

Documento di consultazione n. 3/2014

SCHEMA DI REGOLAMENTO CONCERNENTE LA DEFINIZIONE DELLE MISURE DI SEMPLIFICAZIONE DELLE PROCEDURE E DEGLI ADEMPIMENTI NEI RAPPORTI CONTRATTUALI TRA IMPRESE DI ASSICURAZIONI, INTERMEDIARI E CLIENTELA ANCHE IN ATTUAZIONE DELL'ART. 22, COMMA 15 BIS, DEL DECRETO LEGGE 18 OTTOBRE 2012, N. 179, CONVERTITO NELLA LEGGE 17 DICEMBRE 2012, N. 221.

Legenda

Nella riga "Commentatore" i singoli soggetti dovranno inserire la loro denominazione abbreviata.

Nella riga "Osservazioni generali" i singoli soggetti potranno inserire commenti di carattere generale.

Nelle colonne "Paragrafo" e "Riferimento" andranno inseriti, rispettivamente il paragrafo e l'aspetto cui si riferisce l'osservazione e la proposta di modifica.

Nella colonna "Contributi e proposte" andranno inserite i singoli contributi e le relative proposte di modifica. Il Commentatore inserirà in tale colonna l'eventuale richiesta, motivandone le ragioni, di pubblicazione del contributo in forma anonima.

Commentatore

ORDINE DEGLI ATTUARI

Osservazioni generali

Di seguito ci preme riportare alcune osservazioni di carattere generale relativi al sistema di indennizzo diretto.

Il risarcimento diretto e il contenimento dei costi

In prima analisi, l'Ordine ritiene che non ci sia motivo per cui un sistema di risarcimento diretto, di per se stesso, indipendentemente dal fatto che esista o meno un sistema di compensazione o regolazione degli esborsi tra le compagnie aderenti, costituisca un elemento idoneo alla riduzione dei costi, rispetto a quelli che verrebbero sostenuti dall'intero sistema in presenza di una gestione della liquidazione "ordinaria".

Non si vede infatti come le regole di gestione della liquidazione possano incidere sui fattori che determinano la frequenza sinistri (intensità della circolazione, qualità delle strade, efficienza dei veicoli, stile di guida ecc.), né si può pensare che l'obiettivo di contenere quanto più possibile il costo dei sinistri venga perseguito dalle imprese solo in virtù della presenza del risarcimento diretto.

Al contrario, è ragionevole ipotizzare che nei confronti di un danneggiato che è anche un proprio cliente (magari non solo nel ramo RCA), la gestione del sinistro possa essere influenzata anche da motivazioni di tipo "commerciale", e quindi risultare meno "rigida" di quello che accadrebbe nei confronti di un terzo, con conseguente incremento dell'importo liquidato.

Implicazione delle attuali regole di compensazione tra le imprese

Le regole di compensazione dei costi sostenuti dalle imprese in conseguenza del risarcimento diretto possono comportare significative conseguenze nelle scelte delle imprese stesse, sia nell'ambito della liquidazione dei sinistri che in quello dell'assunzione dei rischi e determinazione delle tariffe.

Infatti, in tutti i casi in cui il sistema di compensazione dei costi sostenuti dalle imprese non preveda, come invece era previsto dal "sistema del vecchio CID", il rimborso puntuale degli importi effettivamente liquidati per conto altrui con relativo successivo saldo tra le imprese basato sul costo medio dei sinistri corrisposti, ma avvenga su base forfetaria, si possono presentare per le imprese opportunità di comportamenti tali da far aumentare i costi complessivi del sistema: per esempio la liquidazione senza i dovuti accertamenti (i cui esiti avrebbero magari consentito di respingere il sinistro) di piccoli danni ai propri assicurati, in virtù del rimborso di un forfait che consente di realizzare un utile a conto economico. Si tratta delle "prassi opportunistiche" citate dall'Istituto nella relazione di presentazione al documento in consultazione.

