

**DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE N. 5/2017**

**SCHEMA DI REGOLAMENTO IVASS RECANTE I CRITERI E LE MODALITA' PER LA DETERMINAZIONE DA PARTE DELLE IMPRESE DI ASSICURAZIONE DEGLI SCONTI OBBLIGATORI DI CUI ALL'ARTICOLO 132-TER, COMMI 2 E 4, DEL DECRETO LEGISLATIVO 7 SETTEMBRE 2005, N. 209 – CODICE DELLE ASSICURAZIONI PRIVATE – MODIFICATO DAL DECRETO LEGISLATIVO 12 MAGGIO 2015, N. 74 E DALLA LEGGE 4 AGOSTO 2017, N. 124 - NELL'AMBITO DELL'ASSICURAZIONE DELLA RESPONSABILITA' CIVILE DERIVANTE DALLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI A MOTORE**

**LISTA DELLE PROVINCE A MAGGIORE TASSO DI SINISTROSITA' DI CUI ALL'ART. 132-TER, COMMI 3 E 8 DEL DECRETO LEGISLATIVO 7 SETTEMBRE 2005, N. 209 – CODICE DELLE ASSICURAZIONI PRIVATE – MODIFICATO DAL DECRETO LEGISLATIVO 12 MAGGIO 2015, N. 74 E DALLA LEGGE 4 AGOSTO 2017, N. 124**

**Legenda**

**Nella riga "Commentatore" i singoli soggetti dovranno inserire la loro denominazione (anche in forma abbreviata).**

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

**Nelle colonne "Articolo" e "Comma" andranno inseriti, rispettivamente, l'articolo e il comma cui si riferisce l'osservazione e la proposta di modifica.**

**Nella colonna "Osservazioni e proposte" andranno inserite le osservazioni specifiche e le proposte di modifica.**

**Commentatore**

**ORDINE DEGLI ATTUARI**

<b>Osservazioni generali</b>	<p>In via preliminare, l'osservazione di maggiore rilevanza riguarda la scelta di fare riferimento al premio puro dei sinistri gestiti <b>(punto f) dell'art.2 Definizioni)</b>, la quale non appare totalmente coerente con il concetto di "virtuosità" dell'assicurato e con le modalità con cui le Compagnie determinano la tariffa e quindi il premio medio (che tiene necessariamente conto del saldo delle 4 gestioni). Soprattutto ai fini della comparazione dei livelli di sinistrosità tra gruppi di assicurati (p.es. quelli con e senza scatola nera, oppure residenti nelle diverse province) le differenze possono essere sostanziali considerando che l'equivalenza sinistri gestiti-sinistri passivi si realizza solo a livello di totale mercato RCA e non per sottoinsiemi di rischi. In sintesi, il parametro preso come riferimento per determinare il livello di sconto minimo definito nel documento in consultazione rappresenta una informazione che non appare coerente con l'imponibile cui tale sconto minimo dovrà poi essere applicato. Questa impostazione potrebbe dunque risultare non coerente anche con gli obiettivi della Legge tesa, dal nostro punto di vista, a favorire gli assicurati che non provocano sinistri e non quelli che non li subiscono, come appare anche alla lettura dell'art.132-ter, comma 4, che riserva lo sconto obbligatorio aggiuntivo agli assicurati "che non abbiano provocato sinistri con responsabilità esclusiva o principale o paritaria..."</p> <p>Inoltre si ritiene che su portafogli di piccole dimensioni (per esempio piccole province, anche per grandi compagnie) l'incidenza di singoli sinistri gravi può essere molto rilevante sul valore del premio puro. Pertanto, si suggerisce di esplicitare, se il parametro di riferimento per la determinazione dello sconto minimo sarà confermato essere il premio puro (sia se riferito ai sinistri gestiti che ai sinistri passivi come suggerito), la possibilità di tener conto di questo fenomeno per evitare possibili effetti distorsivi (p. es. considerare solo i sinistri fino a una certa soglia).</p>	
<b>Osservazioni e proposte</b>		
<b>Articolo</b>	<b>Comma</b>	

