



# Confronto sul mercato RCA in Europa

Conferenza stampa

Roma, 14 gennaio 2014

THE BOSTON CONSULTING GROUP



# Disclaimer

Confidenziale/Riservato – Non Riprodurre, non divulgare

**Il presente documento (il “Documento”) è confidenziale, non riproducibile o divulgabile, ed è stato predisposto da The Boston Consulting Group S.r.l. (“BCG”) in esecuzione dell’incarico del 16/7/2013 (“Incarico”) inerente il progetto “Confronto sul mercato RCA in Europa” a beneficio esclusivo di ANIA – Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici (il “Cliente”), dal quale, quindi, è retto, e su espressa richiesta di questa, per sintetica illustrazione dei risultati di relativo progetto (il “Progetto”) durante la conferenza stampa che si terrà in data 14/01/2014 (l’“Illustrazione”), in linea anche con la presentazione di pari oggetto già tenutasi avanti la Commissione VI Finanze Camera dei Deputati.**

**Il presente Documento costituisce breve sintesi di natura esclusivamente preliminare del diagnostico di relativo progetto, in linea con l’Incarico, e sua esclusiva funzione è supportare l’Illustrazione; non potrà essere letto e/o utilizzato autonomamente, senza la spiegazione di BCG.**

**Il Documento: (a) è stato redatto sulla base del materiale informativo consegnato a BCG dal Cliente, anche in nome e per conto dei suoi associati, nonché delle informazioni pubbliche disponibili (i “Dati”); (b) contiene elaborazioni che si fondano su dati provvisori, e, pertanto, vi è la possibilità di variazione rispetto alle stime iniziali; (c) esclude ogni valutazione di natura legale, patrimoniale, fiscale e/o finanziaria, sia presente che futura, comunque connessa al mercato assicurativo, in quanto tali valutazioni non rientrano nelle finalità e/o nelle previsioni dell’Incarico.**

**BCG non ha svolto alcuna attività di *due diligence*, né di *audit* con riferimento ai Dati, pertanto, non assume (i) alcuna responsabilità in relazione alla completezza, accuratezza, precisione e aggiornamento dei Dati medesimi e (ii) alcuna responsabilità e/o obbligo, anche di risarcimento, per danni, perdite e/o costi risultanti comunque connessi alle informazioni in parola.**

**Il presente Documento è di esclusiva proprietà di BCG; potrà essere utilizzato solamente dal Cliente ed esclusivamente in relazione al Progetto e dalla stampa solo a supporto e a chiarimento dell’Illustrazione.**

# Perimetro e obiettivi dello studio

- !** **Richiesta di ANIA a BCG di fornire il proprio punto di vista sui principali mercati RCA**
  - Progetto iniziato a settembre 2013, concluso e consegnato a metà novembre 2013
- !** **Confronto su 5 Paesi europei del mercato RCA per clienti privati (auto e motocicli)**
  - Italia, Francia, Germania, Spagna e UK
- !** **Confronto fattuale su prezzi e principali elementi di costo/ margine su 5 anni (2008-2012)**
  - Ricercando omogeneità nella definizione dei dati e nella comparazione
- !** **Utilizzati dati pubblici e contributi/ interviste di primari operatori di mercato**
  - Associazioni nazionali; assicuratori Top10 di mercato; report istituti internazionali
- !** **Identificazione delle principali differenze tra Paesi e dei fattori industriali sottostanti**
  - Evidenziando aree a maggior criticità
- !** **Identificazione di possibili direzioni per riallineare le principali differenze**

**Confronto fattuale, analiticamente rigoroso  
e con un'ottica meramente industriale**

# Studio condotto coinvolgendo associazioni nazionali, compagnie ed esperti di settore in ciascun Paese

	<b>Soggetti coinvolti</b>	<b>Contributi allo studio</b>
<b>Associazioni</b>	<b>5 associazioni nazionali</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• ANIA, FFSA, GDV, UNESPA, ABI</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 20+ interviste per discutere caratteristiche chiave ed evoluzione del mercato</li><li>• Raccolta di dati complessivi di mercato e armonizzazione degli indicatori</li></ul>
<b>Assicuratori</b>	<b>10+ assicuratori</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• 2-3 assicuratori Top10 di mercato per Paese</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 30+ interviste per raccogliere punto di vista interno su struttura/ caratteristiche mercato</li><li>• Raccolta di dati interni di dettaglio su aree specifiche, sanitizzati ai fini dello studio</li></ul>
<b>Esperti BCG</b>	<b>10+ esperti BCG</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• 2+ per Paese</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 20+ interviste focalizzate su comprensione degli interventi strutturali di contenimento costi</li><li>• Visione complessiva di mercato</li></ul>

