

**R.c. auto e divari territoriali:
situazione e proposte normative**

Prof. Riccardo Cesari

Audizione dell'IVASS presso la Commissione Finanze della Camera dei
Deputati sulla proposta di legge A.C. 780:
"Modifiche agli articoli 132-ter e 134 del codice di cui al decreto
legislativo 7 settembre 2005, n. 209, in materia di definizione dei premi
relativi all'assicurazione obbligatoria per i veicoli a motore"

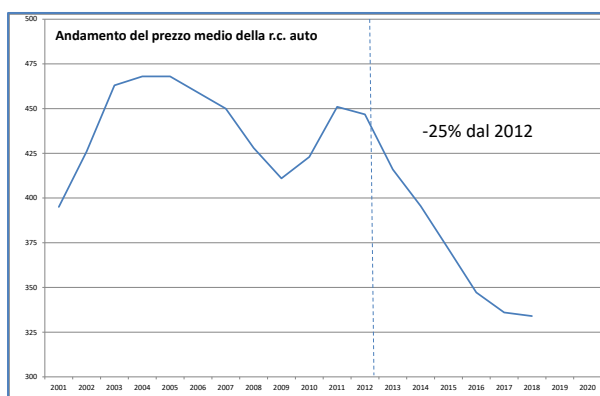
Roma, 1 ottobre 2019

Ringrazio l'onorevole Presidente della Commissione Finanze e gli onorevoli Deputati per questo invito.

Come sapete, IVASS dedica una notevole parte delle sue limitate risorse alla vigilanza e al monitoraggio del mercato della r.c. auto, che rappresenta una componente importante sia dell'intero mercato assicurativo sia del sistema della mobilità in Italia. E' quindi di grande interesse per noi contribuire ai lavori di questa Commissione.

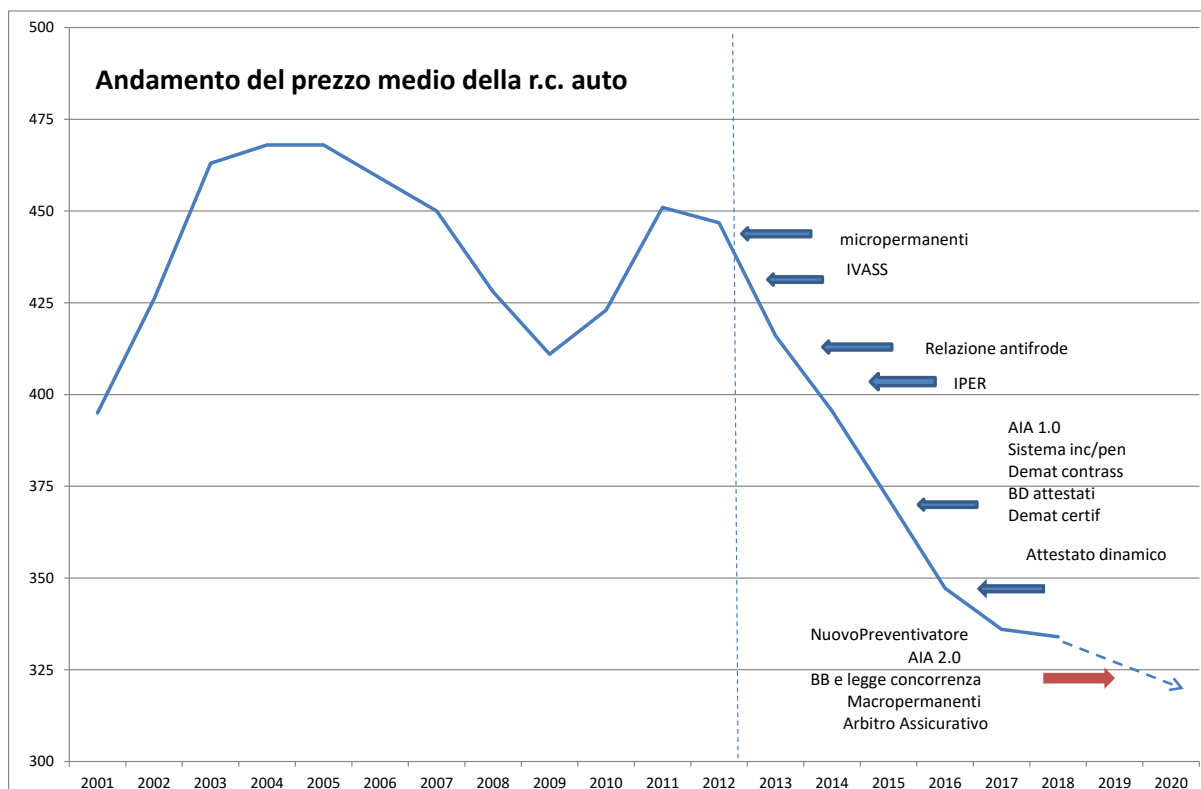
Vorrei dividere questa presentazione in tre parti: una di aggiornamento sui dati della r.c. auto, quindi un'analisi del disegno di legge A.C. 780 e infine un'indicazione sulle riforme in corso e su quelle in vista per i prossimi mesi.