<b>DC 5/17</b>	<b>Pagina 9</b>	<p>Segnaliamo un refuso a pagina 9 che si suggerisce di correggere come di seguito riportato:</p> <p>....VISTA la legge 4-<del>luglio</del>-<del>agosto</del>-2017 n. 124.....</p>
<b>DC 5/17 Art. 2</b>	<b>1, lettera f</b>	<p>In base alla precedente osservazione di carattere generale, si suggerisce quindi di sostituire il premio puro qui definito con quello ottenuto come prodotto tra la frequenza dei sinistri "passivi" (no CARD + CARD debitori + CARD naturali) e il relativo costo medio comprensivo anche del saldo CARD gestionali - FORFAIT gestionali, come da formula seguente:</p> $PP = \frac{n^{\circ} sx (NC + CD + CN)}{n^{\circ} rischi-anno} \times \frac{\$ sx (NC + CD + CN + CG - FG)}{n^{\circ} sx (NC + CD + CN)}$ <p>Per i motivi esplicitati al punto successivo, si invita peraltro a valutare anche la possibilità di far riferimento alla sola frequenza sinistri passivi anziché al premio puro</p>
<b>DC 5/17 Art. 6</b>	<b>1, lettera a</b>	<p>Si dà seguito a quanto riportato nella precedente osservazione di carattere generale dando evidenza che dalle osservazioni statistiche il confronto tra assicurati che hanno stipulato contratti con e senza "scatola nera" produce risultati sostanzialmente diversi se il parametro di valutazione (sia esso la sola frequenza sinistri o il premio puro) è relativo ai sinistri "gestiti" o ai sinistri "passivi". A tale riguardo sono state effettuate delle elaborazioni a partire dalla Statistica Annuale RCA prodotta dall'ANIA (campione pari a circa l'85% dei premi RCA) sulle autovetture ad uso privato assicurate con formula Bonus/Malus e con polizza singola (esercizi 2014-2015-2016). Si precisa che da questa statistica non è possibile individuare correttamente la componente passiva dei sinistri CARD naturali (sinistri fra veicoli assicurati con la medesima impresa) poiché gli stessi sono classificati in base al veicolo che ha subito il sinistro e non a quello che l'ha provocato; pertanto nell'ambito dei sinistri "passivi" sono stati conteggiati solo i sinistri no CARD e i CARD debitori. Poiché l'obiettivo dell'analisi non è il valore assoluto dei parametri frequenza sinistri e premio puro, ma le differenze tra i valori osservati per i parametri stessi sui contratti con e senza "scatola nera", si ritiene che questa carenza di informazioni, che ovviamente le imprese non avranno nell'analisi dei propri dati, non alteri il significato delle conclusioni che se ne possono trarre e che vengono di seguito esposte, con riferimento alle seguenti tabelle:</p>

		ESERCIZIO 2014					
		% r-a con scatola nera: 12,62%					
		SX GESTITI			sx NO CARD + CARD DEB		
		SENZA	CON	diff.	SENZA	CON	diff.
	Frequenza	5,87%	6,22%	5,96%	4,91%	4,66%	-5,04%
	premio puro	231,23	250,52	8,34%	200,35	200,31	-0,02%
		ESERCIZIO 2015					
		% r-a con scatola nera: 14,62%					
		SX GESTITI			sx NO CARD + CARD DEB		
		SENZA	CON	diff.	SENZA	CON	diff.
	Frequenza	5,82%	6,26%	7,55%	4,86%	4,64%	-4,40%
	premio puro	219,75	243,34	10,73%	193,89	198,52	2,39%
		ESERCIZIO 2016					
		% r-a con scatola nera: 18,08%					
		SX GESTITI			sx NO CARD + CARD DEB		
		SENZA	CON	diff.	SENZA	CON	diff.
	frequenza	5,93%	6,61%	11,52%	4,98%	4,90%	-1,53%
	premio puro	219,52	251,37	14,51%	192,16	202,23	5,24%
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• con riferimento ai sinistri gestiti, sia la frequenza che il premio puro delle polizze con "scatola nera" risultano essere sempre significativamente superiori a quelli dei contratti senza "scatola nera". Secondo i parametri individuati nel Regolamento, quindi, la percentuale di sconto minima di cui all'art. 6 comma 3, relativamente ai casi previsti all'art. 6, comma 1 a), per le autovetture sarebbe pari a 0.</li> <li>• con riferimento ai sinistri no CARD + CARD DEB, invece, emerge che la frequenza sinistri delle polizze con "scatola nera" è sempre inferiore a quella osservata sulle polizze senza "scatola nera"; il premio puro risulta invece sostanzialmente uguale nel 2014, e superiore nel 2015 e 2016 ma in misura molto minore di quanto osservato sul premio puro dei sinistri gestiti.</li> </ul>					

