprese (ad es. rimborsi fra imprese basati sul valore reale dell'importo risarcito in abbinamento però a controlli di gestione e conguagli di fine anno sulla base di confronti bilaterali tra costi medi aziendali).

Il meccanismo di regolazione dei rapporti economici tra imprese è l'aspetto più delicato del sistema di risarcimento diretto e deve pertanto formare oggetto di approfondite analisi che mettano in evidenza gli effetti pratici e non le impostazioni teoriche delle soluzioni prospettate.

1. LO «TSUNAMI» DELLE NORME DELL'ULTIMO QUINQUENNIO
2. I RISULTATI TECNICI DEL 2012
3. **AGIRE SUI VERI FATTORI DI COSTO DELL'ASSICURAZIONE**
 - elementi congiunturali e strutturali che impattano sulla frequenza sinistri
 - elementi strutturali che impattano sul costo medio dei sinistri
 - **il livello della tassazione dei premi**

La tassazione sulla r.c. auto

Per ogni 100 euro di premio finale (comprensivo sia di tasse sia del SSN) pagato dagli assicurati italiani 20,30 euro sono relativi agli oneri fiscali, di cui 12,00 euro per l'imposta e 8,30 euro per il contributo al SSN

La facoltà concessa alle province nel 2011 di aumentare (o diminuire) l'attuale aliquota percentuale sul premio fino al massimo di 3,5 punti percentuali ha comportato solo un aumento generalizzato: oggi per quasi tutte le province l'aliquota dell'imposta è pari al 16% e agisce in modo iniquo: più è elevato il premio più è alta la tassazione.

Si potrebbe intervenire riducendo la componente dell'aliquota fiscale, attraverso la previsione di una misura fissa espressa in euro e uguale per tutte le province italiane.

Paese	Imposte e Oneri Parafiscali
Regno Unito	6,00
Olanda	9,70
Spagna	8,15
Germania	19,00
Italia	25,50 (*)
Francia	34,20

Nota (): Valore medio nazionale che tiene conto delle aliquote vigenti a marzo 2013 a livello provinciale*

Gli interventi effettuati e quelli ancora da realizzare per un mercato efficiente della r.c. auto in Italia

X° Congresso Nazionale degli Attuari

Roma, 7 giugno 2013

Sergio Desantis

Servizio Attuariato, Statistiche e Analisi Banche Dati