



CONSIGLIO NAZIONALE DEGLI ATTUARI
MINISTERO DELLA GIUSTIZIA

**AUDIZIONE DEL PRESIDENTE DEL
CONSIGLIO NAZIONALE DEGLI ATTUARI
PRESSO LA X COMMISSIONE PERMANENTE
(INDUSTRIA, COMMERCIO, TURISMO) DEL
SENATO DELLA REPUBBLICA SUL DISEGNO DI
LEGGE “LEGGE ANNUALE PER IL MERCATO E
LA CONCORRENZA” - A.S. 2085**

ROMA, 18 Novembre 2015

Oggetto: Nota dell'Ordine degli Attuari sul testo del Disegno di Legge "Legge annuale per il mercato e la concorrenza" – Settore Tariffa Responsabilità Civile Auto

Preliminarmente, seppur brevemente, mi prego riportare di seguito **un riepilogo sintetico della figura professionale dell'Attuario che svolge da sempre una attività fondamentale nel settore assicurativo (e non solo) in Italia, in Europa e nel Mondo.**

Attuario - Legge Istitutiva del 1942 con relativo Albo professionale, appartenente alla categoria delle professioni regolamentate riconosciute dalla Costituzione, vigilato dal Ministero di Giustizia; matematico, statistico, esperto di finanza specializzato nel campo delle probabilità: settori di applicazione tipici: assicurazioni vita e danni (anche RCA), risk management, previdenza di base e fondi pensione, fondi sanitari, finanza. 60.000 nel mondo, 16.000 in Europa, 900 in Italia, in espansione ovunque, ancora una volta nel 2015 riconosciuta come la professione più richiesta al mondo; nel nostro Paese la domanda supera l'offerta; corso di studio impegnativo (5 anni) e altamente specializzato con esame di stato e formazione continua obbligatoria. L'Ordine degli Attuari ha emanato in questi anni numerose linee guida professionali nei vari settori e dispone di un codice deontologico aggiornato ai più elevati standard internazionali. Con l'avvento di Solvency II nelle assicurazioni e dell'ERM (Enterprise Risk Management) ci sono grandi prospettive di sviluppo. Inoltre con il progetto di sviluppo negli ultimi anni messo in atto dal Consiglio Nazionale la visibilità istituzionale e professionale degli Attuari è cresciuta notevolmente e con essa anche le iscrizioni ai relativi corsi universitari.

Relativamente alla questione di cui all'oggetto, con la presente l'Ordine degli Attuari intende riportare alcune osservazioni circa il testo del Disegno di Legge "Legge annuale per il mercato e la concorrenza" (di seguito per brevità "DDL") con particolare riferimento alle implicazioni riguardanti la tariffa R.C. Auto.

Preliminarmente preme ancora ricordare che, come tutte le Professioni Regolamentate, l'Ordine degli Attuari esprime sempre e comunque posizioni autonome e indipendenti frutto delle proprie conoscenze ed esperienze professionali.

L'Ordine degli Attuari, inoltre, conferma lo spirito e i concetti già espressi in precedenti occasioni negli ultimi anni e mesi al Ministero dello Sviluppo Economico, IVASS, ANIA e più recentemente anche alle Commissioni competenti della Camera dei Deputati. Inoltre esprimiamo un ringraziamento ed una particolare soddisfazione per essere stati convocati a questa audizione, essendo a ben guardare da sempre, in Italia, in Europa e nel Mondo, parte in causa assolutamente primaria nella costruzione delle tariffe RCA non solo dal punto di vista tecnico ma anche da tutti gli altri punti di vista che incidono inevitabilmente sulla determinazione del prezzo; pertanto gli Attuari hanno una conoscenza unica non solo

della metodologia di determinazione del *pricing* ma anche e soprattutto delle molteplici questioni endogene ed esogene che lo possono influenzare, supportando le Compagnie di Assicurazioni internamente o esternamente in tale attività in modo efficace e determinante, rappresentando nel contempo componente neutra ed indipendente in grado di fornire non solo numeri ma anche idee ed esperienze, nonché valutazioni autonome e indipendenti, anche a tutela degli stessi consumatori.

