

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	ANIA
---------------------	-------------

	Osservazioni generali
	<p>Si sottolinea, in via preliminare, che l'attuazione dell'art 132-ter del Codice delle Assicurazioni Private (CAP) in materia di sconti obbligatori su alcuni contratti RC Auto, finalizzati alla progressiva riduzione delle differenze del costo delle polizze RC Auto a livello territoriale per alcune categorie di assicurati, deve necessariamente tenere conto del principio stabilito dalla normativa comunitaria di libertà da parte delle imprese di assicurazione di predisporre condizioni di contratto e di tariffa (cfr. artt. 6, 29, 39 della direttiva 92/49/CEE del Consiglio, del 18 giugno 1992, c.d. terza direttiva assicurazione non vita, in base ai quali gli Stati membri non applicano disposizioni che prevedano la necessità di un'approvazione preliminare o di una comunicazione sistematica delle condizioni generali e speciali delle polizze d'assicurazione, delle tariffe nonché di formulari ed altri stampati che l'impresa di assicurazione abbia l'intenzione di utilizzare nelle sue relazioni con i contraenti), normativa che è stata trasposta nel nostro ordinamento prima nell'art. 11, comma 1, della legge 24 dicembre 1969, n. 990 e successivamente nel comma 1, primo periodo dell'art. 132 CAP.</p> <p>Pertanto, appare necessaria un'interpretazione costituzionalmente orientata e rispettosa della normativa comunitaria della norma primaria che indica i criteri e le modalità e non la misura dello sconto da applicare.</p> <p>Al contrario, il provvedimento posto in pubblica consultazione ha stabilito l'ammontare dello sconto minimo obbligatorio che le imprese devono applicare; anche riguardo le modalità, come si evidenzierà meglio nel prosieguo, si rileva che è stato utilizzato un metodo di calcolo non condivisibile.</p> <p>Posto che si condivide quanto affermato dall'Istituto in sede di AIR e cioè che l'obiettivo della norma primaria è quello di riconoscere agli assicurati uno sconto sul premio in ragione dell'esistenza di una riduzione del rischio a carico dell'impresa connesso al ricorrere delle condizioni elencate al comma 1 dell'articolo 132-ter (ispezione preventiva del veicolo, installazione di scatola nera o equivalente, installazione del cosiddetto alcol lock) e che, a tal fine, il comma 2, dello stesso articolo stabilisce che sia l'Istituto debba definire i criteri e modalità per l'individuazione degli sconti obbligatori nell'ambito dei processi di costruzione della tariffa e della determinazione del premio, si ritiene che, in base al principio recato dall'art. 3 della Costituzione di coerenza e razionalità nella regolamentazione, debbano essere utilizzate, per l'individuazione dello sconto, le stesse metodologie utilizzate dalle imprese nella predisposizione della tariffa. Attualmente, infatti, le imprese adottano processi di valutazione tecnico-attuariali quali analisi multivariate, reti neurali, random decision forest e non solo analisi basate su dati bi-tri variati.</p>

Osservazioni generali

Si ritiene, pertanto, che la valutazione dell'eventuale riduzione di premio debba essere effettuata a parità di tutti gli altri fattori di rischio, ovvero "sterilizzando" l'effetto che gli altri parametri diversi dalla ispezione preventiva del veicolo, installazione di scatola nera, installazione del c.d. alcol lock hanno sulla sinistrosità (frequenza e costo medio). Ed è proprio questo che fanno le tecniche statistico-attuariali evolute che tutte le imprese oramai adottano e che prima sono state menzionate. Non sembra invece sufficiente un mero confronto di premio puro, anche se basato su dati bi-tri variati, per cui sembra insufficiente, e pertanto, viziata, l'AIR condotta dall'Istituto.

Alla luce di quanto sopra, si evidenzia che la Vigilanza ha individuato anche un **parametro quantitativo di riferimento non derogabile (scostamento medio fra premi puri di assicurati con e senza scatola nera) che rappresenta uno sconto minimo obbligatorio per le imprese**. A nostro avviso, in tal modo, lo schema regolamentare travalica il precipuo compito di fissare **modalità** sulla base delle quali ciascuna impresa dovrà determinare **sconti significativi**, come previsto dal legislatore.

In particolare:

- l'Art. 6 al comma 3 prevede che *"per ciascun settore tariffario, la percentuale di sconto è **almeno pari alla diminuzione percentuale media** dei premi puri registrata negli ultimi tre anni tra coloro che hanno stipulato contratti senza e con 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"*.
- L'Art. 9 al comma 3 prevede che *"per ciascun settore tariffario, lo sconto percentuale aggiuntivo da praticare in ciascuna provincia individuata nell'Allegato 1 è **pari almeno alla differenza percentuale media**, se positiva, rilevata tra ciascun premio medio puro riferito agli ultimi tre anni e registrato nelle province di cui all'Allegato 1 e il premio medio puro riferito agli ultimi tre anni e registrato nel complesso delle province non elencate. E' fatto salvo quanto disposto dal comma 4"*.

Si ritiene, pertanto, necessario modificare il richiamo alla percentuale media di scostamento, precisando che **tale parametro rappresenta un puro riferimento per la significatività** dello sconto stesso la cui determinazione è rimessa all'autonomo apprezzamento delle imprese, a parità di altri fattori altrettanto rilevanti. Il testo di entrambi gli articoli dovrebbe infatti far riferimento al fatto che la scontistica significativa obbligatoria debba essere rispettivamente **in linea con la diminuzione dei premi puri eventualmente registrata (art. 6)** e **in linea con la differenza dei premi puri se positiva (art. 9)**, nel rispetto del

Osservazioni generali

principio di coerenza con le basi tecniche utilizzate dall'impresa per la determinazione delle tariffe, stabilito dall'art. 35 del Codice della assicurazioni e accolto dalla consolidata giurisprudenza amministrativa. Come già detto in apertura, infatti, le imprese utilizzano i propri processi di valutazione tecnico-attuariali per giungere alla determinazione di una tariffa applicata che permette di poter far fronte agli impegni futuri verso gli assicurati.