		<p>Si osserva quindi che, se il parametro di valutazione è il premio puro (in particolar modo se relativo ai sinistri gestiti, come da attuale schema di regolamento, ma anche seppur in minor misura se riferito ai sinistri passivi, come da noi suggerito) e l'analisi è di tipo univariata, cioè segmentando il portafoglio solo in base alla variabile scatola nera SI/NO, non si verificano i presupposti per l'applicazione dello "sconto significativo" (anzi, dovrebbe prevedersi un incremento) previsto dalla Legge.</p> <p>Per contro, se il parametro di riferimento per la valutazione della sinistrosità fosse la frequenza dei sinistri passivi, anche un'analisi univariata porterebbe alla determinazione di una percentuale di riferimento da intendersi come sconto, seppur non nella misura "significativa" prevista dalla Legge.</p> <p>Peraltro, fermo restando il suggerimento circa l'opportunità di fare riferimento ai sinistri passivi (comprensivi del saldo gestioni) e non ai sinistri gestiti, si ritiene che il premio puro, rispetto alla frequenza, possa essere soggetto ad un'eccessiva volatilità soprattutto in presenza di portafogli di piccole dimensioni (ciò può accadere anche per le grandi Compagnie per i settori diversi dalle autovetture e nelle osservazioni a livello provinciale): ciò per effetto dell'incidenza di eventuali sinistri di importo elevato, il cui verificarsi è spesso legato a pura casualità piuttosto che a fattori statisticamente identificabili.</p> <p>Si suggerisce pertanto di utilizzare quale parametro di riferimento la frequenza sinistri (per cui come si è visto si osservano i benefici più significativi in presenza di "scatola nera") o, in alternativa, nel caso venga confermata la scelta del premio puro, di prevedere un'adeguata soglia di plafonamento del costo dei sinistri (da commisurare all'ampiezza del portafoglio di riferimento) e di determinare il costo medio dei sinistri senza considerare gli importi eccedenti tale soglia. Questo accorgimento andrebbe comunque adottato anche nel caso di utilizzo del premio puro dei sinistri gestiti, poiché i sinistri di importo elevato sono prevalentemente no CARD, quindi comuni sia ai sinistri gestiti che ai sinistri passivi.</p> <p>Dai dati sopra esposti si deve comunque concludere che, se effettivamente la presenza della "scatola nera" è un indicatore di minor sinistrosità (compresa quella derivante dalle frodi), come è il presupposto fondamentale della Legge che impone di associarvi uno "sconto significativo", allora l'analisi univariata proposta dall'attuale schema di regolamento, tanto più se riferita ai sinistri gestiti e non ai sinistri passivi, non è uno strumento idoneo alla quantificazione di tale sconto.</p> <p>In effetti l'analisi univariata può essere correttamente applicata solo se non esistono significative correlazioni tra la variabile oggetto dell'indagine e altre variabili che influenzano i parametri di sinistrosità.</p>
--	--	---

Appare invece evidente che la "scatola nera" non sia uniformemente diffusa né a livello territoriale né in base alle caratteristiche dell'autovettura.

Dalla statistica ANIA 2016 si può rilevare per esempio che in generale la diffusione di contratti con "scatola nera" è più capillare nelle zone dove la frequenza sinistri e l'incidenza delle frodi è più alta; a titolo di esempio si riportano i dati relativi alla Campania (forte diffusione della scatola nera", frequenza elevata, rilevante incidenza delle frodi) ed al Triveneto (bassa diffusione della "scatola nera", bassa frequenza, assoluta marginalità delle frodi):