Si continua ad osservare che molti degli interventi proposti hanno l'obiettivo di 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 per affrontare in modo strutturale le numerose questioni aperte (significatività, rappresentatività e consistenza dell'attuale impostazione del sistema Bonus/Malus alla luce degli interventi normativi succedutisi negli ultimi anni, necessità di un quadro normativo chiaro e integrato con creazione di una sorta di "Testo Unico per l'Assicurazione RCA", necessità di affrontare in maniera decisa l'annoso tema della conciliazione tra la previsione dell'obbligo a contrarre e dell'obbligatorietà dell'assicurazione RCA tenendo conto della normativa europea e della libertà tariffaria, *etc...*) e, in particolare, in modo effettivo la diminuzione del costo dei sinistri che resta il nodo cruciale relativamente alla questione delle tariffe.

Nello specifico, si continua a ritenere che le disposizioni contenute nel testo del DDL (sia quelle riprese dalla formulazione inizialmente proposta sia alcuni emendamenti approvati dalla Camera dei Deputati) **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 nonché presentino, con particolare riferimento alla fissazione di sconti minimi predeterminati, evidenti criticità a livello tecnico e normativo.**

Articolo 3

(Trasparenza e risparmi in materia di assicurazione obbligatoria per i veicoli a motore)

Comma 1 - Sezione relativa all'inserimento dell'Articolo 132-ter (Sconti Obbligatorii)

In linea generale si condivide il comma 1 dell'articolo 132-ter proposto nell'ultima versione del DDL Concorrenza con riferimento all'eliminazione del termine "sconti significativi" e con riferimento al fatto che gli sconti, in presenza di almeno una delle condizioni poi riportate nel comma stesso, debbano essere determinati dall'impresa di assicurazione.

La evidente criticità del testo attuale risiede, però, nell'aver inserito, al comma 2 del testo proposto per l'articolo 132-ter del Codice delle Assicurazioni, la previsione di una percentuale minima di sconto determinata dall'IVASS rispetto al "prezzo della polizza altrimenti applicato", aggiungendo che tale percentuale "è maggiorata per le regioni a maggiore tasso di sinistrosità".

E' evidente come tale previsione rappresenti una reale limitazione alla libertà tariffaria e, leggendo anche tale previsione congiuntamente con quanto previsto dalla formulazione dell'attuale articolo 7 del testo del DDL, su cui successivamente ci si soffermerà, potrebbe portare non solo ad una riduzione dell'offerta di meccanismi elettronici (in un contesto di imposizione di sconti minimi) ma anche alla necessità di interventi sulle tariffe, nel caso le Compagnie decidessero di offrire tale possibilità, i cui effetti potrebbero essere distorsivi e non in linea con l'intento della normativa.

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 verificare 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.

- a) *Ispezione del veicolo*: la nuova formulazione della lettera a) del comma 1 dell'articolo 132-ter proposta dal testo del DDL prevede, in linea con quanto attualmente previsto dal Codice delle Assicurazioni, e in linea con quanto suggerito dall'Ordine degli Attuari nelle osservazioni trasmesse sullo schema di decreto del gennaio u.s., esplicitamente la facoltà da parte delle Imprese di proporre all'assicurato di sottoporre il veicolo ad ispezione ("su proposta dell'impresa di assicurazione").

Si condivide tale intervento pur sottolineando che la norma è chiaramente 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 a costo zero. La sensazione, dunque, è che questa norma farà aumentare i costi (di gestione) senza far diminuire quelli dei sinistri. Per le considerazioni in precedenza riportate si presume pertanto che non ci saranno nel complesso risparmi sul fabbisogno, quindi, per le Compagnie che opteranno per dare questa possibilità, la riduzione di premio, con percentuale minima prefissata, dovrebbe poi essere in qualche modo recuperata su tutti gli assicurati, in particolare quelli che non sceglieranno di sottoporre il veicolo a ispezione.

- b) *"Scatola nera"*: restano sostanzialmente validi i concetti già espressi dall'Ordine degli Attuari sul tema in precedenti comunicazioni. Nella formulazione del testo attuale la maggiore criticità, oltre alla difficoltà di disporre di sufficienti elementi

oggettivi per calcolare la riduzione di premio e alla necessità comunque che siano gli assicurati che non installano la scatola nera a dover coprire poi i minori premi incassati dalla Compagnia per gli assicurati con scatola nera se non interamente compensati dalla riduzione dei risarcimenti, è quella di aver introdotto una percentuale minima predeterminata di riduzione con in più l'aggravante atecnica prevista dall'articolo 7 della nuova formulazione del DDL su cui di seguito ci si soffermerà.