Più che definire quindi una regola per il calcolo dello sconto minimo, sarebbe più coerente con la normativa primaria raccomandare alle imprese che la percentuale di sconto da adottare in tariffa, laddove riscontrabile, da applicare a coloro che posseggono i requisiti stabiliti dalla stessa normativa debba essere basata sulla differenza di premio puro (come indicato dal Regolamento) ma che si debbano altresì utilizzare tecniche attuariali evolute che ne assicurino la sostenibilità tariffaria e soprattutto coerenti con le metodologie utilizzate dalle imprese per la creazione della tariffa in ossequio al principio di razionalità di cui all'art. 3 della Costituzione che deve informare tutta la regolamentazione. Del resto ciò sembra essere perfettamente **conforme alla la scelta del legislatore che, all'art. 132-ter, comma 2, ha chiarito che i criteri per la determinazione dello sconto devono essere individuati dall'IVASS "nell'ambito dei processi di costruzione della tariffa e di ricalcolo del premio"**.

Per quanto riguarda **l'entrata in vigore** del provvedimento posto in pubblica consultazione, l'art 14 la stabilisce nel 60esimo giorno dalla data di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale, si rileva che, con riferimento in particolare alle scatole nere e agli altri dispositivi elettronici di registrazione dell'attività dei veicoli, il mercato è ancora in attesa della emanazione dei tre decreti attuativi dell'art. 32 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività che devono fissare gli standard funzionali minimi, le funzionalità a fini assicurativi nonché gli standard di comunicazione per l'interoperabilità a fini di portabilità di tali dispositivi. Si segnala alla Vigilanza che la predetta normativa in materia di scatole nere è condizione preliminare e indispensabile affinché le imprese possano dare concreta attuazione agli sconti minimi e alla tariffa premio collegati all'utilizzo di scatole nere e dispositivi elettronici similari da parte degli assicurati. **Pertanto, l'entrata in vigore del presente regolamento dovrebbe essere espressamente collegata anche alla propedeutica entrata in vigore di tutti i provvedimenti applicativi in materia di scatole nere.**

Osservazioni generali		Con riferimento, poi, all' ambito di applicazione dell'emanando provvedimento, a fini di coerenza attuativa da parte delle imprese auto, si chiede conferma di quanto ci risulta sia stato precedentemente precisato dall'Istituto ad alcune di esse, vale a dire che siano esclusi dal perimetro attuativo i veicoli assicurati con le c.d. polizze "flotta" o "a libro matricola".
Articolo	Comma	Osservazioni e proposte relative a singoli articoli
Art 2 - definizioni	<i>Comma 1, lett. a)</i>	La previsione fa riferimento sia alla RC obbligatoria dei veicoli a motore sia a quella dei natanti. Segnaliamo che la legge 124/2017 e l'art 132-bis del CAP fanno costante riferimento ai soli veicoli. Si chiede quindi di eliminare i natanti dallo schema regolamentare.
Art 2	<i>Comma 1, lett. f)</i>	Per quanto riguarda la definizione di " premio puro ", come prodotto fra frequenza dei sinistri gestiti e relativo costo medio, per prevenire eventuali disomogeneità attuative, si chiede di confermare, che per l'individuazione dei sinistri gestiti occorra far riferimento a quanto previsto nelle modalità di compilazione del Modulo di Vigilanza 29B.
Art 2	<i>Comma 1, lett. j)</i>	Si fa riferimento, per l'individuazione delle scatole nere, al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-MIT di concerto con il Ministero dello sviluppo economico-MISE previsto dall'art. 132 ter del Codice, comma 1, lett. b), che non è ancora stato emanato. Si rammenta al riguardo che l'art. 32, commi 1 bis e 1 ter, del d.l. n. 1/2012, convertito nella l. n. 27/2012 prevede altri due provvedimenti regolamentari per l'attuazione delle norme in materia di scatole nere: rispettivamente un provvedimento a cura dell'IVASS, di concerto con il MISE e il Garante Privacy, per la definizione delle funzionalità e delle modalità di realizzazione dell'interoperabilità a fini di portabilità dei dispositivi, nel caso in cui l'assicurato cambi impresa, ed un provvedimento a cura del MISE, sentito il Garante Privacy, per l'individuazione dello standard hardware e

<p style="text-align: center;">Art 2</p>	<p style="text-align: center;"><i>Comma 1, lett. j)</i></p>	<p>software per la raccolta, la gestione e l'utilizzo dei dati raccolti da tali dispositivi elettronici (anche questo standard è necessario per la portabilità). Neppure questi due provvedimenti sono stati ancora emanati. Si rinvia pertanto all'osservazione di natura generale innanzi formulata a proposito del fatto che il regolamento qui in esame non potrà entrare in vigore prima che l'intera normativa attuativa in materia di scatole nere sia compiuta. Si chiede inoltre, per estrema chiarezza su questo importante profilo, che la definizione di cui all'art. 2, lett. J) sia riformulata come segue:</p> <p><i>j) "scatola nera": strumento hardware, denominato scatola nera o equivalente, o ulteriori dispositivi installato sul veicolo che attraverso una dotazione software è in grado di registrare l'attività del veicolo e trasmettere i relativi dati a fini assicurativi, di cui all'art.132-ter, comma 1, lettera b) del Codice, e che risponda ai requisiti di cui ai seguenti provvedimenti:</i></p> <p><i>a) decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico, di cui all'art. 132-ter, comma 1, lett. b);</i></p> <p><i>b) regolamento emanato dall'IVASS, di concerto con il Ministro dello Sviluppo Economico e il Garante per la protezione dei dati personali, di cui all'art. 32, comma 1-bis del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito nella legge 24 marzo 2012, n. 27;</i></p> <p><i>c) decreto del Ministro dello sviluppo economico, sentito il Garante per la protezione dei dati personali, di cui all'art. 32, comma 1-ter del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito nella legge 24 marzo 2012, n. 27.</i></p>
<p style="text-align: center;">Art 2</p>	<p style="text-align: center;"><i>Comma 1, lett. k)</i></p>	<p>Nella definizione di veicolo si fa riferimento alle macchine di qualsiasi specie guidate dall'uomo. Nel presente contesto, finalizzato all'attuazione dell'art. 132 ter del Codice, tale definizione appare tuttavia troppo ampia e si chiede di sostituirla come segue:</p> <p>"veicolo": ogni tipo di veicolo a motore, fra quelli individuati dall'art 47 e ss del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 (Codice della strada), soggetto all'obbligo di assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione ai sensi dell'art. 122 del Codice.</p> <p>Inoltre nella relazione illustrativa, nonché negli art. 6, commi 1 e 3, nell'art. 9, commi 1 e 3, del presente schema di regolamento si fa riferimento al termine "settore tariffario" che viene ancor oggi talvolta utilizzato come sinonimo di "tipo di veicolo", ma che in realtà è collegato, come è noto, ad una classificazione dei veicoli risalente al superato regime delle tariffe amministrative e non più in uso nell'attuale regime di tariffe</p>