1. La situazione nel mercato r.c. auto

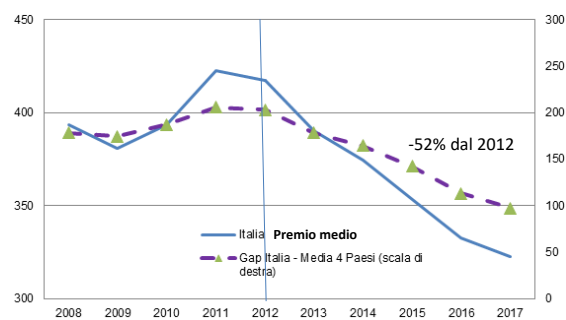


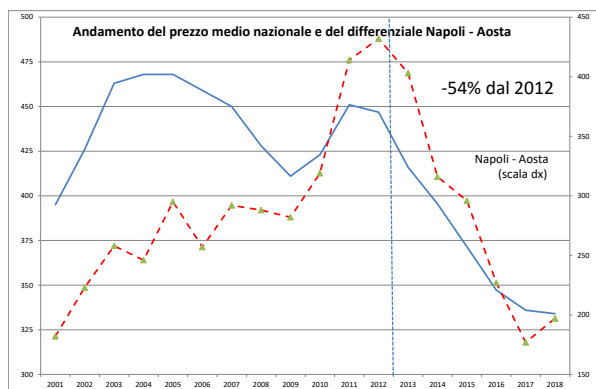
Negli ultimi 6 anni (2012-2018) il prezzo medio della r.c. auto in Italia è sceso del -25%. Si tratta certamente di una buona notizia. Prima del 2012 il prezzo aveva avuto andamenti altalenanti tutto sommato su livelli alti, mentre dal 2012 è sceso costantemente, incluso anche l'ultimo dato del primo semestre del 2019 che mostra un -1.5% sul primo semestre 2018. Naturalmente questo risultato non è avvenuto casualmente. Al contrario, una serie di provvedimenti di regolamentazione primaria e secondaria

messi in campo negli ultimi sei anni hanno accompagnato, aiutato, a volte determinato questa evoluzione. Non c'è tempo di esaminarli: sono elencati nel grafico seguente. Su alcuni torneremo più avanti.



Importante è anche il fatto che nel confronto con l'Europa il caso italiano si è fortemente avvicinato: negli ultimi 5 anni (2012-2017) il differenziale di prezzo Italia-Europa Core è sceso del -52%. Quindi anche da questo punto di vista si registrano buone notizie.





Infine, si riscontrano notizie positive anche dal lato dei divari territoriali, che sono al centro del tema qui in discussione.

Infatti, sempre nell'arco degli ultimi sei anni il differenziale Napoli-Aosta è sceso del -54%.

Si tratta di un differenziale che vuole essere semplicemente evocativo e rappresentativo delle varie disparità territoriali in Italia, una sorta di spread dell'r.c. auto, che mette a confronto il livello medio di prezzo nella provincia di Napoli e quello medio nella provincia di Aosta, essendo, rispettivamente, la provincia più alta e più bassa nella graduatoria per premio medio¹. Una discesa del -54% significa che in una situazione di prezzi complessivamente calanti, il differenziale è sceso più velocemente rispetto all'andamento generale.

Tuttavia restano dei problemi e un modo per capire anche le motivazioni che credo siano dietro la proposta di legge che stiamo discutendo potrebbe essere quello di andare a vedere come le compagnie prezzano la copertura per r.c. auto.

Naturalmente noi non conosciamo, trattandosi di un segreto industriale che le compagnie si tengono ben stretto, come esattamente fanno il pricing delle polizze.