# Principali risultati dello studio

## Sintesi

### ➡ **Prezzi<sup>1</sup> RCA in Italia (media 2008-2012) mediamente superiori agli altri Paesi (+213€/ veicolo)**

- In Italia prezzo medio per il cliente di 491€, rispetto alla media di 278€ per gli altri Paesi
- Per le auto, il prezzo medio dell'RCA negli altri paesi è circa -45% più basso che in Italia

### ➡ **Sinistri (+126€/ veicolo) e tasse (+52€/ veicolo) i fattori con contributo maggiore alla differenza**

- Su sinistri, impatto da frodi, rischiosità stradale/ comportamenti e normativa
- Su tasse, effetto indotto da premi più alti, ma anche incidenza più alta (24% Italia contro 17% altri)
- Contributo minore da Marketing & Distribuzione, Costi amministrativi e Margine

### ➡ **4 aree con differenze industriali, ~30% di potenziale riduzione su prezzo di riferimento di ~500€**

- 60-65€/ veicolo (11-12%) su danno a persone (es. differenze risarcimenti su danni mortali)
- 40-45€/ veicolo (8-9%) agendo su contrasto alle frodi, attraverso organismi, controlli e normative
- 15-20€/ veicolo (3-4%) intervenendo su danno a cose, attraverso risarcimento in forma specifica
- 25-30€/ veicolo (5-6%) migliorando rischiosità, attraverso controlli, qualità strade e normative
- Totale 140-160€/ veicolo su 500€ teorico (~30% inclusa riduzione indiretta di tasse e commissioni)

1. Calcolato come Totale premi di mercato più tasse diviso veicoli assicurati  
Fonte: Principali assicuratori europei, ANIA, FFSA, GDV, UNESPA, ABI, analisi BCG

# In Italia, Sinistri e Tasse

## le maggiori componenti del conto tecnico

	<b>Valore complessivo</b> Media 2008-2012	<b>%</b> Premi compl.=100%	<b>Valore per veicolo</b>
<b>Costo per i consumatori</b>	<b>21,5 Mdi€</b>	<b>124%</b>	<b>491 €</b>
• Tasse	4,1 Mdi€	24%	94 €
<b>Premi complessivi</b>	<b>17,4 Mdi€</b>	<b>100%</b>	<b>397 €</b>
• Costo sinistri	14,4 Mdi€	82%	329 €
• Commissioni e spese di marketing	2,4 Mdi€	14%	55 €
• Costi amministrativi	0,8 Mdi€	5%	18 €
<b>Risultato tecnico</b>	<b>-0,2 Mdi€</b>	<b>-1%</b>	<b>-5 €</b>

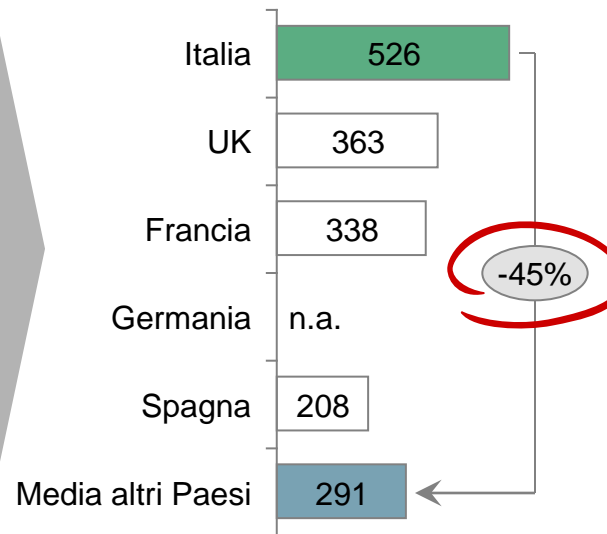
# Prezzi medi RCA Italia superiori rispetto agli altri paesi, in media +213€ veicolo nel periodo '08-'12