- c) Installazione di “meccanismi elettronici che impediscono l'avvio del motore qualora sia riscontrato nel guidatore un tasso alcoolemico superiore ai limiti stabiliti dalla legge per la conduzione dei veicoli a motore”

Si ritiene, purtroppo, che potrebbe esserci un impatto molto limitato sul costo complessivo dei sinistri (così come sul numero delle vittime di incidenti causati da ubriachezza), tenuto conto che presumibilmente solo chi non è un consumatore di alcool (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 risparmiare 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. Nonostante tali problematiche a livello di impatti attesi sul fabbisogno, si continua, comunque, a riconoscere il valore etico della norma.

Comma 5

Con riferimento al comma 5 dell'articolo 3 del DDL, che di seguito si riporta:

5. Le imprese di assicurazione praticano uno sconto significativo rispetto al prezzo della polizza altrimenti applicato nel caso in cui l'assicurato contragga più polizze assicurative di veicoli in suo possesso e sottoscriva per ciascuna polizza una clausola di guida esclusiva.

La previsione appare ancora una volta lesiva della libertà tariffaria, in quanto, pur in assenza di un livello di riduzione minimo prefissato, impone alle Compagnie di utilizzare una variabile tariffaria che consideri congiuntamente la presenza di più veicoli assicurati e la guida esclusiva.

Pur apprezzando l'intento della norma, si ritiene opportuna l'eliminazione del comma in oggetto lasciando alla Compagnia la possibilità di definire la propria struttura tariffaria in maniera autonoma, selezionando le variabili maggiormente significative, declinandone le modalità ritenute più opportune, per “rappresentare” al meglio il profilo di rischio del singolo assicurato.

Articolo 4

(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 5

(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; ad esempio nuovi singles, soggetti che per varie ragioni: cambiamenti organizzativi, licenziamento, pensionamento, perdono l’automobile aziendale e non hanno altre auto nel nucleo familiare ed anche quasi tutti i cittadini immigrati).

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):

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).

Articolo 7

(Verifica dell’IVASS sui dati relativi ai sinistri e definizione del sistema degli sconti)

Come in precedenza anticipato, si ritiene che il comma 2 dell’articolo 7 inserito nella nuova formulazione del DDL presenti notevoli criticità e possa portare o a scoraggiare le Imprese a offrire la possibilità della tariffa con presenza di scatola nera o portare, quelle imprese che dovessero decidere di offrirla, a trovare soluzioni necessariamente non tecniche.

Si riporta di seguito il comma in oggetto nella sua attuale formulazione:

2. Per i contraenti residenti nelle regioni con costo medio del premio, calcolato sulla base dell'anno precedente, superiore alla media nazionale, che non abbiano effettuato sinistri con responsabilità esclusiva o concorrente per un periodo pari ad almeno cinque anni e che abbiano installato il dispositivo di cui all'articolo 132-ter, comma 1, lettera b), del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, introdotto dall'articolo 3, comma 1, della presente legge, l'IVASS stabilisce una percentuale di sconto minima tale da commisurare la tariffa loro applicata a quella media applicabile a un assicurato, con le medesime caratteristiche soggettive e collocato nella medesima classe di merito, residente nelle regioni con un costo medio del premio inferiore alla media nazionale, riferito allo stesso periodo.

In pratica il comma richiederebbe all'IVASS di stabilire una percentuale di sconto minima per “i contraenti residenti nelle regioni con costo medio del premio...superiore alla media nazionale e che non abbiano effettuato sinistri ... per un periodo pari ad almeno 5 anni ...” e che abbiano installato la scatola nera in maniera tale da equiparare il premio corrisposto da questi contraenti a quello medio corrisposto da un “assicurato, con le medesime caratteristiche soggettive e collocato nella medesima classe di merito, residente nelle regioni con un costo medio del premio inferiore alla media nazionale, riferito allo stesso periodo”.

Anche in questo caso, pur percependo l'intento della norma, non si può che affermare che la proposta non si muove in una direzione “tecnica”.

Il comma 2 dell'articolo 7 tende, di fatto, ad escludere totalmente dall'assicurazione auto la variabile territoriale tra quelle rilevanti nella determinazione della tariffa associata agli assicurati che optassero per la scatola nera tendendo così ad eliminare uno dei parametri più significativi ai fini della tariffazione nel ramo RC auto; parametro da sempre utilizzato proprio perché ritenuto altamente predittivo del rischio, oltre che di facile e certa reperibilità.