	r-a totali	%	frequenza sx no CARD + CARD DEB			
			"scatola nera"	TOTALE	SENZA	CON
Campania	1.651.157	40,82%	5,28%	5,58%	4,86%	-12,96%
Triveneto	2.930.499	8,11%	4,28%	4,24%	4,65%	9,66%
TOT. ITALIA	23.116.388	18,08%	4,96%	4,98%	4,90%	-1,53%

e quelli delle 10 province (tutte del sud) dove i contratti con "scatola nera" sono più diffusi:

	r-a totali	%	frequenza sx no CARD + CARD DEB			
			"scatola nera"	TOTALE	SENZA	CON
Caserta	297.874	53,83%	4,47%	4,84%	4,16%	-14,04%
Napoli	721.085	42,77%	6,62%	7,32%	5,68%	-22,48%
Reggio di Calabria	170.467	38,98%	3,59%	3,78%	3,29%	-13,01%
Catania	400.317	37,69%	5,21%	5,40%	4,90%	-9,37%
Foggia	181.330	37,63%	3,67%	3,65%	3,70%	1,31%
Salerno	362.302	37,58%	4,28%	4,35%	4,17%	-4,22%
Barletta-Andria-Trani	122.084	36,36%	4,49%	4,64%	4,22%	-9,18%
Caltanissetta	81.116	36,34%	4,59%	4,44%	4,85%	9,24%
Crotone	50.227	32,84%	3,63%	3,92%	3,05%	-22,19%
Palermo	379.852	32,52%	5,32%	5,36%	5,24%	-2,25%
TOTALE province	2.766.654	39,92%	5,11%	5,37%	4,73%	-11,89%

altre province	20.349.734	15,11%	4,94%	4,94%	4,96%	0,47%
----------------	------------	--------	-------	-------	-------	-------

TOT. ITALIA	23.116.388	18,08%	4,96%	4,98%	4,90%	-1,53%
-------------	------------	--------	-------	-------	-------	--------

Inoltre, emerge anche che la presenza della "scatola nera" si rivela come un effettivo indicatore di minor sinistrosità solo laddove la frequenza sinistri è più alta anche perché è più rilevante l'incidenza delle frodi. Ciò deriva anche dalle modalità di offerta del prodotto, che nelle aree territoriali dove non esistono queste criticità è venduto più spesso come "servizio di assistenza" che non come fattore di selezione del rischio RCA.

Per quanto riguarda le correlazioni tra la presenza della "scatola nera" e le caratteristiche dell'autovettura, appaiono evidenti quelle con l'età del veicolo e con i cavalli fiscali (correlate del resto anche fra loro), come si può rilevare dalle tabelle seguenti (statistica ANIA 2016).

età veicolo	r-a totali	% "scatola nera"	frequenza sx no CARD + CARD DEB			
			TOTALE	SENZA	CON	diff.
fino a 2 anni	3.478.358	20,27%	4,96%	5,03%	4,69%	-6,79%
da 3 a 5 anni	3.600.407	19,18%	5,06%	5,13%	4,76%	-7,17%
da 6 a 10 anni	7.868.321	18,22%	5,06%	5,09%	4,90%	-3,73%
oltre 10 anni	7.986.592	16,68%	4,88%	4,83%	5,11%	5,75%
non codificato	182.709	9,80%	2,81%	2,79%	3,00%	7,59%
<b>TOTALE</b>	<b>23.116.388</b>	<b>18,08%</b>	<b>4,96%</b>	<b>4,98%</b>	<b>4,90%</b>	<b>-1,53%</b>

cv fiscali	r-a totali	% "scatola nera"	frequenza sx no CARD + CARD DEB			
			TOTALE	SENZA	CON	diff.
fino a 14	8.487.150	17,15%	4,80%	4,77%	4,94%	3,70%
da 15 a 18	9.049.565	18,85%	4,92%	4,95%	4,77%	-3,71%
oltre 18	5.315.154	18,59%	5,39%	5,46%	5,10%	-6,67%
non codificato	264.520	11,31%	3,22%	3,14%	3,90%	24,55%
<b>TOTALE</b>	<b>23.116.388</b>	<b>18,08%</b>	<b>4,96%</b>	<b>4,98%</b>	<b>4,90%</b>	<b>-1,53%</b>

La "scatola nera" risulta, quindi, maggiormente diffusa nelle autovetture di immatricolazione più recente e in quelle di cilindrata più elevata (rischi per cui in generale la frequenza sinistri è più alta), e solo in questi casi risulta un effettivo fattore di selezione del rischio.