## Prezzi medi RCA

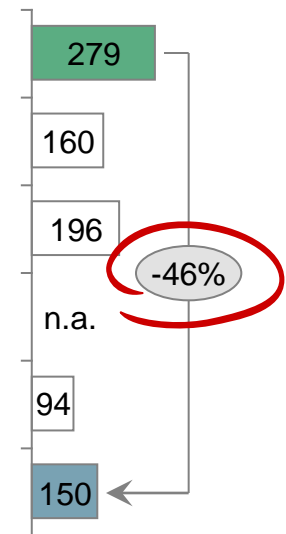
Media '08-'12: totale Premi e Tasse, diviso per il numero dei veicoli assicurati



## Auto



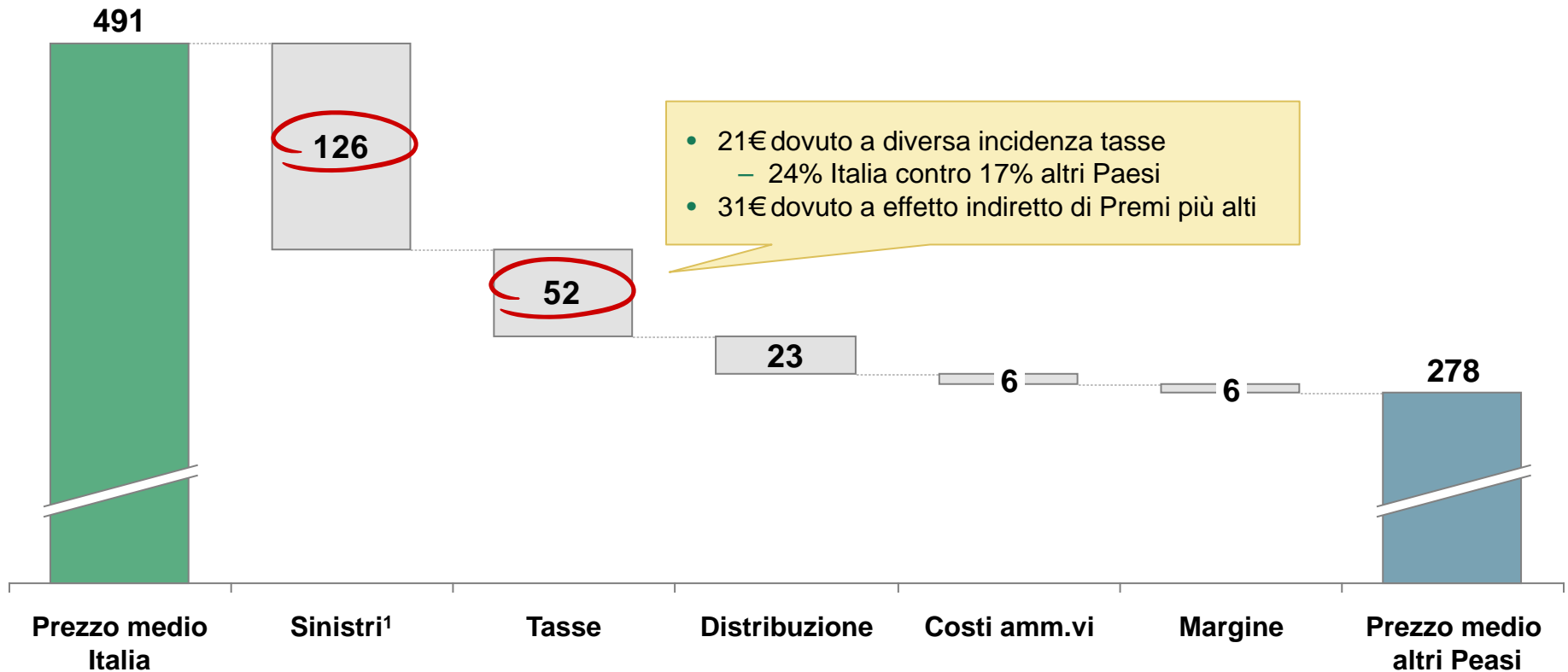
## Motocicli



Differenza percentuale simile su Auto e Motocicli

# Sinistri e tasse i fattori chiave alla base dei maggiori costi rispetto agli altri Paesi

Media 2008-2012



- I sinistri sono il principale ambito di intervento
- Parte della differenza non controllabile direttamente dai soli assicuratori (es. normative sulle frodi, sicurezza stradale, risarcimenti danni a persone)

