

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

\*\*\*

## La distribuzione

**Presentazione del rapporto annuale**

**L'ASSICURAZIONE ITALIANA 2012 - 2013**

**Milano, 16 luglio 2013**

*Vittorio Verdone*

*Direzione Centrale Auto, Distribuzione e Consumatori*

1. LO «TSUNAMI» DELLE NORME DELL'ULTIMO QUINQUENNIO
2. 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
3. LA DISTRIBUZIONE: LA RACCOLTA PER CANALE

# 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

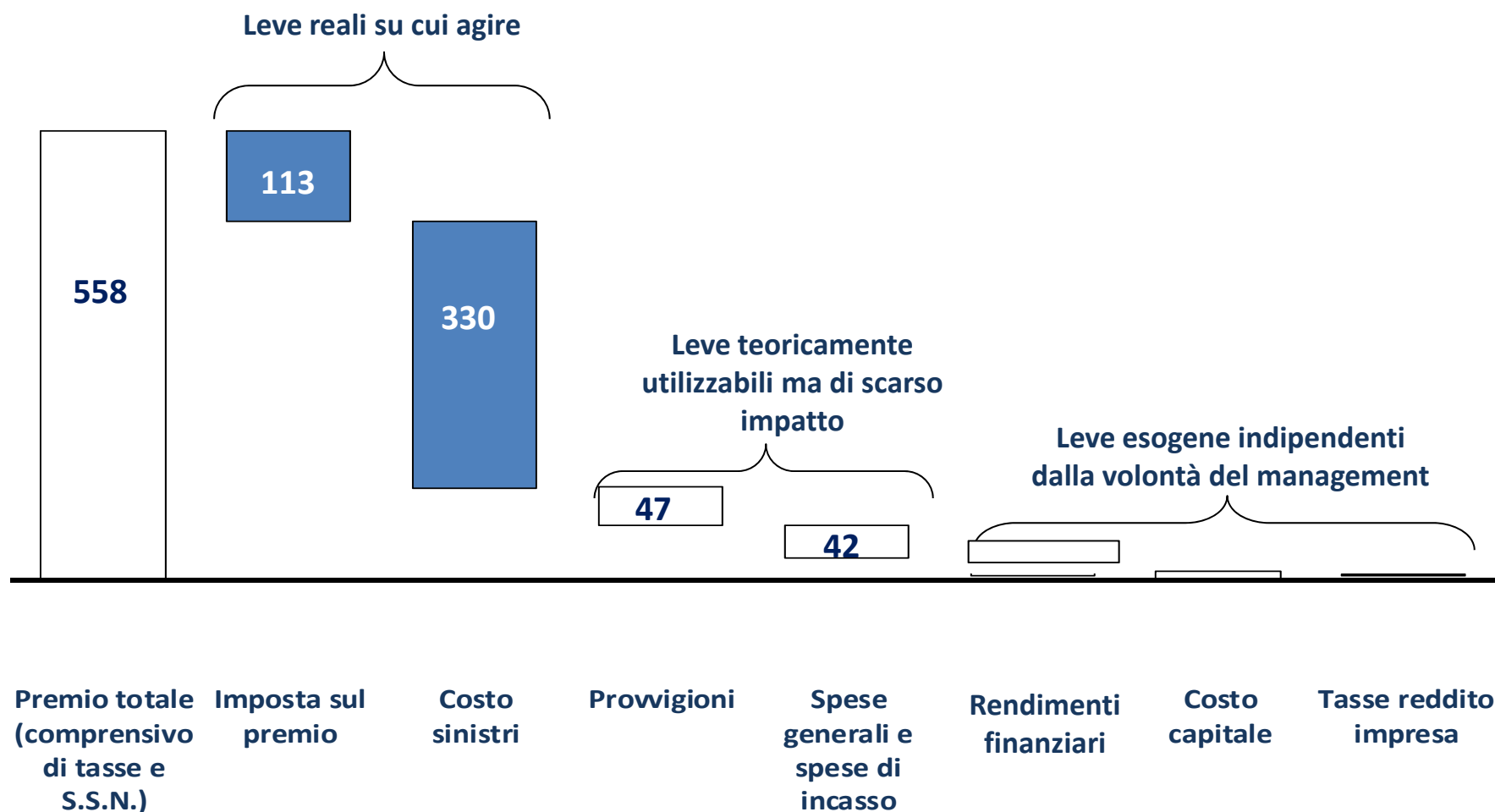
Nasce la nuova banca dati sinistri presso IVASS