A ciò si aggiunge che, in presenza di sistemi di compensazione non puntuali, ciascuna impresa può realizzare un utile o una perdita dalla gestione dei sinistri per conto altrui, semplicemente in virtù della composizione qualitativa del proprio portafoglio; accade quindi che le tariffe vengono calcolate non solo tenendo conto degli importi effettivamente sostenuti per i sinistri con responsabilità, ma anche del guadagno/perdita sulla gestione dei sinistri senza responsabilità dei propri assicurati. In particolare, tenuto conto che sinora i forfait sono risultati in genere inferiori ai costi medi effettivamente sostenuti (poiché stimati con l'obiettivo dichiarato di contenere i costi, nell'ipotesi tutta da verificare che un forfait ridotto abbia una funzione di calmiera), molti assicurati stanno pagando inconsapevolmente, oltre al premio di responsabilità civile, anche quello a copertura dei maggiori costi, rispetto ai forfait, che le imprese dovranno sostenere per il risarcimento dei danni subiti in occasione di sinistri che non li vedono responsabili.

Questi "effetti collaterali" del risarcimento diretto non possono venire completamente eliminati se non, come detto, con regole di compensazione che prevedano il rimborso puntuale di ogni singolo sinistro con relativo successivo saldo tra le imprese basato sul costo medio dei sinistri corrisposti.

Suggerimenti

Fermo restando l'attuale sistema di regolazione basato su *forfait*, che, si ricorda, è già stato per due volte sostanzialmente modificato proprio per ridurre gli effetti distorsivi sopra descritti, si ritiene che potrebbero essere utili ai fini di una maggiore equità del sistema di compensazione due tipi di interventi:

1. Determinazione dell'importo dei forfait

L'analisi dei moduli di vigilanza 29.A2 e 29.A3 evidenzia come i costi medi dei sinistri CARD (mod. 29A2) siano generalmente superiori (anche dopo aver dedotto le spese di liquidazione) a quelli dei corrispondenti forfait (mod. 29 A3); ciò è riscontrabile anche dalla statistica annuale RCA dell'ANIA. La cosa non deve sorprendere, tenuto conto che, come più volte richiamato nella relazione del comitato tecnico ministeriale a ciò predisposto, le ipotesi utilizzate per la determinazione dei forfait (che sono ovviamente il frutto di una stima) sono sempre indirizzate verso i valori più bassi "al fine di incoraggiare il contenimento dei costi".

Il presupposto è quindi che il valore del forfait abbia un effetto di calmiera sul costo dei sinistri, nell'ipotesi di una sua funzione (psicologica?) di soglia da non superare.

Ci sia permesso osservare che, dal punto di vista tecnico, il presupposto è totalmente infondato tenuto conto che l'importo di un sinistro CARD, sia esso di importo superiore o inferiore al

corrispondente forfait, ha un effetto a conto economico del tutto indipendente dal valore del forfait stesso, e di ciò tengono conto le imprese nell'ambito dei sistemi di incentivazione alla rete liquidativa (in modo del tutto analogo a quanto avviene nelle assicurazioni dei rischi diretti).

Un primo intervento a favore dell'equità dei rimborsi potrebbe essere quindi quello di calcolare il valore dei forfait in modo più aderente all'effettivo costo medio dei sinistri CARD, senza condizionamenti dovuti a presupposti tutti da dimostrare.

2. Articolazione dei *forfait*

L'attuale suddivisione dei *forfait* tra veicoli a 2 e a 4 ruote ha posto rimedio a un'evidente iniquità del precedente sistema indistinto, che penalizzava oltremodo i motoveicoli per cui, per i sinistri subiti, il costo medio è decisamente più elevato tenuto conto della maggior probabilità di lesioni al conducente, nonché della loro gravità.

Si ritiene che, ferma restando questa suddivisione, si dovrebbe porre rimedio ad un altro aspetto per cui è ancora rimasto un fattore di iniquità, sempre a danno delle 2 ruote, che riguarda questa volta non il danno subito, ma quello provocato. E' infatti evidente, per esempio, che il danno a un'autovettura di controparte provocato da un motoveicolo sia mediamente inferiore a quello che può produrre un veicolo a 4 ruote, per non parlare dei danni al conducente, che nel primo caso sono molto rari: ciononostante oggi il forfait debitore è uguale in entrambi i casi, perché dipende solo dal tipo di veicolo che ha subito il danno. Quindi i motoveicoli responsabili di un sinistro CARD sono soggetti ad un forfait debitore mediamente più elevato del costo effettivo del sinistro provocato, che sarebbe invece sostenuto in un sistema di liquidazione ordinaria.