1. Inclusi costi relativi a veicoli non assicurati, e.g. FGVS, e normalizzazione dei diversi livelli di rivalse nei diversi Paesi  
Fonte: dati interni player assicurativi europei, ANIA, FFSA, GDV, UNESPA, ABI, analisi BCG



# Sinistri: 4 elementi chiave spingono in alto i costi

Sintesi dei risultati dello studio

## Elementi chiave

## Descrizione

1

### Danni a persone

- Elevata **incidenza contenziosi**, che genera 45% sinistri in causa verso ~15% altri paesi
- **Alti risarcimenti per il caso morte**, 4x rispetto agli altri Paesi (649k€ vs. 138k€)
- **Alto livello** medio di **danno non patrimoniale** (50-60k€ vs.. 30-40k€ altri<sup>1</sup>) e possibili beneficiari

2

### Rischio stradale/ comportamenti

- **Rischiosità della circolazione**, 6,2 morti/Mdi km percorsi rispetto a 4,4 degli altri Paesi (+41%)
- **Comportamenti pericolosi** (es. **5x uso cellulare** alla guida, 10% uso cinture posteriori vs 90%)
- Maggior incidenza **motocicli**, che a parità di chilometraggio hanno **2x incidenti** e **10x morti**

3

### Frodi

- Incidenza **frodi non rilevate** 2x vs. altri Paesi, anche per limitato sviluppo strumenti di contrasto
- Incidenza **veicoli non assicurati**, 7-8%, 2-3x vs. altri Paesi, con basso livello di controlli/ sanzioni
- Diffusa presenza del **colpo di frusta** fino all'introduzione della Legge Monti, ora in **riduzione**






4

### Danni a cose

- **Basso tasso riparazione** in reti convenzionate, -30/-40 p.p. rispetto ad altri Paesi
- **Struttura** mercato dei **riparatori frammentata** e meno efficiente

1. Stima di costo medio della componente di danno non patrimoniale per sinistri gravi con danno alla persona, i.e. >9 punti di invalidità permanente  
Fonte: dati interni player assicurativi europei, ANIA, FFSA, GDV, UNESPA, ABI, analisi BCG

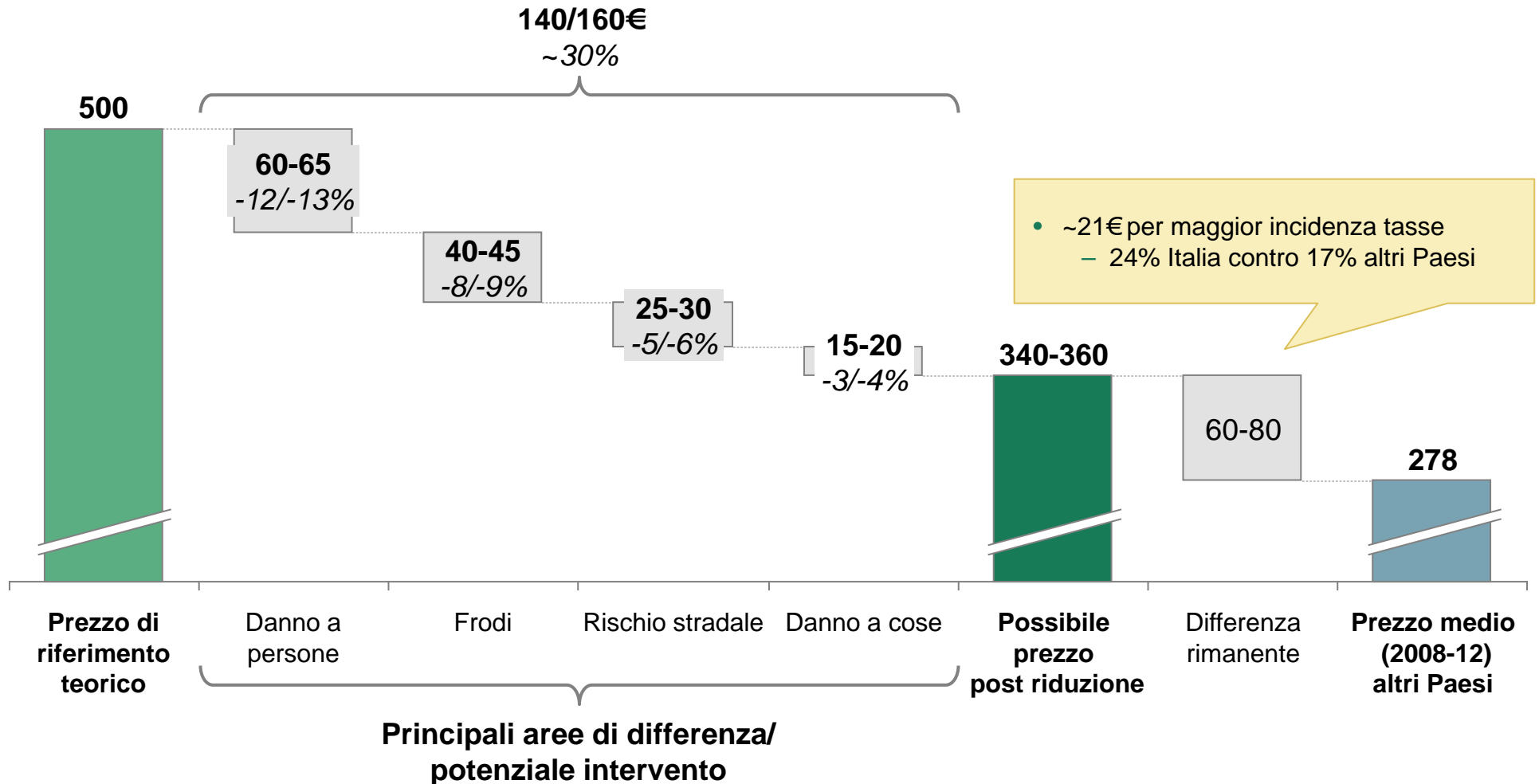
# In Italia varianza tariffe paragonabile agli altri Paesi per età e classe B/M; impatto geografia simile a UK