2012

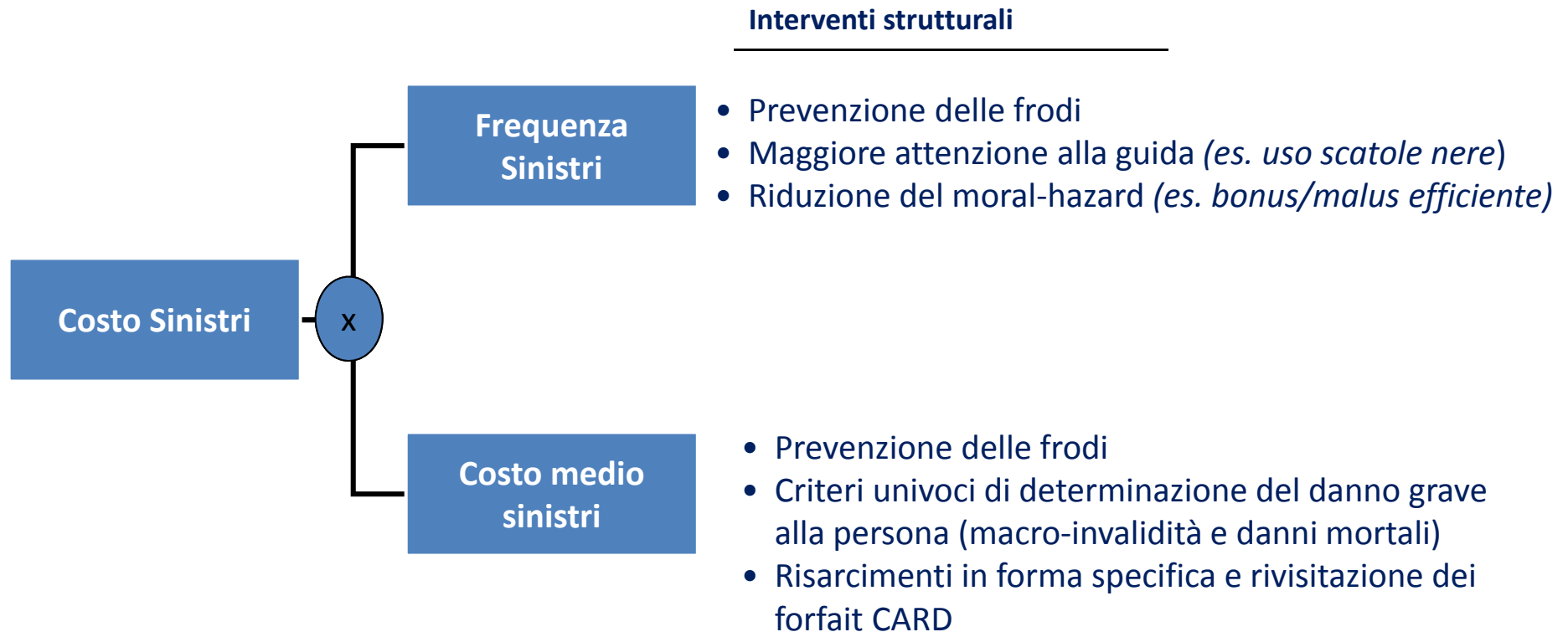
- Dematerializzazione dei documenti assicurativi
- Contrasto alle frodi in fase liquidativa
- Nuovi forfait per il risarcimento diretto
- Polizze abbinata alle scatole nere
- Obbligo di confronto tariffario
- Indicazione nel contratto della misura dello sconto in caso di assenza di sinistri
- Contratto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