		Si suggerisce quindi che la quantificazione dello sconto da applicare in presenza di "scatola nera" sia determinata mediante un approccio multivariato o con altri strumenti idonei a neutralizzare gli effetti delle più evidenti correlazioni esistenti con altre variabili che influenzano i parametri di sinistrosità (per esempio con l'analisi di una variabile composta territorio/età veicolo). Solo in questo modo è possibile identificare correttamente i profili di rischio per cui la "scatola nera" risulta essere un effettivo fattore di selezione del rischio e che quindi sono meritevoli dello sconto previsto dalla Legge; diversamente, i risultati esposti nelle precedenti tabelle evidenziano come il confronto della sinistrosità (sia essa espressa in termini di frequenza o ancor più di premio puro) tra portafogli senza e con "scatola nera" non giustificerebbe l'applicazione di alcuno sconto.
<b>DC 5/17 Art. 6 e Art. 9</b>	<b>2</b>	Per quanto attiene al comma 2 dell'art. 6, e all'identico comma 2 dell'art. 9, che prevedono "in assenza di dati statisticamente significativi" l'utilizzo da parte dell'impresa di dati e statistiche di mercato", si osserva che tali statistiche sono di fatto disponibili, con le limitazioni sopra esposte, solo per le autovetture e solo con riguardo all'installazione della "scatola nera"; per i rimanenti settori, e per la valutazione degli effetti sulla sinistrosità derivanti dall'installazione di dispositivi "alcoolock" o dalla preventiva ispezione del veicolo sarà prevedibilmente necessario attendere diversi anni per poter disporre di un'adeguata base dati a fini di tariffazione.
<b>DC 5/17 Art. 6</b>	<b>3</b>	Fermo restando quanto riportato in merito nelle osservazioni di carattere generale e quanto in precedenza esposto, si suggerisce la seguente modifica al comma in oggetto:  Per ciascun settore tariffario, la percentuale di sconto <del>è almeno pari alla</del> <b>tiene conto della diminuzione differenza</b> percentuale media dei premi puri registrata negli ultimi tre anni tra coloro che hanno stipulato contratti <del>senza e con</del> <b>senza e senza</b> i meccanismi elettronici di cui al comma 1 e non può essere ridotta per tener conto degli eventuali costi di installazione e gestione dei medesimi.
<b>DC 5/17 Art. 6</b>	<b>3</b>	Qualora le statistiche utilizzate evidenziassero una variazione media in aumento (non in diminuzione) dei premi puri di coloro che hanno stipulato contratti con e senza i meccanismi elettronici di cui al comma 1, lo sconto previsto dal comma 2 dell'Art. 132-ter del CAP deve essere comunque applicato (cfr., mutatis mutandis, comma 3 dell'Art. 9)? Ed in caso affermativo, come dovrebbe essere individuato? Sarebbe



		compliant con la normativa per definizione in quanto superiore al livello minimo identificato dalle analisi (pari a 0%)?
<b>DC 5/17 Art. 9</b>	<b>1, 2, 3 e 4</b>	<p>Anche in relazione allo sconto aggiuntivo previsto da questo articolo, valgono tutte le considerazioni sopra esposte riguardo alla scelta del parametro di valutazione della sinistrosità.</p> <p>A maggior ragione, in considerazione della segmentazione a livello provinciale che riduce drasticamente le dimensioni del portafoglio di riferimento si raccomanda, nel caso di utilizzo del premio puro (sia esso riferito ai sinistri gestiti o ai sinistri passivi) di prevedere un'adeguata soglia di plafonamento del costo dei sinistri per evitare possibili effetti distorsivi derivanti dalla presenza di singoli sinistri di importo elevato. Si conferma come la frequenza dei sinistri passivi sia il parametro più idoneo per una valutazione della sinistrosità coerente con la previsione legislativa che individua come meritevoli dello sconto gli assicurati "che non abbiano provocato sinistri". Inoltre, come si è visto a livello generale, la frequenza dei sinistri passivi (nel caso specifico NO CARD + CARD debitori) è anche l'unico parametro per cui i contratti con "scatola nera" evidenziano un valore inferiore rispetto a quelli senza "scatola nera" nell'intero periodo 2014-2016.</p> <p>Sulla base di questo parametro (frequenza sinistri passivi) sono state effettuate ulteriori analisi con riguardo al suddetto sconto obbligatorio aggiuntivo di cui all'articolo in questione. Più precisamente sono stati osservati i dati della Statistica RCA Ania 2015 e 2016, confrontando la frequenza sinistri per ciascuna provincia di cui all'Allegato 1 con quella dell'insieme delle province non incluse. Sono stati quindi calcolati gli sconti obbligatori aggiuntivi per ciascuna provincia secondo i criteri previsti dall'art. 9; di seguito i risultati ottenuti (province ordinate in ordine decrescente di percentuale di sconto):</p>