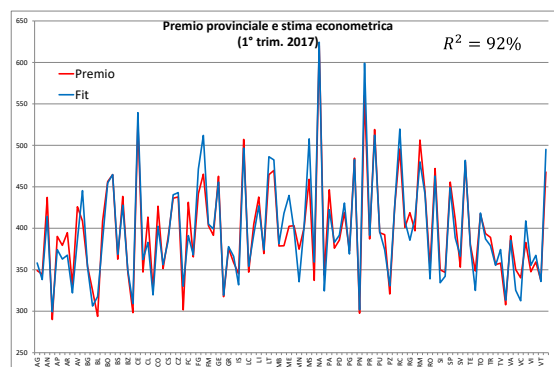
Ognuna ha il suo modo; però ci sono modelli econometrici, come quello qui illustrato, che mostrano come il premio provinciale medio possa essere spiegato (con un grado di approssimazione superiore al 92%) da una serie di variabili provinciali. Tra le principali variabili esplicative ci sono ovviamente la frequenza sinistri, il costo medio dei sinistri, l'incidenza del rischio frodi, la densità della popolazione, l'età del veicolo, la frequenza del contenzioso. Sono tutti elementi che presi assieme spiegano, ad esempio, perché a Napoli il premio medio nel 2017 era di 624 euro, ad Aosta di 299, a Benevento di 386, a Campobasso di 309.

	Napoli	Aosta	Benevento	Campobasso
Premio	624	299	386	309
Freq. Sin	9.0%	3.7%	5.5%	4.6%
Costo Medio	3914	3079	4488	4996
Rischio frodi	32.9%	6.3%	19.7%	21.1%
Densità Pop.	2635	39	134	77
Età veicolo	9.6	8.3	10.2	10.4
Freq. Contenzioso	40.4%	22.4%	40.4%	37.6%

¹ Negli ultimi trimestri la provincia di Oristano è diventata quella più bassa in graduatoria.

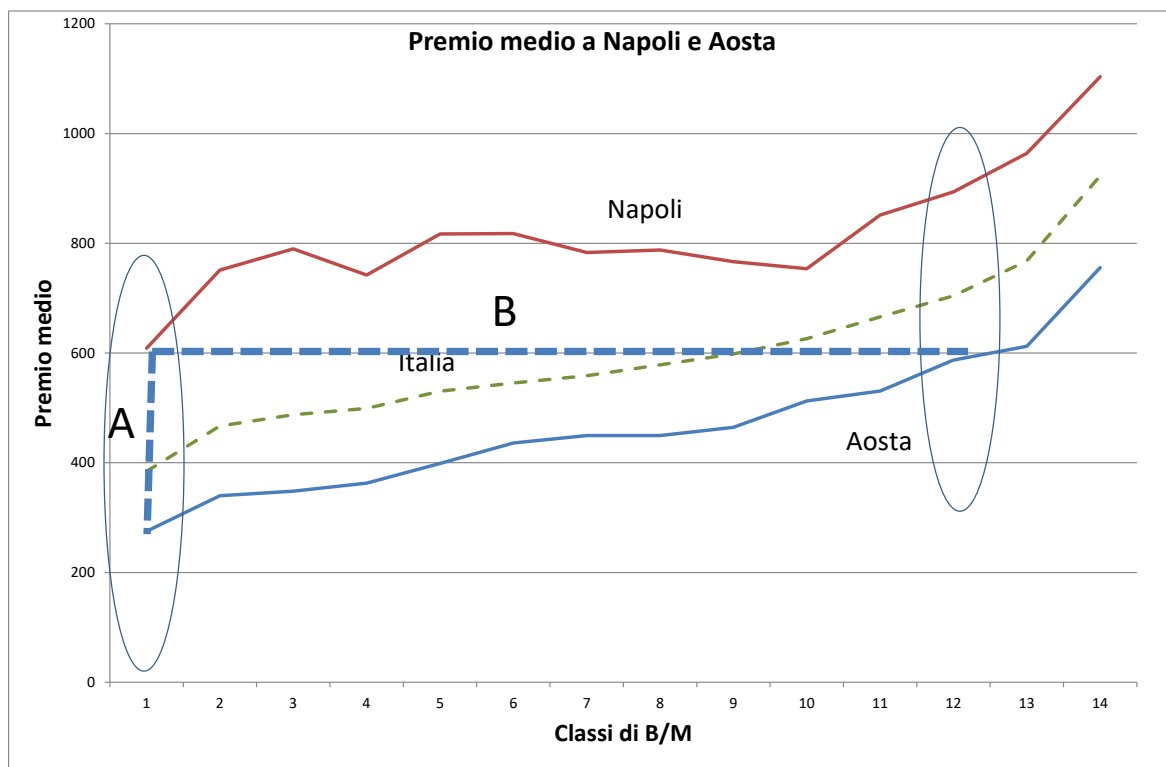
Come si vede non è un problema di Nord contro Sud perché Napoli ha prezzo doppio rispetto a Benevento e a Campobasso, che sono sempre al Sud. L'importanza esplicativa delle variabili è evidente: ad esempio, la frequenza sinistri mostra lo stesso ordinamento dei premi, essendo più alta a Napoli (9%), più bassa ad Aosta (3.7%), intermedia, al pari dei premi, a Benevento e Campobasso.