# 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



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



# 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%

## 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%

## **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%
<b>TOTALE ITALIA</b>	<b>41.524.890</b>	<b>3.131.857</b>	<b>44.656.748</b>	<b>7,00%</b>

# Focus sulla frequenza sinistri - elementi strutturali

## CAUSE CIVILI DAVANTI GIUDICI DI PACE - ANNO 2011

Il coefficiente di correlazione calcolato sulla base dei dati regionali tra l'incidenza del numero totale delle cause civili pendenti davanti a un Giudice di Pace rapportato al totale dei sinistri accaduti nel 2011 e l'incidenza del numero dei sinistri con frode accertata sul totale di quelli denunciati rilevato dall'IVASS nello stesso anno è pari a 0,87, un valore statisticamente significativo.

Regione	DISTRIB. % TOTALE CAUSE CIVILI PENDENTI DAVANTI AI GIUDICI DI PACE	CAUSE CHIUSE CON TRANSAZIONE / RINUNCIA AGLI ATTI DEL GIUDIZIO vs TOTALE CAUSE CIVILI PENDENTI	CAUSE CHIUSE CON LA SOCCOMBENZA DELLA COMPAGNIA vs TOTALE CAUSE CIVILI PENDENTI	CAUSE CHIUSE CON LA VITTORIA DELLA COMPAGNIA vs TOTALE CAUSE CIVILI PENDENTI	CAUSE CHIUSE CON LA SOCCOMBENZA DELLA COMPAGNIA vs CAUSE CHIUSE DECISE DAL GIUDICE	TOTALE CAUSE CIVILI PENDENTI DAVANTI AI GIUDICI DI PACE vs TOTALE SINISTRI GESTITI CON
Campania	61,6%	50,7%	14,3%	4,5%	76,0%	50,6%
Puglia	10,8%	41,9%	16,4%	7,5%	68,5%	16,0%
Sicilia	7,4%	39,7%	15,1%	8,4%	64,4%	6,8%
Lazio	6,5%	30,7%	12,0%	6,7%	64,0%	4,5%
Calabria	3,9%	50,4%	22,1%	5,4%	80,3%	12,9%
Toscana	2,3%	41,8%	15,1%	10,5%	58,9%	2,2%
Lombardia	1,5%	41,6%	20,8%	13,0%	61,5%	0,7%
Emilia-Romagna	1,1%	39,0%	17,0%	12,9%	56,9%	1,1%
Abruzzo	0,7%	46,7%	19,0%	7,3%	72,2%	2,8%
Veneto	0,7%	39,7%	17,2%	14,0%	55,2%	0,8%
Piemonte	0,7%	52,8%	11,5%	10,2%	53,1%	0,6%
Liguria	0,6%	35,6%	10,6%	7,7%	58,2%	1,7%
Basilicata	0,5%	52,8%	20,6%	7,7%	72,9%	5,1%
Sardegna	0,5%	35,5%	15,8%	10,8%	59,4%	1,7%
Marche	0,4%	49,9%	25,5%	14,1%	64,4%	1,1%
Umbria	0,4%	46,7%	15,1%	13,6%	52,5%	1,7%
Trentino-Alto Adige	0,1%	31,9%	14,0%	9,6%	59,3%	0,9%
Friuli-Venezia Giulia	0,1%	24,0%	14,8%	9,2%	61,7%	0,8%
Molise	0,1%	47,7%	18,4%	10,1%	64,6%	1,6%
Valle d'Aosta	0,0%	30,8%	0,0%	0,0%		0,6%
<b>TOTALE</b>	<b>100%</b>	<b>46,8%</b>	<b>15,0%</b>	<b>5,9%</b>	<b>71,6%</b>	<b>7,7%</b>
<b>VALORI MEDIANI</b>		<b>41,7%</b>	<b>15,5%</b>	<b>9,4%</b>	<b>61,7%</b>	<b>1,7%</b>