Il premio annuale tenderà a uniformarsi progressivamente su valori inferiori alla media nazionale per la grande maggioranza degli assicurati residenti nelle regioni dove la sinistrosità effettiva è superiore alla media: infatti, tenuto conto dei valori della frequenza sinistri che oggi si registrano (inferiore al 6% su base nazionale), nonché della quota di sinistri che per vari motivi non vengono valorizzati sull'attestato di rischio, si può facilmente stimare che gli assicurati senza “sinistri” da almeno 5 anni siano attualmente non meno del 75-80% del totale e, quindi, che la maggioranza dei sinistri sia comunque provocata da assicurati definiti “virtuosi” in base a tale elemento di valutazione.

Ricordiamo che l'assicurazione di responsabilità civile auto si paga per garantire i danni prodotti dagli incidenti stradali.

Questi dipendono da imprudenza, imperizia, negligenza, qualità della rete stradale e dei veicoli, condizioni del traffico, condizioni meteorologiche, propensione al rispetto

del codice della strada, efficienza delle misure di prevenzione e repressione e molti altri fattori fra cui anche, ma in misura certo molto minoritaria, le frodi.

Dalla nuova norma in discussione non ci si può certo attendere una riduzione degli incidenti e quindi dei risarcimenti (nemmeno in misura significativa per quelli dovuti alle frodi), né di conseguenza del fabbisogno complessivo. Quindi, dal momento che sicuramente qualcuno pagherà di meno, giocoforza qualcun altro dovrà pagare di più per garantire il gettito complessivamente necessario a coprire il costo dei sinistri.

Necessariamente, dunque, sarebbero penalizzati, in questo caso, gli assicurati indenni da almeno 5 anni residenti nelle regioni dove il rischio è minore (unico motivo per cui oggi pagano meno degli altri), e tutti quelli che non sono indenni da almeno 5 anni.

Un'ulteriore distorsione è legata al fatto che lo sconto citato è su base regionale mentre i dati mostrano che esistono zone a basso rischio anche all'interno di regioni mediamente ad alto rischio e viceversa. Ciò è confermato dalle tariffe delle Compagnie che utilizzano una base dati statistica ai fini della determinazione della tariffa che fa riferimento alle province e molto spesso anche ai comuni o a gruppi di comuni, cioè ad aree territoriali molto più circoscritte delle regioni, con l'obiettivo di individuare quelle effettivamente omogenee rispetto ai fattori di rischio citati.

Inoltre essendo questo "sconto su base regionale" relativo a chi opta per l'installazione della scatola nera, evidentemente vi sarà, nelle regioni dove il premio è superiore alla media nazionale, un ulteriore ottimo motivo per installarla oltre a quelli, già previsti in altri articoli del DDL concorrenza, di uno sconto minimo (anch'esso stabilito da IVASS) e dei costi di gestione a totale carico dell'impresa: ulteriori elementi che da un lato riducono i premi disponibili per far fronte al fabbisogno, dall'altro aumentano il fabbisogno stesso (alla voce carichi per spese di gestione) senza che come corrispettivo ci si possa attendere altrettanti risparmi sul fronte dei sinistri (infatti ad essere "controllati" saranno prevedibilmente automobilisti già identificati come "virtuosi").

Considerazioni finali di carattere generale

Sulla base delle precedenti considerazioni, riportiamo in allegato alla presente, alcune proposte di interventi rispetto all'attuale testo del DDL.

Le modifiche suggerite non contribuiscono all'obiettivo di riduzione dei premi RCA, (come del resto gli stessi articoli del DDL nella loro attuale formulazione), ma si propongono almeno di garantire la possibilità, da parte delle imprese, di continuare a determinare le proprie tariffe, in coerenza con i principi di libertà tariffaria e sulla base di una corretta tecnica attuariale fondata *in primis* sui costi attesi dei risarcimenti (stimati con una base dati il più possibile aggiornata), con l'obiettivo quindi di perseguire l'equilibrio tecnico del ramo RCA.