<p>Art 2</p>	<p><i>Comma 1, lett. k)</i></p>	<p>liberalizzate. Ad esempio, il settore tariffario I includeva le autovetture ad uso privato e gli autotassametri, mentre il settore tariffario V includeva i ciclomotori e i motocicli, veicoli questi ultimi con caratteristiche tecniche in realtà diverse fra di loro. Fra l'altro l'art. 132 ter del Codice, che lo schema di regolamento in esame è volto ad attuare, utilizza sempre (e non potrebbe essere diversamente) soltanto il termine "veicolo". Poiché il riferimento a "settori tariffari" non più esistenti potrebbe determinare incertezze e difficoltà attuative, si propone di sostituirlo nel presente provvedimento con il termine "tipo di veicolo".</p>
<p>Art 4 Condizioni per l'applicazione dello sconto obbligatorio</p>	<p><i>Comma 1</i></p>	<p>Anche con riferimento a tale previsione, si segnala la necessità di eliminare il riferimento ai natanti (vedi articolo 2).</p> <p>Secondo la norma <i>"Ai fini dell'applicazione dello sconto obbligatorio di cui all'articolo 132-ter, comma 2 del Codice, l'impresa, in sede di stipula o di rinnovo di un contratto di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti, verifica preliminarmente la sussistenza di almeno una delle condizioni di cui all'articolo 132-ter, comma 1, lettere a), b) e c) del Codice."</i></p> <p>La formula dell'articolo sottolinea il profilo di obbligatorietà dello sconto, ma non evidenzia in alcun modo che l'art. 132-ter ha chiarito la facoltatività dell'offerta da parte dell'impresa delle clausole contrattuali (ispezione preventiva, scatole nere, alcol lock) che, se accettate dal contraente, danno diritto allo sconto stesso.</p> <p>Su tale punto si segnala all'attenzione dell'Istituto la necessità di evitare qualsiasi possibile fonte di malinteso con gli assicurati, per cui si chiede all'Istituto stesso di modificare come segue la disposizione in esame, in modo da eliminare alla radice qualunque dubbio (v. modifiche in grassetto):</p> <p><i>"Ai fini dell'applicazione dello sconto obbligatorio di cui all'articolo 132-ter, comma 2 del Codice, l'impresa che propone almeno una delle clausole contrattuali di cui all'articolo 132-ter, comma 1, lettere a), b) e c) del Codice, in sede di stipula o di rinnovo di un contratto di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti, verifica preliminarmente la sussistenza relativamente a ciascuna di tali ipotesi almeno una delle condizioni dei requisiti stabiliti dalle disposizioni di cui all'articolo al suddetto articolo 132-ter, comma 1, lettere a), b) e c) del Codice."</i></p>

<p style="text-align: center;">Art. 6 Criteri di calcolo dello sconto obbligatorio</p>	<p style="text-align: center;"><i>Comma 1</i></p>	<p>In considerazione di quanto innanzi osservato in merito al termine "settore tariffario" (v. art. 2, lett. k) e, inoltre, al fine di eliminare qualunque possibile incertezza interpretativa in merito al fatto che gli sconti saranno praticabili da parte delle imprese solo ed in quanto vi siano sostenibili condizioni tecnico/attuariali, si propone di modificare come segue la prima parte del presente comma (v. modifiche in grassetto):</p> <p><i>"Ai fini della determinazione della percentuale di sconto nei casi di cui all'articolo 132-ter, comma 1, lettere b) e c) del Codice, per ciascun settore tariffario tipo di veicolo l'impresa verifica se vi sia la sussistenza nel proprio portafoglio di una diminuzione del premio puro riferito agli ultimi tre 5 anni, per l'insieme dei contratti che prevedono l'installazione ..."</i> di un dispositivo elettronico del tipo scatola nera o alcol lock.</p> <p>Tale modifica appare del tutto in linea con il disposto dell'art. 132 ter del Codice, in quanto tale norma chiarisce che le imprese hanno l'obbligo di applicare lo sconto fissato dal predetto art. 132 ter solo qualora si verifichi il presupposto stesso per la riduzione del premio prevista da tale articolo, vale a dire che si sia potuto rilevare - tramite metodologie attuariali coerenti con le basi tecniche utilizzate dall'impresa, ai sensi dell'art. 35 del Codice - che l'installazione della scatola nera, o di uno degli altri dispositivi elettronici menzionati dalla legge, ha effettivamente determinato una riduzione del rischio assicurato.</p> <p>Si chiede inoltre di portare da 3 a 5 anni il periodo preso in considerazione per il calcolo degli sconti per uniformarlo a quello previsto dall'art. 35 del Codice, e consentire così alle imprese di effettuare anche le elaborazioni statistiche relative agli sconti obbligatori con un orizzonte temporale analogo a quello di determinazione delle tariffe. Tale richiesta di modifica viene naturalmente ripetuta per ogni previsione del regolamento relativa al periodo suindicato.</p>
<p style="text-align: center;">Art 6</p>	<p style="text-align: center;"><i>Comma 2</i></p>	<p>Secondo questa previsione <i>"In assenza di dati statisticamente significativi per effettuare le verifiche di cui al comma 1 l'impresa utilizza dati e statistiche di mercato"</i>. Si osserva che esistono attualmente dati di riferimento solo per le autovetture, mentre mancano informazioni per tutti gli altri tipi di veicolo; al riguardo si evidenzia che anche per i dispositivi <i>alcol lock</i> non esistono statistiche di mercato. Pertanto, sempre al fine della massima chiarezza della disposizione operativa e nei rapporti con gli assicurati, sarebbe opportuno specificare che in assenza di dati interni all'impresa o di statistiche di mercato, non si debba prevedere un sconto obbligatorio e che si dia tempo all'impresa di raccogliere una serie storica di informazioni statisticamente significative.</p>