## 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».

# 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***

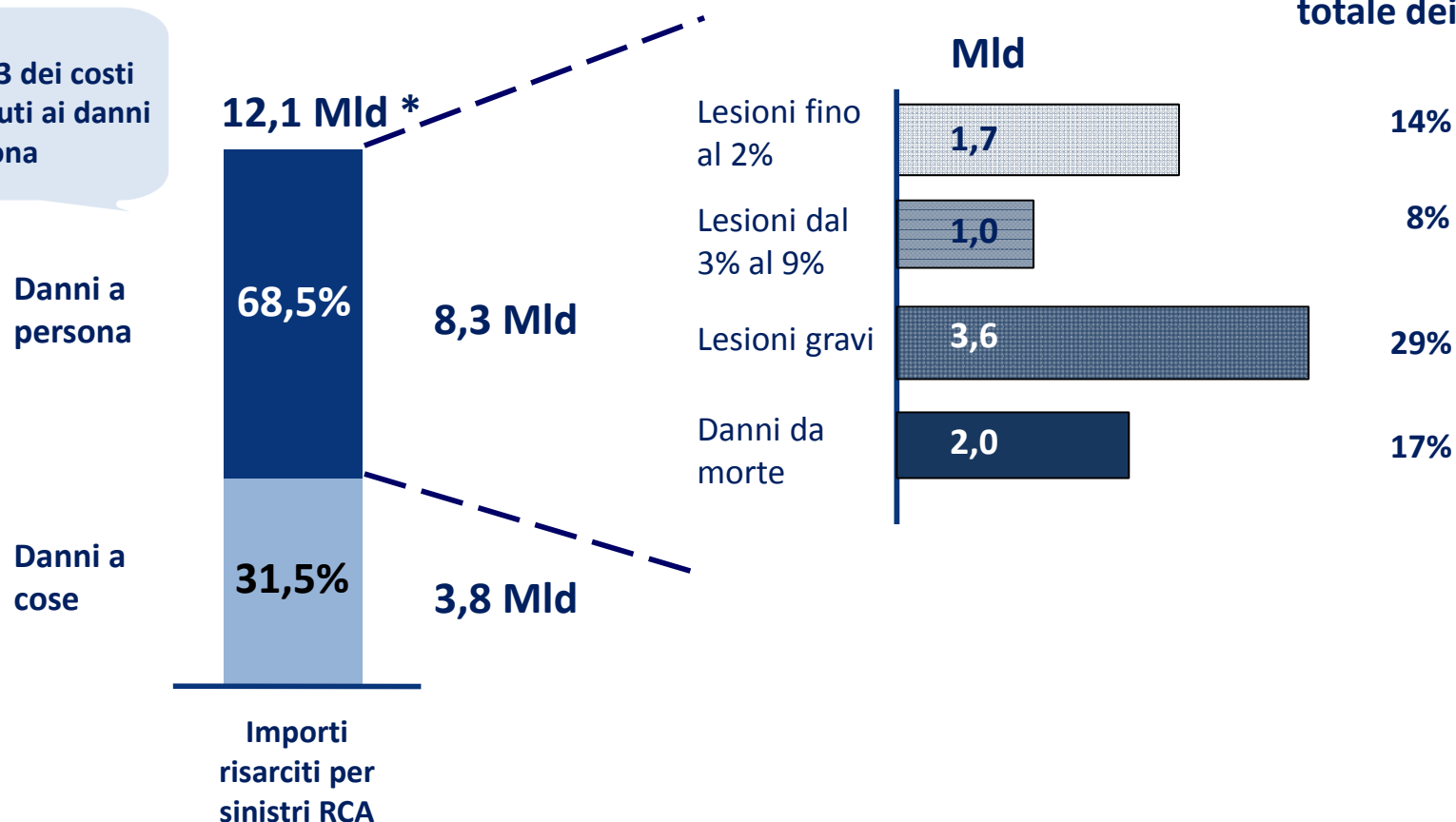
***Aumenta fortemente l'attenzione alla guida e riduce il moral hazard***