Questo grafico fa capire anche visivamente la capacità esplicativa del modello (oltre il 92% di R^2) e quindi la validità, *prima facie*, delle determinanti del pricing "medio" delle compagnie.



Tuttavia il problema che abbiamo davanti credo sia il seguente: avendo spiegato il premio medio provinciale, come vengono trattati all'interno della provincia e nel confronto tra province diverse soggetti che hanno le stesse caratteristiche di "virtuosità"? Come viene trattato il guidatore virtuoso che abita in una provincia non virtuosa e il guidatore non virtuoso che abita fortunatamente una provincia virtuosa?

Questo credo che sia il nocciolo del problema e questo grafico fa vedere la sua dimensione quantitativa.



Il grafico è tratto da IPER, la nostra indagine trimestrale sui prezzi effettivi della r.c. auto, che realizzammo nel 2013, appena insediati, e che fornisce un'analisi molto puntuale dei prezzi dei contratti e della loro distribuzione sotto una molteplicità di punti di vista (temporale, geografico, per età, classe di Bonus/Malus etc.).

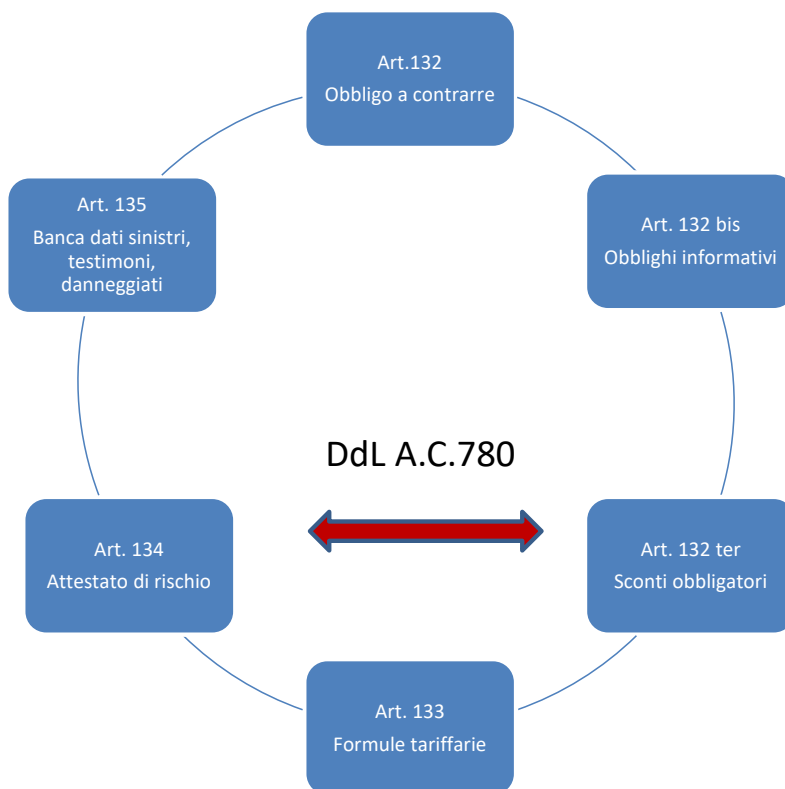
Posto che (e qui metto una sottolineatura importante) le classi di B/M siano rappresentative del grado di rischio effettivo dei guidatori (e in realtà lo sono solo in parte, come diremo anche più avanti) il premio medio di Napoli è sempre superiore al premio di Aosta per tutte le classi di B/M, al punto che il guidatore virtuoso di Napoli, che si trova in classe 1, deve pagare più del doppio rispetto al guidatore virtuoso di Aosta (segmento A nel grafico) e, analogamente, se a Napoli si pagano 600 euro per la classe 1, ad Aosta per pagare la stessa cifra si deve essere in classe 12 (segmento B nel grafico).