Art 6	Comma 2	<p>Si chiede quindi di integrare come segue il presente art. 6, comma 2, (v. modifiche in grassetto) nei seguenti termini: <i>"In assenza di dati interni statisticamente significativi per effettuare le verifiche di cui al comma 1 l'impresa utilizza dati di mercato statisticamente significativi e statistiche di mercato, ove disponibili. L'assenza di dati significativi sia interni sia di mercato esime l'impresa dall'obbligo di sconto nei casi di cui all'articolo 132-ter, comma 1, lettere b) e c) del Codice"</i>.</p>
Art 6	Comma 3	<p>La norma stabilisce che <i>"per ciascun settore tariffario, la percentuale di sconto è almeno pari alla diminuzione percentuale media dei premi puri registrata negli ultimi tre anni tra coloro che hanno stipulato contratti senza e con 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"</i>.</p> <p>La principale criticità riguarda la fissazione dello sconto minimo obbligatorio, che non appare coerente con il dettato della norma primaria (vedi le precedenti osservazioni generali).</p> <p>Sulla base delle osservazioni generali e di dettaglio che precedono, si chiede pertanto di modificarne la parzialmente la formulazione sia per salvaguardare la conformità della disposizione attuativa all'art. 132-ter sia per precisare espressamente che l'eventuale riduzione va calcolata in coerenza con le basi tecniche utilizzate dalle imprese.</p> <p>In particolare si chiedono all'Istituto di vigilanza le seguenti modifiche del testo (in grassetto):</p> <p><i>"per ciascun settore tariffario tipo di veicolo la percentuale di sconto è almeno pari alla calcolata dall'impresa in linea con la diminuzione percentuale media dei premi puri eventualmente registrata negli ultimi tre 5 anni tra coloro che hanno stipulato contratti senza e con i meccanismi elettronici di cui al comma 1, secondo le tecniche e le metodologie attuariali applicate per la determinazione della tariffa e in coerenza con le basi tecniche utilizzate dall'impresa per la determinazione della tariffa stessa, secondo il principio stabilito dall'art. 35 del Codice, e non può essere ridotta per tener conto degli eventuali costi di installazione e gestione dei medesimi"</i>.</p> <p>Come già detto in apertura, infatti, le imprese utilizzano i propri processi di valutazione tecnico-attuariali per giungere alla determinazione di una tariffa applicata che permette di poter far fronte agli impegni dell'impresa stessa, innanzitutto nei confronti dei danneggiati negli incidenti stradali, nel rispetto del principio della sana e prudente gestione.</p>

<p>Art 6</p>	<p><i>Comma 3</i></p>	<p>La predetta modifica appare indispensabile, a nostro avviso, poiché la valutazione dell'eventuale riduzione di premio puro deve essere effettuata a parità di tutti gli altri fattori di rischio, ovvero "sterilizzando" l'effetto che gli altri parametri diversi dalla presenza della scatola nera hanno sulla sinistrosità (attraverso l'analisi di frequenza e costo medio dei sinistri). Ed è proprio questo che fanno le tecniche statistico-attuariali evolute che tutte le imprese oramai adottano (analisi multivariate, reti neurali, random decision forest). Non è sufficiente un mero confronto di premio puro, anche se basato su dati bi-tri variati, dal momento che le compagnie assicurative utilizzano oggi un numero elevatissimo di parametri di tariffazione che possono essere correlati fra di loro.</p> <p>Solo attraverso queste tecniche statistico-attuariali evolute è possibile:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) "neutralizzare" questo effetto di correlazione fra i parametri 2) quantificare correttamente il rischio per ciascun profilo assicurato/ assicurabile a partire da parametri oggettivi quali la frequenza sinistri e il relativo costo medio. <p>Nel rispetto della sostenibilità della tariffa stabilita singolarmente dalle imprese, non è praticabile introdurre dall'esterno una variazione che non sia avallata dalle suddette analisi tecniche svolte dalla funzione attuariale della compagnia e che sono descritte e documentate nell'apposita relazione a disposizione dell'Autorità di vigilanza.</p> <p>Se non si applicano tale analisi si rischia di quantificare le variazioni di premio puro in modo errato, applicando premi che non rispecchiano il profilo di rischio e innescando il pericoloso meccanismo di antiselezione che nuocerebbe gravemente alla sostenibilità del fabbisogno tariffario.</p>
<p>Art 6</p>	<p><i>Comma 4</i></p>	<p>Si prevede che <i>"nel caso di ispezione preventiva del veicolo di cui all'articolo 132-ter, comma 1, lettera a) del Codice, l'impresa applica la percentuale di sconto determinata ai sensi della presente Sezione"</i>. Si chiede al riguardo, per maggior chiarezza, conferma che tale previsione debba intendersi come applicazione degli stessi criteri indicati per contratti con scatole nere e <i>alcol lock</i> e basati, nello specifico, sul raffronto tra contratti che prevedono l'ispezione preventiva e contratti che non la prevedono.</p>
<p>Art 6</p>	<p><i>Proposta di introdurre un nuovo Comma 5</i></p>	<p>Nell'articolo in esame manca una disposizione di chiusura analoga a quella recata per lo sconto aggiuntivo a fronte delle scatole nere dall'art. 9, comma 4. Si chiede di introdurre anche nell'art. 6 una simile previsione, con la seguente proposta di modifica rispetto al testo del predetto l'art 9, comma 4, modifica che si propone di seguito anche per tale articolo, al quale si rinvia per le motivazioni della richiesta.</p>