# 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

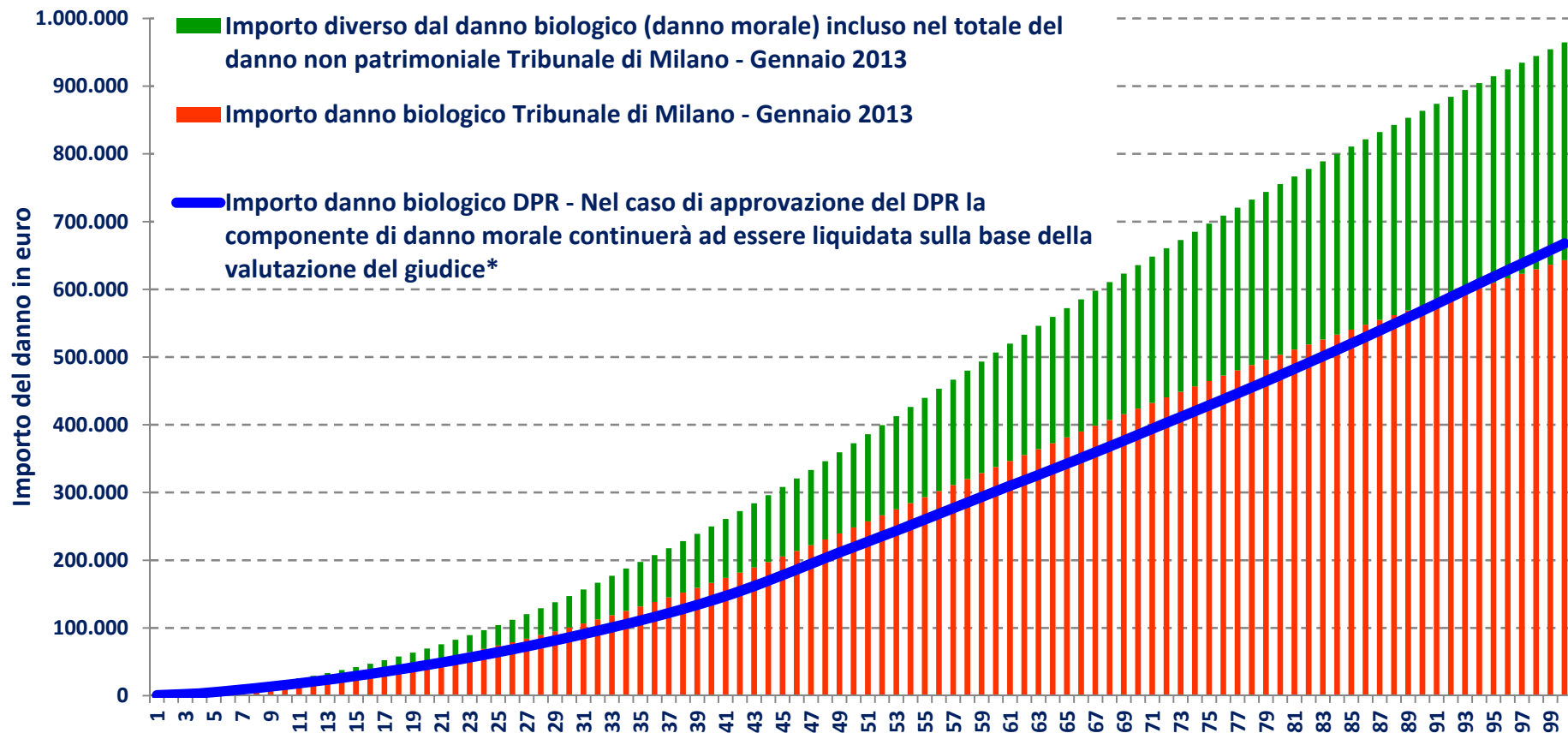
Oltre i 2/3 dei costi sono dovuti ai danni alla persona