Per ovviare a questa palese iniquità, si propone di valutare l'ipotesi di differenziare il forfait non solo in base al tipo di veicolo (2/4 ruote) che ha subito il danno, ma anche in base a quello che l'ha provocato, sempre sulla base della distinzione 2/4 ruote.

Con riferimento al Documento di consultazione n. 5 del 2014, osserviamo in via preliminare quanto segue:

Richiamiamo l'attenzione dell'Istituto sulla definizione di impresa efficiente, in particolare il parametro del costo medio del risarcimento può non essere direttamente rappresentativo del livello di efficienza o inefficienza in quanto dipende da diversi fattori, quali, ad esempio, la composizione del portafoglio dell'impresa in termini di parco veicoli assicurati.

L'obiettivo che l'Istituto si è prefisso come descritto nella premessa del documento in consultazione è in linea generale condivisibile soprattutto se lo si legge unitamente al tema sollevato dall'Ordine degli Attuari riferito alle casistiche da disincentivare rappresentate da mancati accertamenti su sinistri di importo ridotto, da gestire, che potevano essere respinti ma vengono gestiti esclusivamente perché la loro gestione comporta un utile a conto economico, in presenza di un forfait più elevato (utile che non sarebbe stato realizzato nel caso in cui il sinistro fosse stato respinto).

Il meccanismo di incentivazione/disincentivazione previsto dal documento in consultazione, pur senza eliminare la possibilità di comportamenti opportunistici che riducono il costo medio, quantomeno non li vede ulteriormente premiati in quanto, per la determinazione degli incentivi legati al costo medio, vengono eliminati e non considerati sinistri inferiori ad una determinata soglia. Sarà, dunque, fondamentale la scelta di questo costo "soglia".

Dal documento in consultazione si evince che il meccanismo degli incentivi/penalizzazioni integra l'attuale sistema delle compensazioni (forfait) già in vigore.

Si auspica che in sede di determinazione di tali forfait si possa tener conto delle indicazioni dell'Ordine degli Attuari come in precedenza riportate.

L'Ordine degli Attuari esprime il suo apprezzamento per la modifica del sistema di rimborso legato alla componente Card CTT, in quanto, almeno su questa componente, si è passati ad un approccio considerato dall'Ordine degli Attuari come maggiormente adatto a riallineare i costi sostenuti dalle singole imprese a quanto derivante dalla effettiva responsabilità dei propri assicurati.

Si osserva che la valutazione dell'impatto del meccanismo proposto dal documento in consultazione per la singola Impresa è strettamente connessa al livello dei parametri che l'Istituto fisserà di anno in anno che, in ordine di significatività e di impatto, risultano i seguenti:

- Misura massima di scostamenti percentuali tra penalizzazione massima e incentivo massimo alla base della definizione dei parametri del modello lineare che permettono di pervenire alla aliquota di penalizzazione/incentivo da associare alla singola impresa (per le tre casistiche)
- Livello di percentile per definire l'importo dei sinistri pagati che rientreranno nel campione
- Soglia di premi per ingresso delle imprese nel campione per macroclasse

Paragrafo	Riferimento	Contributi e proposte
<p>Articolo 3 Comma 2 e Comma 3</p>	<p>Ambito di applicazione incentivi/penalizzazioni</p>	<p>Si chiede all'Istituto di confermare l'interpretazione che il sistema di incentivi/penalizzazioni si applichi, per ciascuna generazione, alle sole Imprese che nell'anno precedente hanno emesso premi in misura superiore alle soglie individuate ai sensi dell'articolo 5, per la macroclasse "ciclomotori e motocicli" o per la macroclasse "veicoli diversi da ciclomotori e motocicli" oppure se questa limitazione vale solo ai fini della determinazione dei parametri tecnici di input del modello lineare utilizzato (esempio costo medio minimo e massimo) fermo restando che poi tutte le imprese partecipano al meccanismo di incentivi/penalizzazioni.</p> <p>Nel secondo caso, per come è costruito il modello lineare (con parametri determinati solo sulla base dei dati relativi alle imprese che superano la "soglia") ci sarebbe il rischio che il complesso delle incentivazioni/penalizzazioni non risultasse a saldo nullo.</p>