							
		Italia	Francia	Germania	Spagna	UK	Commenti
Età	Min	459	195	282	166	444	<b>Varianza simile per tutti i Paesi</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Guidatori giovani con tariffe significativamente più elevate</li> </ul>
	Max	1.274	661	750	463	2.630	
	Rapporto Max/ Min	<b>2,8x</b>	<b>3,4x</b>	<b>2,7x</b>	<b>2,8x</b>	<b>5,9x</b>	
Geografia	Min	In alcune zone premi con gap ridotto rispetto a media europea 369	175	209	168	282	<b>Geografia forte elemento di differenziazione il Italia e UK</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Per entrambi i Paesi impatti locali specifici, legati ad esempio alle frodi</li> </ul>
	Max	1.218	215	300	248	1.148	
	Rapporto Max/ Min	<b>3,3x</b>	<b>1,2x</b>	<b>1,4x</b>	<b>1,5x</b>	<b>4,1x</b>	
						Anche in altri Paesi presenza di aree con alti costi e prezzi	
Classe B/M <sup>1</sup>	Min	467	165	172	168	480	<b>In Italia varianza limitata dovuta al basso potere predittivo della classe</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Per effetto del Decreto Bersani, limitata rilevanza della classe</li> <li>In Spagna impatto delle politiche aggressive delle dirette</li> </ul>
	Max	882	683	1.000	181	1.578	
	Rapporto Max/ Min	<b>1,9x</b>	<b>4,1x</b>	<b>5,8x</b>	<b>1,1x</b>	<b>3,3x</b>	

1. Classe di ingresso (14) utilizzata come scenario peggiore  
Fonte: Preventivi online, analisi BCG

**Importante considerare impatto dei possibili interventi anche sul livellamento delle differenze**

# 140-160€ veicolo di riduzione potenziale della differenza, ~30% su un prezzo di riferimento teorico di 500€



Nota: Impatti calcolati sulla base dei dati 2012

Fonte: dati interni player assicurativi europei, ANIA, FFSA, GDV, UNESPA, ABI, analisi BCG