(\*) 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 - 3 di 4

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

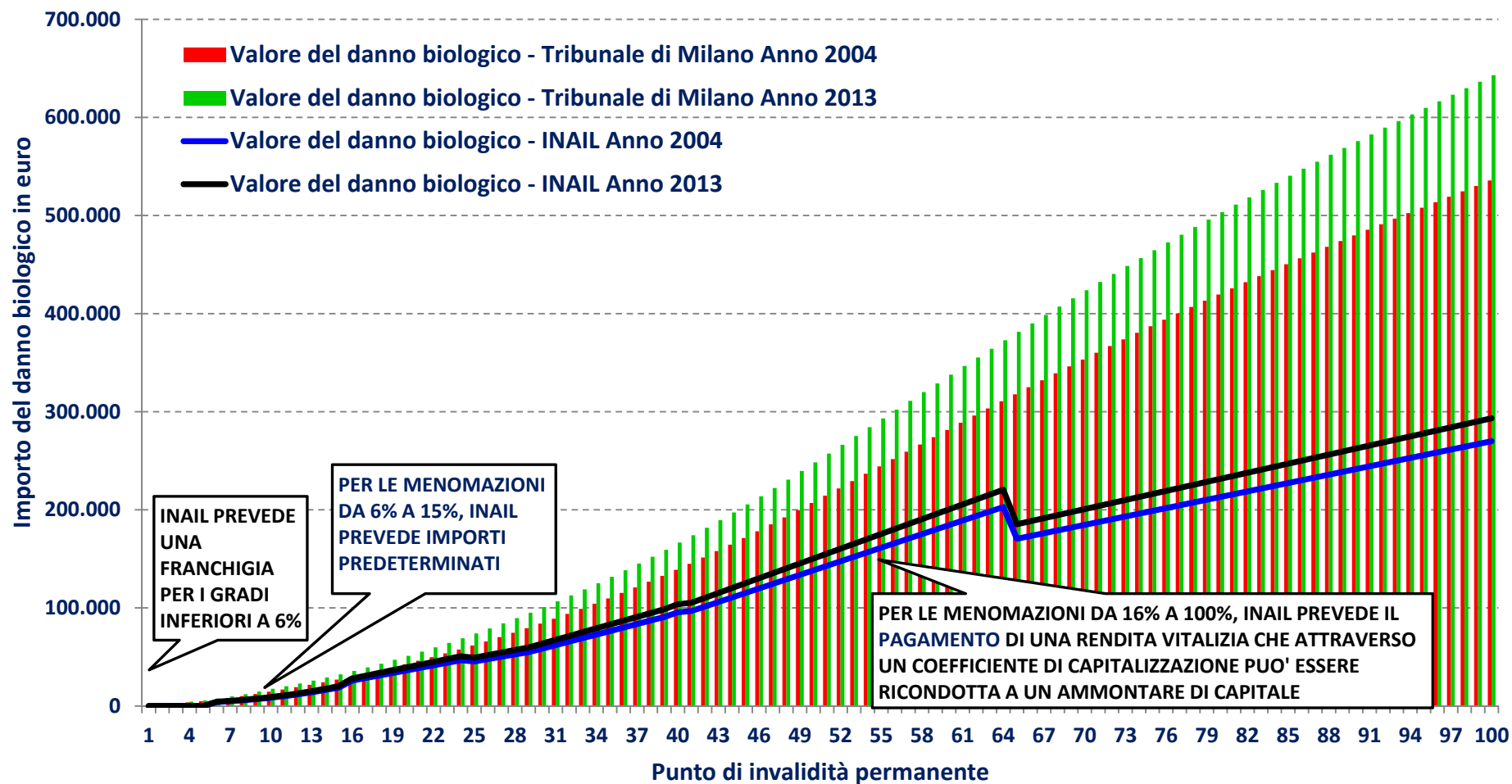


Nota (\*): i valori del DPR sono stati rivalutati con l'indice tendenziale ISTAT FOI senza tabacchi a febbraio 2013

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



# 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.



## 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
<b>Regno Unito</b>	<b>6,00</b>
Olanda	9,70
Spagna	8,15
Germania	19,00
Italia	<b>25,50 (*)</b>
Francia	34,20