<p>Allegato 1 Punto 1</p>	<p>Calcolo della percentuale di incentivo/penalizzazione in relazione al costo medio dei sinistri subiti</p>	<p>L'allegato riporta la seguente frase "La valutazione è effettuata a partire dall'anno di generazione (antidurata 0) ed è aggiornata nei successivi due anni (antidurata 1 e 2)".</p> <p>Non essendo ulteriormente specificato altro, sembra che l'incentivo/penalizzazione venga determinato in 3 anni consecutivi sulla base del costo medio dei sinistri "pagati a titolo definitivo fino alla data di riferimento".</p> <p>Non è specificata l'esistenza di un sistema di conguaglio che, alla fine del terzo periodo, determina l'incentivazione/penalizzazione sulla base del costo medio "ultimo" (quello che effettivamente rappresenta il parametro valutativo relativo alla singola generazione) recuperando eventuali incentivazioni/penalizzazioni "indebitamente" assegnate nei due periodi precedenti e che dovrebbero, a nostro avviso, essere considerati come "acconti".</p> <p>A titolo di esempio, due imprese (impresa 1 e impresa 2) che abbiano all'antidurata 2, un costo medio "ultimo" entrambe uguale a 2.000 e quindi entrambe "ugualmente efficienti", potrebbero essere destinatarie, in assenza di conguagli tra le differenti epoche di valutazione, di diversi importi complessivi di incentivo/penalizzazione. Ciò accadrebbe, per esempio, se l'impresa 1 avesse raggiunto il costo medio "ultimo" con una progressione: 1.500, 1.800, 2.000 e l'impresa 2 lo avesse raggiunto con la progressione: 1.300, 1.600, 2.000.</p> <p>A nostro avviso, ogni valutazione successiva alla prima dovrebbe determinare un aggiornamento dell'incentivo/penalizzazione dal cui ammontare, per determinare l'incentivo/penalizzazione da regolare in quell'anno, andrebbe dedotto l'incentivo/penalizzazione assegnato in precedenza, al fine di evitare ingiustificate attribuzioni di incentivi/penalizzazioni.</p> <p>Pur consapevoli che un costo medio inizialmente basso è normalmente associato a una velocità di liquidazione ridotta (quindi in questo caso all'incentivo sul costo medio verrebbe contrapposta, in generale, una penalizzazione sulla velocità di liquidazione, quest'ultimo peraltro calcolato solo all'antidurata 0), riteniamo che l'incoerenza del sistema premiante (per come sembra essere al momento impostata), non possa essere completamente eliminata e che l'importo degli ingiustificati incentivi/penalizzazione dipenda fortemente dalle scelte individuate sui parametri del modello (tipicamente differenze tra incentivo massimo e penalizzazione massima sia sui costi medi che sulla velocità di liquidazione).</p> <p>Inoltre, per quanto riguarda in particolare i sinistri con lesioni al conducente, si ritiene che limitare il momento della valutazione definitiva all'antidurata 2 possa produrre comportamenti opportunistici da</p>
---	--	--

		<p>parte delle imprese che avrebbero interesse a dilazionare la chiusura definitiva dei sinistri di importo elevato al fine di contenere il costo medio dei sinistri pagati nel periodo oggetto di valutazione. Al fine di evitare, o comunque di ridurre tale possibilità, si suggerisce o di aumentare l'antidurata di riferimento della valutazione definitiva oppure di condizionare l'erogazione dell'incentivo al raggiungimento di una velocità di liquidazione prefissata (esempio 95%).</p>
<p>Allegato 1 Punto 3</p>	<p>Calcolo della percentuale di incentivo/penalizzazione in relazione alla velocità di liquidazione</p>	<p>Per l'incentivo legato alla velocità di liquidazione è inserito un aggiustamento legato all'Archivio Integrato Antifrode; tale aggiustamento sembra, però, essere stato previsto esclusivamente al denominatore "ND" (sinistri denunciati) del rapporto per il calcolo della velocità di liquidazione e non anche al numeratore "NS" (sinistri chiusi con pagamento); per omogeneità sarebbe più opportuno escludere tali sinistri anche per la definizione del numeratore.</p>