			es. 2015		es. 2016		es. 2015 + 2016	
			freq.	% sconto	freq.	% sconto	freq.	% sconto
		Genova	7,51%	61,86%	7,42%	56,09%	7,46%	58,82%
		Prato	6,86%	47,90%	7,10%	49,34%	6,99%	48,68%
		Roma	6,37%	37,43%	6,41%	34,83%	6,39%	36,05%
		Napoli	6,01%	29,64%	6,62%	39,16%	6,33%	34,72%
		Firenze	5,93%	27,94%	6,01%	26,33%	5,97%	27,08%
		La Spezia	5,57%	20,21%	5,79%	21,73%	5,69%	21,00%
		Massa-Carrara	5,52%	18,95%	5,70%	19,94%	5,61%	19,47%
		Pistoia	5,45%	17,51%	5,59%	17,57%	5,52%	17,52%
		Pisa	5,38%	16,01%	5,48%	15,20%	5,43%	15,58%
		Lucca	5,32%	14,78%	5,40%	13,56%	5,36%	14,13%
		Palermo	5,14%	10,91%	5,32%	11,83%	5,24%	11,42%
		Bologna	5,20%	12,13%	5,17%	8,72%	5,18%	10,32%
		Livorno	5,08%	9,62%	5,12%	7,58%	5,10%	8,54%
		Catania	4,85%	4,68%	5,21%	9,63%	5,04%	7,32%
		Latina	4,61%	-0,68%	4,76%	0,18%	4,69%	-0,24%
		Rimini	4,65%	0,23%	4,69%	-1,29%	4,67%	-0,57%
		Bari	4,24%	-8,53%	4,43%	-6,94%	4,34%	-7,69%
		Barletta-Andria-Trani	4,07%	-12,26%	4,49%	-5,66%	4,29%	-8,70%
		Caserta	4,05%	-12,70%	4,47%	-6,01%	4,28%	-9,01%
		Messina	4,12%	-11,20%	4,29%	-9,84%	4,21%	-10,46%
		Taranto	4,08%	-12,10%	4,26%	-10,50%	4,17%	-11,31%
		Benevento	4,00%	-13,65%	4,25%	-10,61%	4,13%	-12,06%
		Salerno	3,87%	-16,57%	4,28%	-9,93%	4,09%	-12,99%
		Vibo Valentia	3,80%	-17,99%	4,01%	-15,60%	3,91%	-16,76%
		Brindisi	3,58%	-22,82%	3,89%	-18,11%	3,74%	-20,37%
		Reggio di Calabria	3,58%	-22,81%	3,59%	-24,57%	3,58%	-23,74%
		Crotone	3,51%	-24,27%	3,63%	-23,60%	3,57%	-23,93%
		Foggia	3,35%	-27,74%	3,67%	-22,83%	3,52%	-25,09%
		Catanzaro	3,27%	-29,44%	3,33%	-29,89%	3,30%	-29,68%
		altre province	4,64%		4,76%		4,70%	