<p style="text-align: center;">Art 6</p>	<p style="text-align: center;"><i>Proposta di introdurre un nuovo Comma 5</i></p>	<p><i>"L'impresa applica prende come riferimento la percentuale di sconto di cui al comma 3 in modo che eventuali differenziali di premio siano giustificati solo dalla effettiva sussistenza di differenziali di rischio, individuati sulla base di dati tecnici e di specifiche informazioni in possesso della impresa stessa".</i></p>
<p style="text-align: center;">Art 7 Condizioni per l'applicazione dello sconto obbligatorio aggiuntivo</p>	<p style="text-align: center;"><i>Comma 1</i></p>	<p>Anche per tale disposizione si chiede l'eliminazione del riferimento ai natanti.</p> <p>Secondo la norma: <i>"L'impresa, ai fini dell'applicazione dello sconto di cui all'articolo 132-ter, comma 4 del Codice, in sede di stipula o di rinnovo di un contratto di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti, verifica preliminarmente la sussistenza delle condizioni di cui all'articolo 132-ter, comma 4 del Codice, ivi compresa la residenza del proprietario del veicolo in una delle province individuate nell'Allegato 1".</i></p> <p>La formula dell'articolo sottolinea il profilo di obbligatorietà dello sconto, ma non evidenzia in alcun modo che l'art. 132-ter ha chiarito la facoltatività dell'offerta da parte dell'impresa delle clausole contrattuali (ispezione preventiva, scatole nere, alcol lock) che se accettate dal contraente danno riduzione allo sconto stesso.</p> <p>Anche su tale punto, come per il precedente art. 4, comma 1, si segnala all'attenzione dell'Istituto la necessità di evitare qualsiasi possibile malinteso con gli assicurati, per cui si chiede all'Istituto stesso la seguente proposta di modifica della disposizione in esame (v. modifiche in grassetto):</p> <p><i>"Ai fini dell'applicazione dello sconto obbligatorio di cui all'articolo 132-ter, comma 4 del Codice, l'impresa che propone la clausola contrattuale di cui all'articolo 132-ter, comma 1, lettera b) del Codice, in sede di stipula o di rinnovo di un contratto di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti, verifica preliminarmente la sussistenza delle condizioni di cui al suddetto articolo 132-ter, comma 4, ivi compresa la residenza del proprietario del veicolo in una delle province individuate nell'allegato 1".</i></p> <p>L'articolo fa inoltre riferimento alla residenza del proprietario del veicolo in una delle province più sinistrose. Si propone a fini di maggior chiarezza di esplicitare che il provvedimento attuativo è applicabile ai soli proprietari persone fisiche, come il testo dell'art. 132-ter comma 4 sta ad indicare quando riferisce attribuisce lo sconto aggiuntivo ai <i>"soggetti residenti"</i> nelle predette province.</p>

Art 7	<i>Comma 1</i>	<p>Si chiedono poi all'Istituto, a fini di chiarezza applicativa necessaria per prevenire possibili incomprensioni e contestazioni da parte degli assicurati, le seguenti precisazioni operative relative, in particolare, alle modalità di verifica dell'assenza di sinistri con responsabilità esclusiva o principale o paritaria negli ultimi 4 anni sulla base dell'evidenza dell'attestato di rischio:</p> <p>a) l'art. 132 ter, comma 4, fa un riferimento generico solo agli ultimi 4 anni per l'osservazione della sinistrosità. Sarebbe utile chiarire, per omogeneità attuativa, se le imprese devono tener conto degli ultimi 4 anni solari indicati nell'attestato includendo o no la frazione di anno in corso. Ad esempio in un attestato di rischio emesso per un contratto in scadenza il 1 giugno 2018 sono riportati nell'attestato i seguenti anni</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">2013</td> <td style="text-align: center;">2014</td> <td style="text-align: center;">2015</td> <td style="text-align: center;">2016</td> <td style="text-align: center;">2017</td> <td style="text-align: center;">2018</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">giugno/dicembre</td> <td style="text-align: center;">anno solare- a.s.</td> <td style="text-align: center;">a.s.</td> <td style="text-align: center;">a.s.</td> <td style="text-align: center;">a.s.</td> <td style="text-align: center;">gennaio/maggio</td> </tr> </table> <p>Prendere in considerazione il quadriennio 2018 -2015 non sembrerebbe corretto perché l'osservazione sarebbe inferiore a 4 anni. Per come è strutturato oggi l'attestato, peraltro, non si può scindere all'interno del 2014 la frazione giugno/dicembre che sarebbe complementare alla frazione del 2018 gennaio/maggio per ottenere un quadriennio solare. Quindi per un'osservazione completa della sinistrosità più recente dovrebbe essere preso in considerazione l'intero quadriennio 2014-2017 con, eventualmente, la frazione del 2018.</p> <p>b) inoltre si chiede di precisare che non devono essere considerati come esenti da sinistri gli anni classificati nell'attestato di rischio come NA, perché il veicolo non è stato assicurato, oppure come ND poiché il dato sull'assicurazione del veicolo e sulla sua sinistrosità risulta non disponibile. Tale possibilità può verificarsi poiché, come è noto, per legge l'attestato di rischio conserva validità per 5 anni dalla scadenza del contratto al quale si riferisce. Per ipotesi, si consideri che un veicolo sia stato assicurato fino al 7 gennaio 2016 e abbia un valido attestato di rischio senza sinistri dal 2013. Tale veicolo resta fermo in garage senza assicurazione nel 2017 e il proprietario decide di assicurarlo l'anno dopo, in data 7 gennaio 2018. L'impresa che stipula nel 2018 il contratto RC Auto per il veicolo in esame osserva la seguente situazione di sinistrosità pregressa:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">2013</td> <td style="text-align: center;">2014</td> <td style="text-align: center;">2015</td> <td style="text-align: center;">2016</td> <td style="text-align: center;">2017</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">NA</td> </tr> </table>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	giugno/dicembre	anno solare- a.s.	a.s.	a.s.	a.s.	gennaio/maggio	2013	2014	2015	2016	2017	0	0	0	0	NA
2013	2014	2015	2016	2017	2018																			
giugno/dicembre	anno solare- a.s.	a.s.	a.s.	a.s.	gennaio/maggio																			
2013	2014	2015	2016	2017																				
0	0	0	0	NA																				