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

# COMPOSIZIONE % DEL MERCATO VITA PER SETTORE E CANALE DISTRIBUTIVO

ANNO 2012						
Rami	Agenti	Broker	Sportelli bancari(*)	Promotori finanziari	Vendita diretta	Totale
TOTALE SETTORI						
I - Vita umana	18,7	1,0	52,4	18,4	9,5	100,0
III - Fondi di investimento	5,0	0,0	45,3	49,1	0,6	100,0
IV - Malattia	27,1	49,9	18,5	0,1	4,4	100,0
V - Capitalizzazione	29,5	8,1	16,9	0,4	45,2	100,0
VI - Fondi pensione	15,1	0,6	14,1	3,5	66,7	100,0
<b>TOTALE RAMI VITA</b>	<b>16,3</b>	<b>1,1</b>	<b>48,5</b>	<b>23,3</b>	<b>10,7</b>	<b>100,0</b>
ANNO 2011						
TOTALE SETTORI						
I - Vita umana	18,0	1,0	55,1	17,6	8,3	100,0
III - Fondi di investimento	6,7	0,0	64,4	28,2	0,7	100,0
IV - Malattia	27,2	53,4	14,3	0,3	4,7	100,0
V - Capitalizzazione	24,1	5,8	26,4	1,1	42,6	100,0
VI - Fondi pensione	18,3	0,7	20,5	3,6	56,8	100,0
<b>TOTALE RAMI VITA</b>	<b>16,4</b>	<b>1,0</b>	<b>54,7</b>	<b>18,4</b>	<b>9,5</b>	<b>100,0</b>

(\*) Il dato di questo canale tiene conto anche dei premi intermediati dagli sportelli postali

# COMPOSIZIONE % DEL MERCATO DANNI PER SETTORE E CANALE DISTRIBUTIVO

ANNO 2012									
Rami	Agenti	Broker(*)	Sportelli bancari(**)	Promotori finanziari / SIM	Agenzie in economia	Altre forme di vendita diretta		Totale	
						Vendita telefonica	Internet		
R.C. Autoveicoli terrestri	87,3	2,9	1,6	0,0	0,6	2,9	4,8	100,0	
Corpi di veicoli terrestri	83,7	6,3	1,6	0,0	2,0	2,5	3,9	100,0	
<b>Totale Auto</b>	<b>86,8</b>	<b>3,3</b>	<b>1,6</b>	<b>0,0</b>	<b>0,8</b>	<b>2,8</b>	<b>4,7</b>	<b>100,0</b>	
<b>Totale Non Auto</b>	<b>73,4</b>	<b>13,3</b>	<b>5,2</b>	<b>0,3</b>	<b>6,8</b>	<b>0,5</b>	<b>0,6</b>	<b>100,0</b>	
<b>Totale Rami Danni</b>	<b>81,0</b>	<b>7,6</b>	<b>3,2</b>	<b>0,1</b>	<b>3,4</b>	<b>1,8</b>	<b>2,9</b>	<b>100,0</b>	

ANNO 2011									
Rami	Agenti	Broker(*)	Sportelli bancari(**)	Promotori finanziari / SIM	Agenzie in economia	Altre forme di vendita diretta		Totale	
						Vendita telefonica	Internet		
R.C. Autoveicoli terrestri	88,1	3,0	1,4	0,0	0,7	2,8	4,0	100,0	
Corpi di veicoli terrestri	84,0	6,8	1,5	0,1	2,0	2,4	3,3	100,0	
<b>Totale Auto</b>	<b>87,6</b>	<b>3,5</b>	<b>1,4</b>	<b>0,0</b>	<b>0,9</b>	<b>2,7</b>	<b>3,9</b>	<b>100,0</b>	
<b>Totale Non Auto</b>	<b>74,3</b>	<b>13,0</b>	<b>6,1</b>	<b>0,3</b>	<b>5,6</b>	<b>0,3</b>	<b>0,5</b>	<b>100,0</b>	
<b>Totale Rami Danni</b>	<b>81,8</b>	<b>7,6</b>	<b>3,4</b>	<b>0,1</b>	<b>2,9</b>	<b>1,7</b>	<b>2,4</b>	<b>100,0</b>	

(\*) L'incidenza dei broker nei vari anni non tiene conto di una quota di premi (stimata nel 2011 in 22,6 punti percentuali) originati da questo canale ma presentati alle agenzie e non direttamente alle imprese

(\*\*) Il dato di questo canale tiene conto anche dei premi intermediati dagli sportelli postali