313901-00-ANIA -Presentazione finale -14Gen14\_vStampa\_v3.pptx

# Le 4 aree con differenze "industriali" hanno impatto fino a 140-160€ veicolo (~30% di riduzione) (I)

Include riduzione indiretta di tasse e commissioni di distribuzione

Simulazione<sup>1</sup> del valore

Area

Principali differenze/ Potenziali aree di lavoro

Area	Principali differenze/ Potenziali aree di lavoro	Simulazione <sup>1</sup> del valore
1 Danno a persone	<b>I Regole standard</b> <b>Standardizzazione delle regole per i risarcimenti sul danno a persone</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Introduzione tabella nazionale di riferimento</li> <li>Rimodulazione dei livelli di risarcimento</li> </ul>	15-20€ veic. -3/-4%
	<b>II Risarcimento casi mortali</b> <b>Differenze sul risarcimento dei casi mortali rispetto alla media</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ridefinizione possibili beneficiari</li> <li>Rimodulazione dei livelli di risarcimento</li> </ul>	<b>40-45€ veic.</b> -8/-9%
2 Rischio stradale/ comp.	<b>III Controlli sulla sicurezza</b> <b>Aumento controlli stradali e pene</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Controlli/norme sui comportamenti più rischiosi: uso cell, cinture post., casco</li> <li>Maggiori penalità su patente, es. perdita di punti in caso di sinistro</li> </ul>	} <b>25-30€ veic.</b> -5/-6%
	<b>IV Qualità rete stradale</b> <b>Miglioramento della sicurezza della rete attraverso misure strutturali</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Maggior monitoraggio del rischio stradale / aree critiche per i sinistri</li> <li>Focus degli investimenti sulle zone a rischio</li> </ul>	
	<b>V Riduzione rischio motocicli</b> <b>Iniziative specifiche per ridurre drasticamente gli incidenti delle moto</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Campagna di comunicazione dedicata; iniziative specifiche                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Es. giacca riflettente obbligatoria di notte</li> </ul> </li> </ul>	

1. Simulazione di possibile impatto di riduzione basata su assunzioni ad alto livello di allineamenti o riduzioni di differenze rispetto ad alcuni parametri alla base della differenza tra Italia e altri Paesi impatto basato su dati 2012

Fonte: Principali assicuratori europei, ANIA, FFSA, GDV, UNESPA, ABI, analisi BCG

# Le 4 aree con differenze "industriali" hanno impatto fino a 140-160€ veicolo (~30% di riduzione) (II)

Include riduzione indiretta di tasse e commissioni di distribuzione

Simulazione<sup>1</sup> del valore

Area

Principali differenze/ Potenziali aree di lavoro

3

Frodi

VI

Organismo anti-frodi

**Creazione organismo anti-frodi, con poteri di investigazione**

- Rafforzando anche la base dati sinistri / frodi

VII

Legislazione anti-frodi

**Nuove regole per facilitare le attività di contrasto alle frodi**

- Possibilità recupero delle spese legali
- Riduzione tempo per dichiarare il sinistro da 2 anni a 3 mesi
- Ispezione del veicolo prima della riparazione

VIII

Scatola nera

**Supporto a diffusione scatola nera nelle zone a maggior tasso di frode**

- Focus su zone in cui i benefici giustificano i costi dello strumento

IX

Verifica veicoli non assicurati

**Aumento e automatizzazione controlli; inasprimento pene**

- Controlli automatici (autostrade / porte "Area C")
- Pene severe, e.g. sospensione patente per 1 anno

25-30€ veic.  
-5/-6%

10-15€ veic.  
-2/-3%

4

Danno a cose

X

Risarcimento in forma specifica

**Introduzione del risarcimento in forma specifica obbligatorio**

- Possibilità per l'assicuratore di pagare la sola riparazione, con uno sconto predeterminato nel caso non sia eseguita da un carrozziere scelto dalla compagnia





15-20€ veic.  
-3/-4%

**Totale: 140-160€ veic.**  
~30%

1. Simulazione di possibile impatto di riduzione basata su assunzioni ad alto livello di allineamenti o riduzioni di differenze rispetto ad alcuni parametri alla base della differenza tra Italia e altri Paesi  
impatto basato su dati 2012

Fonte: Principali assicuratori europei, ANIA, FFSA, GDV, UNESPA, ABI, analisi BCG

# Commenti finali

-  **Nel quinquennio considerato il 60% della differenza di prezzo è data dal costo dei Sinistri**
-  **Un altro 24% della differenza è costituito da tasse, fuori da un ambito di intervento industriale**
-  **Il restante 16% è costituito dalla somma delle diverse voci di Distribuzione, Marketing e Costi di Amministrazione, con un potenziale di allineamento realisticamente molto più limitato**
  - Differenze di costo generate spesso dal minore sviluppo del prodotto Kasko, che negli altri Paesi consente di suddividere i costi e di ridurre il peso di queste voci sul prodotto RCA
-  **Possibile incidere sulle differenze di prezzo principalmente attraverso leve di sistema, che introducano discontinuità significative supportando la riduzione strutturale di costi e prezzi**