Art 7	<i>Comma 1</i>	In questa e altre situazioni analoghe si chiede conferma che non possa trovare applicazione la norma qui in esame, relativa all'obbligo di sconto aggiuntivo.
Art 9 Criteria di calcolo dello sconto obbligatorio aggiuntivo	<i>Comma 1</i>	<p>Anche sulla base delle osservazioni che precedono, si chiede all'Istituto di voler apportare le seguenti modifiche della formulazione dell'art. 9, comma1 (in grassetto nel testo),: <i>"Ai fini della determinazione della percentuale di sconto aggiuntivo, l'impresa confronta, per ciascun settore tariffario tipo di veicolo, i premi medi puri riferiti agli ultimi tre 5 anni e praticati osservati nelle province elencate con quello relativo al complesso delle province non incluse nella lista di cui all'Allegato 1"</i>.</p> <p>In particolare, l'ultima richiesta di modifica è dovuta al fatto che, come è noto, i premi puri sono "osservati" o calcolati o determinati dall'impresa, ma non sono i premi "praticati" dall'impresa stessa. Il termine "praticati" è piuttosto riferibile ai premi medi, ad esempio, desumibili dall'indagine IVASS IPER.</p>
Art 9	<i>Comma 2</i>	<p>Riprendendo le osservazioni già espresse all'art. 6 comma 2, si chiede di modificare in maniera analoga anche la previsione in esame e di integrarla come segue (v. modifiche in grassetto): <i>"In assenza di dati interni statisticamente significativi per effettuare le verifiche di cui al comma 1 l'impresa utilizza dati di mercato statisticamente significativi e statistiche di mercato, ove disponibili. L'assenza di dati significativi sia interni sia di mercato esime l'impresa dall'obbligo di sconto nei casi di cui all'articolo 132-ter, comma 1, lettere b) e c) del Codice"</i>.</p> <p>Ed infatti, poiché lo sconto obbligatorio per i residenti nelle province a maggior sinistrosità prevede come requisito di base l'accessibilità ad informazioni sugli effetti delle scatole nere, si rileva che per le tipologie di veicoli diversi dalle autovetture oggi non sono disponibili dati di mercato e - in assenza di dati statisticamente significativi nel portafoglio dell'impresa - risulterebbe sostanzialmente impossibile determinare lo sconto stesso. Ad esempio per i motocicli le scatole nere sono tuttora prevalentemente in fase di sperimentazione, in quanto le "due ruote" richiedono fra l'altro modelli di accelerometri - strumenti necessari per la rilevazione della dinamica del sinistro e a fini tariffari - con caratteristiche specifiche e diverse da quelli utilizzati per le autovetture.</p>

Art 9	<i>Comma 3</i>	<p>Per i motivi già espressi in premessa e sulla base delle ulteriori argomentazioni sotto formulate, si propone di modificare la formulazione dell'art. 9, comma 3, come indicato di seguito (in grassetto nel testo):</p> <p><i>"Per ciascun settore tariffario tipo di veicolo, lo sconto percentuale aggiuntivo da praticare in ciascuna provincia individuata nell'Allegato 1 è pari almeno calcolato dall'impresa in linea con la alla differenza percentuale media, se positiva, rilevata tra ciascun premio medio puro riferito agli ultimi tre 5 anni e registrato nelle province di cui all'Allegato 1 e il premio medio puro riferito agli ultimi tre 5 anni e registrato nel complesso delle province non elencate, secondo le tecniche e le metodologie attuariali applicate per la determinazione della tariffa e in coerenza con le basi tecniche utilizzate dall'impresa per la determinazione della tariffa stessa, secondo il principio stabilito dall'art. 35 del Codice. E' fatto salvo quanto disposto dal comma 4".</i></p> <p>In assenza di tali modifiche, infatti, la disposizione dell'art. 9, comma 3, recata dal presente schema di Regolamento, come già rilevato il precedenza, non è coerente con l'Art 132-ter comma 2 ed è inoltre incoerente con l'obiettivo del progressivo ravvicinamento a livello nazionale dei premi degli assicurati, aventi le medesime caratteristiche soggettive e collocati nella medesima classe di merito, previsti dall'Art 132-ter comma 10 e dal successivo Art 11 comma 2 del presente regolamento. La norma sembra tendere all'azzeramento delle differenze medie di premio per le categorie di assicurati virtuosi residenti nelle diverse aree territoriali del paese. Si chiede pertanto, come già espresso nelle osservazioni generali, che la predetta differenza di scostamento tra province più e meno sinistrose sia indicata dal regolamento come mero riferimento liberamente apprezzabile dalle imprese e sia cassato il riferimento al valore quantitativo rappresentato dalla differenza percentuale media.</p> <p>Ed infatti, anche per quanto riguarda l'entità dello sconto aggiuntivo, la normativa primaria non delega a IVASS una quantificazione dello stesso. Il comma 4 dell'articolo 132ter stabilisce esclusivamente che l'Istituto deve identificare criteri e modalità finalizzati alla determinazione dello sconto aggiuntivo da parte delle imprese e stabilisce poi, nel comma 5, quali siano i parametri oggettivi (frequenza sinistri e relativo costo medio) da utilizzarsi per verificare che non sussistano differenziali di premio a livello provinciale non giustificati da differenziali di rischio.</p>
--------------	----------------	--