Pur apprezzando alcuni interventi presenti nel DDL (alcuni auspicati anche dall'Ordine in sede di commenti al "Decreto Destinazione Italia" e alla prima versione del testo del DDL stesso) si continua a ritenere, come riportato in premessa, che la maggior parte delle disposizioni ivi contenute possano non rappresentare strumenti del tutto idonei a comportare significative riduzioni nel costo complessivo dei risarcimenti e quindi a consentire una corrispondente riduzione dei premi.

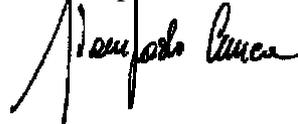
Non si ritiene siano quindi queste le misure (ben vengano comunque, purché con i suggerimenti e le modifiche segnalate) che possono rendere i premi RCA in Italia comparabili con quelli di altri Paesi europei, cui spesso si fa riferimento. Basta pensare a ciò che è successo negli ultimi anni, contestualmente al periodo di crisi economica, perché illuminante: i premi infatti sono sensibilmente calati, senza bisogno di particolari interventi normativi, se non quello relativo alle lesioni di lieve entità, semplicemente grazie alla riduzione della frequenza sinistri, legata al minor utilizzo delle autovetture.

Ora, non ci sentiamo certo di auspicare che tale periodo di recessione perduri ancora al solo scopo di far calare i premi RCA e quindi riteniamo necessario individuare altre opportunità di riduzione della frequenza, che siano il frutto di comportamenti virtuosi e non di congiunture economiche sfavorevoli. Il nostro paese ha bisogno di norme finalizzate prima di tutto a ridurre il numero dei sinistri, e non solo a contenerne il costo dopo che si sono verificati. In altre parole, bisogna favorire la sicurezza della circolazione stradale, obiettivo peraltro che ha contenuti ben più importanti e "civili" del puro contenimento dei premi RCA.

Quindi, anche se sembra banale citare innanzitutto l'osservanza del codice della strada (facendo anche riferimento ai Paesi in cui i premi RCA sono più contenuti), contribuirebbe ad una maggior sicurezza stradale, oltre ad una migliore manutenzione delle strade stesse, anche una maggiore serietà nelle procedure di rilascio/rinnovo della patente e della revisione dei veicoli, solo per citarne alcune...

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 il rinnovato invito alla creazione di un tavolo di lavoro allargato all'intero settore 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, un confronto costruttivo al fine di ricercare interventi strutturali mirati alla riduzione dei risarcimenti complessivi, riduzione che, tecnicamente, costituirebbe, questa sì, la base per l'auspicata diminuzione dei premi corrisposti dagli assicurati.

Roma, 18 novembre 2015

Il Presidente
Giampaolo Crenca


Proposta interventi al testo del DDL

Art. 3

Suggeriamo di sostituire la seguente previsione del comma 1 dell'articolo 3 del DDL:

“Art. 132-ter. -- (Sconti obbligatori). -- 1. In presenza di almeno una delle seguenti condizioni, da verificare in precedenza o contestualmente alla stipulazione del contratto o dei suoi rinnovi, le imprese di assicurazione praticano uno sconto determinato dall'impresa nei limiti stabiliti dal comma 2.”,

con la seguente

“Art. 132-ter. -- (Sconti obbligatori). -- 1. In presenza di almeno una delle seguenti condizioni, da verificare in precedenza o contestualmente alla stipulazione del contratto o dei suoi rinnovi, le imprese di assicurazione praticano uno sconto determinato dall'impresa nei limiti stabiliti dal comma 2 stessa.

Riteniamo che il comma 2 dell'articolo 132-ter proposto nell'articolo 3 comma 1 del DDL vada eliminato.

Riteniamo che il comma 5 dell'articolo 3 del DDL vada eliminato.

Art. 4

Suggeriamo di sostituire l'espressione riportata nel comma 1 dell'articolo 4 “La predetta variazione del premio, in aumento o in diminuzione, da indicare in valore assoluto e in percentuale all'atto dell'offerta di preventivo della stipulazione o di rinnovo,” con la seguente:

*“La predetta variazione del premio, in aumento o in diminuzione, da indicare in valore assoluto e in percentuale, **nell'ipotesi di invarianza della tariffa applicata**, all'atto dell'offerta di preventivo della stipulazione o di rinnovo,”*

Art. 5

Riteniamo che l'articolo 5 del DDL vada eliminato.

Art. 7

Riteniamo che il comma 2 dell'art. 7 del DDL vada eliminato.

Roma, 18 novembre 2015