		<p>Alla luce di tali evidenze si osserva che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'utilizzo del parametro frequenza sinistri consente una significativa stabilità dei risultati nei due esercizi osservati (molto di più di quanto accade per il premio puro); ciò è particolarmente rilevante tenuto conto che il portafoglio delle singole imprese è ovviamente di dimensioni molto più ridotte;</li> <li>• Per oltre la metà delle province indicate (15 su 29) lo sconto "minimo" sarebbe nullo (cioè non si avrebbe diritto allo sconto); in particolare, con l'unica eccezione di Napoli e Palermo, gli sconti superiori al 10% sarebbero destinati solo a province del Centro-Nord;</li> <li>• Su 16 province del Sud incluse nella lista, solo 3 (Napoli, Palermo e Catania) avrebbero diritto allo sconto, mentre per 11 province su 13 del Centro-Nord sarebbe previsto uno sconto in genere significativo (uniche eccezioni Latina e Rimini);</li> <li>• Nelle tre province cui spetterebbe lo sconto più elevato (Genova, Prato, Roma) il fenomeno delle frodi (nei confronti del quale la "scatola nera" dovrebbe essere uno strumento di contrasto) non risulta essere particolarmente rilevante.</li> </ul> <p>I risultati ottenuti non sembrano pertanto in linea con gli obiettivi della Legge; le motivazioni sono di ordine essenzialmente tecnico, dal momento che la frequenza utilizzata è quella rilevata al 31.12 dell'esercizio di riferimento, senza alcuna previsione (o effettiva osservazione) dell'effetto sulla frequenza delle denunce tardive, fenomeno che è significativamente più rilevante nelle regioni del Sud rispetto al Centro-Nord.</p> <p>Non tener conto di tale fenomeno, per il quale il documento non sembra fornire disposizioni specifiche al riguardo, implica evidentemente un disallineamento nei differenziali osservati, tra le diverse province, a livello di sinistrosità e premio praticato. In altre parole, se si tenesse conto del fenomeno delle denunce tardive, la frequenza sinistri aumenterebbe significativamente in molte province del Sud, e molto meno in quelle non incluse nella lista: pertanto, con un confronto effettuato su queste basi, un numero molto più alto delle province della lista risulterebbe meritevole dello sconto rispetto ai risultati ottenuti senza considerare il fenomeno.</p>
<b>DC 5/17 Art. 9</b>	<b>1</b>	<p>Fermo restando quanto riportato in merito nelle osservazioni di carattere generale e quanto in precedenza esposto, si suggerisce, ai fini di una miglior comprensione del testo, la seguente modifica al comma in oggetto:</p>

		<p>Ai fini della determinazione della percentuale di sconto aggiuntivo, l'impresa confronta, per ciascun settore tariffario, i premi medi puri (o "frequenze" se viene accolto il suggerimento di cui al punto precedente) riferiti agli ultimi tre anni <b>e praticati</b> nelle province elencate con quello relativo al complesso delle province non incluse nella lista di cui all'Allegato 1.</p>
<b>DC 5/17 Art. 9</b>	<b>3</b>	<p>Fermo restando quanto riportato in merito nelle osservazioni di carattere generale e quanto in precedenza esposto, si suggerisce la seguente modifica al comma in oggetto:</p> <p>Per ciascun settore tariffario, lo sconto percentuale aggiuntivo da praticare in ciascuna provincia individuata nell'Allegato 1 <b>è pari almeno alla</b> <del>tiene conto della</del> differenza percentuale media, se positiva, rilevata tra ciascun premio medio puro (o "frequenza" se viene accolto il suggerimento di cui al punto precedente) riferito agli ultimi tre anni e registrato nelle province di cui all'Allegato 1 e il premio medio puro (o "frequenza" se viene accolto il suggerimento di cui al punto precedente) riferito agli ultimi tre anni e registrato nel complesso delle province non elencate. E' fatto salvo quanto disposto dal comma 4.</p>
<b>DC 5/17 Art. 11</b>	<b>2</b>	<p>Si suggerisce di precisare se le verifiche della funzione attuariale circa la progressiva riduzione delle differenze dei premi applicati sul territorio nazionale nei confronti di assicurati con le medesime caratteristiche soggettive e collocati nella medesima classe di merito riguardano esclusivamente le categorie di assicurati destinatari dello sconto obbligatorio aggiuntivo di cui all'art. 9. oppure tutti gli assicurati.</p> <p>Inoltre, non è chiaro quali azioni debbano scaturire nel caso in cui la funzione attuariale verifichi una mancata riduzione del "differenziale" tra assicurati appartenenti a province "virtuose" e "non virtuose".</p>