Art 9	<i>Comma 3</i>	<p>Discostandosi dall'art. 132 ter, invece, il comma 3 dello schema di Regolamento IVASS definisce ancora una volta, contrariamente a quanto detto, una regola di calcolo, fissando lo sconto minimo aggiuntivo che ogni impresa dovrebbe adottare sulla base di un confronto tra i premi medi di ciascuna delle province della lista e quello medio registrato nel complesso di tutte le altre province.</p> <p>Infine si chiedono alcuni chiarimenti metodologici.</p> <p>Ribadito che non appare conforme all'art. 132 ter la fissazione di uno sconto minimo non derogabile dalle imprese e che si chiede di cassare il riferimento alla differenza <i>percentuale media</i>, si chiede anche di chiarire il criterio di calcolo stabilito dall'IVASS per determinare la "... differenza percentuale media, se positiva, rilevata tra ciascun premio medio puro riferito agli ultimi tre 5 anni e registrato nelle province di cui all'Allegato 1 e il premio medio puro riferito agli ultimi tre 5 anni e registrato nel complesso delle province non elencate,..."</p> <p>La lettura che appare più aderente alla formulazione e alla <i>ratio</i> della suddetta norma porterebbe a declinare uno sconto personalizzato per <i>ciascuna</i> provincia dell'Allegato 1 (ogni singola provincia dell'Allegato 1 si confronta con le altre).</p> <p>Per eliminare qualsiasi residuo dubbio operativo, si chiede conferma della correttezza di questa lettura.</p>
Art 9	<i>Comma 4</i>	<p>L'articolo prevede che <i>"l'impresa applica la percentuale di sconto di cui al comma 3 in modo che eventuali differenziali di premio siano giustificati solo dalla effettiva sussistenza di differenziali di rischio, individuati sulla base di dati tecnici e di specifiche informazioni in possesso della impresa stessa"</i>.</p> <p>Anche in questo caso la valutazione dell'eventuale maggiore sconto deve essere effettuata a livello provinciale a parità di tutti gli altri fattori di rischio, ovvero "sterilizzando" l'effetto che gli altri parametri diversi dalla provincia hanno sulla sinistrosità (frequenza e costo medio sinistri). Per quanto già detto in precedenza, esistono tecniche statistico-attuariali evolute ampiamente utilizzate da tutto il mercato e che supportano le imprese nella verifica dell'eventuale differenziale di rischio tra le province, quantificandolo in modo equilibrato in relazione al mix specifico di ogni portafoglio.</p>

<p style="text-align: center;">Art 9</p>	<p style="text-align: center;"><i>Comma 4</i></p>	<p>Al contrario, più che definire una regola per il calcolo dello sconto minimo aggiuntivo, sarebbe conforme con la normativa primaria che l'IVASS indichi alle imprese di verificare, per le province a maggiore sinistrosità individuate, se le valutazioni tecnico-attuariali adottate per la determinazione della propria tariffa dimostrano la possibilità di una riduzione di premio puro per i profili di rischio individuati dalla normativa primaria (assicurati che non causano sinistri da 4 anni e che abbiano installato la scatola nera).</p> <p>Per coerenza con quanto sopra esposto in materia di libertà tariffaria delle imprese e di metodologie attuariali, pertanto, anche in questo caso si chiede di introdurre nel testo del presente art. 9, comma 4, le seguenti precisazioni:</p> <p><i>"L'impresa applica prende come riferimento la percentuale di sconto di cui al comma 3 in modo che eventuali differenziali di premio siano giustificati solo dalla effettiva sussistenza di differenziali di rischio, individuati sulla base di dati tecnici e di specifiche informazioni in possesso della impresa stessa".</i></p>
<p style="text-align: center;">Art. 11 Verifiche dell'impresa sugli sconti obbligatori</p> <p style="text-align: center;">Art. 11</p>	<p style="text-align: center;"><i>Comma 2</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Comma 3</i></p>	<p>Sulla base delle osservazioni che precedono, ed in particolare delle argomentazioni indicate riguardo alle proposte di modifica degli art. 6, comma 3, art. 7 e art. 9, commi 3 e 4, si propone di inserire nella disposizione qui in commento le seguenti precisazioni:</p> <p><i>"Con riguardo allo sconto obbligatorio aggiuntivo di cui alla Sezione II, la funzione attuariale verifica l'eventuale sussistenza di differenziali di rischio che consentano la progressiva riduzione delle differenze dei premi applicati dall'impresa sul territorio nazionale nei confronti di assicurati con le medesime caratteristiche soggettive e collocati nella medesima classe di merito".</i></p> <p>Sarebbero utili, inoltre, a fini di omogeneità applicativa, eventuali indicazioni sulle modalità attuative delle verifiche richieste alla funzione attuariale, con riferimento alla eventuale progressiva riduzione delle predette differenze di premi, sia per quanto riguarda la frequenza temporale di tali verifiche sia per quanto riguarda il tipo di output del flusso informativo atteso.</p> <p>La norma regolamentare dispone che <i>"La funzione di verifica della conformità, ai fini di cui agli articoli 270 degli Atti delegati e 30-quater del Codice assicura, conservando opportuna evidenza, la corretta applicazione dei criteri e delle modalità per la determinazione degli sconti obbligatori definiti con il presente regolamento".</i></p>

<p style="text-align: center;">Art. 11</p>	<p style="text-align: center;"><i>Comma 3</i></p>	<p>Ha destato perplessità l'attribuzione alla Funzione di Compliance aziendale, istituzionalmente preposta a garantire la conformità normativa dell'organizzazione e delle procedure interne dell'impresa, il compito assegnato dalla predetta disposizione, considerato che, soprattutto per quanto concerne i criteri formalizzati nello schema in esame, si tratterebbe di entrare nel merito di tecnicismi statistico-attuariali che sembrano piuttosto materia di verifica della Funzione Attuariale dell'impresa. La formula della norma che qui interessa andrebbe pertanto adeguata per evitare - relativamente alla "<i>corretta applicazione</i>" della scontistica obbligatoria disciplinata dal presente schema regolamentare – una possibile incoerenza critica con l'approccio utilizzato dalla Funzione Attuariale al fine di valutare i presupposti per l'applicazione di tale scontistica e di monitorarne gli effetti sull'impresa.</p> <p>Si chiede, pertanto, all'Istituto al fine di garantire che la funzione Compliance verifichi che l'organizzazione e le procedure interne siano adeguate al raggiungimento degli obiettivi previsti in capo alla medesima, di riformulare il testo come segue (modifiche in grassetto):</p> <p><i>"La funzione di verifica della conformità, ai fini di cui agli articoli 270 degli Atti delegati e 30-quater del Codice assicura, conservando opportuna evidenza, la corretta applicazione dei criteri e delle modalità per la determinazione verifica dell'adeguatezza delle misure organizzative adottate al fine di garantire il corretto processo finalizzato alla eventuale determinazione e applicazione degli sconti obbligatori definiti con il presente regolamento".</i></p>
<p style="text-align: center;">Art 14 Entrata in vigore</p>	<p style="text-align: center;"><i>Comma 1</i></p>	<p>In aggiunta a quanto osservato in premessa si segnala che 60 giorni appare un termine insufficiente per l'attuazione di tutte le presenti previsioni regolamentari che impattano in maniera incisiva sui processi e sulle procedure IT di assunzione dei rischi e sulle relative determinazioni attuariali nonché sulla informativa precontrattuale e sulla modulistica contrattuale. Si tenga inoltre conto che l'Istituto ha da tempo fissato l'obbligo di pubblicizzare le condizioni di polizza e di tariffa RC Auto almeno due mesi prima della loro applicazione, tramite procedure di elaborazione di preventivi nei siti internet e presso i punti vendita delle imprese (Regolamento IVASS n. 23/2008 attuativo dell'art. 131 del Codice delle assicurazioni)</p> <p>Si chiede pertanto un termine che appaia più congruo e pari almeno a 180 giorni.</p>

<p>Allegato 1 e punto 5.3 della Relazione illustrativa</p> <p>Determinazione del maggiore tasso di sinistrosità ai fini della identificazione della lista delle province a maggiore tasso di sinistrosità di cui all'articolo 132-ter, comma 8 del CAP da considerare per l'applicazione dello sconto "aggiuntivo" di cui all'articolo 132-ter, comma 4 del CAP</p>	<p><i>Elenco province a maggior tasso di sinistrosità</i></p>	<p>Nella relazione illustrativa dello schema regolamentare in consultazione, per la determinazione dell'elenco delle province a maggior tasso di sinistrosità di cui all'art. 132 ter comma 3 (per inciso: si segnala che il riferimento al comma 8 è un refuso da rettificare) l'IVASS ha ritenuto di adottare la metodologia di cui all' Opzione b) secondo la quale : <i>"il premio medio della provincia registrato negli ultimi due anni, al netto del caricamento medio rilevato sul totale Italia, è maggiore del 75° percentile della distribuzione dei premi di tutte le province, definita in base all'ordinamento in senso crescente"</i>.</p> <p>L'Istituto ha poi fornito l'elenco delle province più sinistrose in ordine alfabetico nel suddetto Allegato 1.</p> <p>Si chiede preliminarmente di poter avere l'elenco delle province per ordine di virtuosità.</p> <p>Nel merito, si segnala che non è stata esplicitata dall'Istituto in modo sufficientemente chiaro la metodologia con cui è stato calcolato il 75° percentile e, in ogni caso, risulta che tale scelta determini criticità sotto il profilo della predisposizione delle tariffe RC Auto.</p> <p>Infatti intervenire sul 25° percentile di portafoglio è estremamente oneroso dal punto di vista tariffario, considerando che questa scelta impatta su un numero elevato di assicurati, pari a quasi un terzo del totale.</p> <p>Se questa scelta fosse confermata, impedirebbe il rispetto del principio di coerenza con le basi tecniche utilizzate per la costruzione delle tariffe e il comporterebbe un'alterazione del meccanismo di mutualità, innestando automaticamente - a salvaguardia del corretto equilibrio tecnico – la necessità di un recupero del fabbisogno utilizzato per gli sconti obbligatori anche nei confronti degli assicurati «virtuosi» delle altre province.</p> <p>Per evitare questi impatti negativi e per consentire il rispetto del principio di sana e prudente gestione, si chiede espressamente all'Istituto di rivedere i criteri utilizzati per la determinazione della lista delle province. In particolare si propone di ridurre significativamente il campo di applicazione, riferendolo ad esempio alle province oltre l'85% percentile, ciò che consentirebbe di contenere la quota di assicurati a circa il 20% del totale e di limitare così l'impatto in termini di recupero del correlato fabbisogno per sconti obbligatori.</p>
---	---	--

Allegato 1	<i>Elenco province a maggior tasso di sinistrosità</i>	Posto infine che l'elenco di cui Allegato 1 appare determinato con riferimento alle sole autovetture - il c.d. settore tariffario I - si chiede all'Istituto di chiarire quale sia il riferimento da utilizzare per le altre tipologie di veicoli (c.d. altri settori tariffari).
-------------------	--	---