Il punto, dunque, è trovare un "giusto" equilibrio tra personalizzazione e mutualità, tra attribuire il prezzo adeguato a ogni livello di rischio e, invece, realizzare un certo grado di solidarietà tra guidatori con caratteristiche diverse, distribuendo "opportunamente" il fabbisogno assicurativo.

2. La proposta di legge del DdL A.C. 780

2.1 Il “premio base”

Una possibile risposta viene dal DdL 780 che va a ritoccare due importanti articoli del CAP: il 132-ter e il 134.



Nella proposta di legge le finalità sono indicate in modo molto chiaro:

- Ridurre/annullare le disparità di trattamento tra residenti in aree diverse
- Creare un’offerta di assicurazione obbligatoria più equa ed equilibrata
- Far gravare sulle compagnie le differenze di sinistrosità e di efficienza liquidativa
- Nelle more di una riforma complessiva, ridurre le tariffe r.c. auto per i cittadini virtuosi

Il testo di accompagnamento dà atto della necessità di una “riforma complessiva” su cui vorrei tornare in chiusura.

Art. 132 ter	Art. 132 ter modificato
1) <u>Sconto obbligatorio</u> in caso di black box, etilometro e ispezione	1) CONFERMATO
2) IVASS stabilisce criteri e modalità dello sconto (Reg. 37/2018: riduzione del premio puro da black box)	2) CONFERMATO
3) Lista province più rischiose	3) Lista premi provinciali per classe di merito e per tasso di sinistrosità
4) <u>Sconto aggiuntivo</u> per i residenti nelle province più rischiose, senza sinistri negli ultimi 4y e con BB	4) I residenti italiani senza sinistri negli ultimi 2y hanno come <u>premio base</u> il premio medio delle 3 prov meno care + max 20% in base a sinistrosità della provincia
5) IVASS stabilisce criteri e modalità dello sconto aggiuntivo (Reg. 37/2018: premio puro prov rischiose vs non rischiose)	5) ABROGATO

La proposta di riforma stabilisce la lista dei premi medi provinciali π_j suddivisi per classe di merito e per rischiosità (comma 3) e fissa come “premio base” per chi non ha commesso sinistri negli ultimi 2 anni il premio medio delle 3 province meno care, eventualmente aumentato fino al 20% in base alla rischiosità della provincia, per tener conto di situazioni locali diverse.

Per valutare l'impatto di questa proposta abbiamo fatto una simulazione per il solo settore auto che vorrei illustrare². Il concetto fondamentale è quello di premio puro, vale a dire il prodotto tra frequenza dei sinistri (6.6% a livello nazionale nel 2017) e costo medio dei sinistri (4142 euro al lordo IBNR). Il premio puro è in qualche modo una sorta di premio minimo necessario posto che, in una certa provincia, ci sia una certa frequenza e un certo costo medio: il primo minimo necessario per coprire le esigenze di risarcimento nella provincia stessa:

$$\pi_j^p = f_j \times c_j$$

La somma dei premi puri moltiplicati per il numero di contratti (targhe) dà il cosiddetto fabbisogno assicurativo, che nel 2017 ammontava a 8,5 miliardi di euro, a fronte di una raccolta premi di 10,5 miliardi:

$$\text{Fabbisogno assicurativo} = \sum_j \pi_j^p N_j = 8.5 \text{ mld}$$

$$\text{Raccolta premi} = \sum_j \pi_j N_j = 10.5 \text{ mld}$$

² Per i dati si veda il Bollettino Statistico IVASS n. 17 del dicembre 2018 e relativi allegati:
<https://www.ivass.it/pubblicazioni-e-statistiche/statistiche/bollettino-statistico/2018/n17/index.html>

La differenza era data da circa 2 miliardi di euro, utilizzati per coprire le spese di gestione (93%) e gli utili d'impresa.

La frequenza sinistri consente di stimare i soggetti N_j^0 che non fanno incidenti da 2 anni consecutivi, con probabilità $(1-f_j)^2$, e i soggetti (per complemento) che fanno sinistri: $N_j^1 = N_j - N_j^0$, per cui il premio provinciale che si verrebbe a determinare è rappresentabile come:

$$\bar{\pi}_j = \begin{cases} \pi_j & \text{per } N_j^1 \\ \pi_{min} & \text{per } N_j^0 \text{ se } f_j \leq f_{med} \\ \pi_{min} \times 1.2 & \text{per } N_j^0 \text{ se } f_j > f_{med} \end{cases}$$

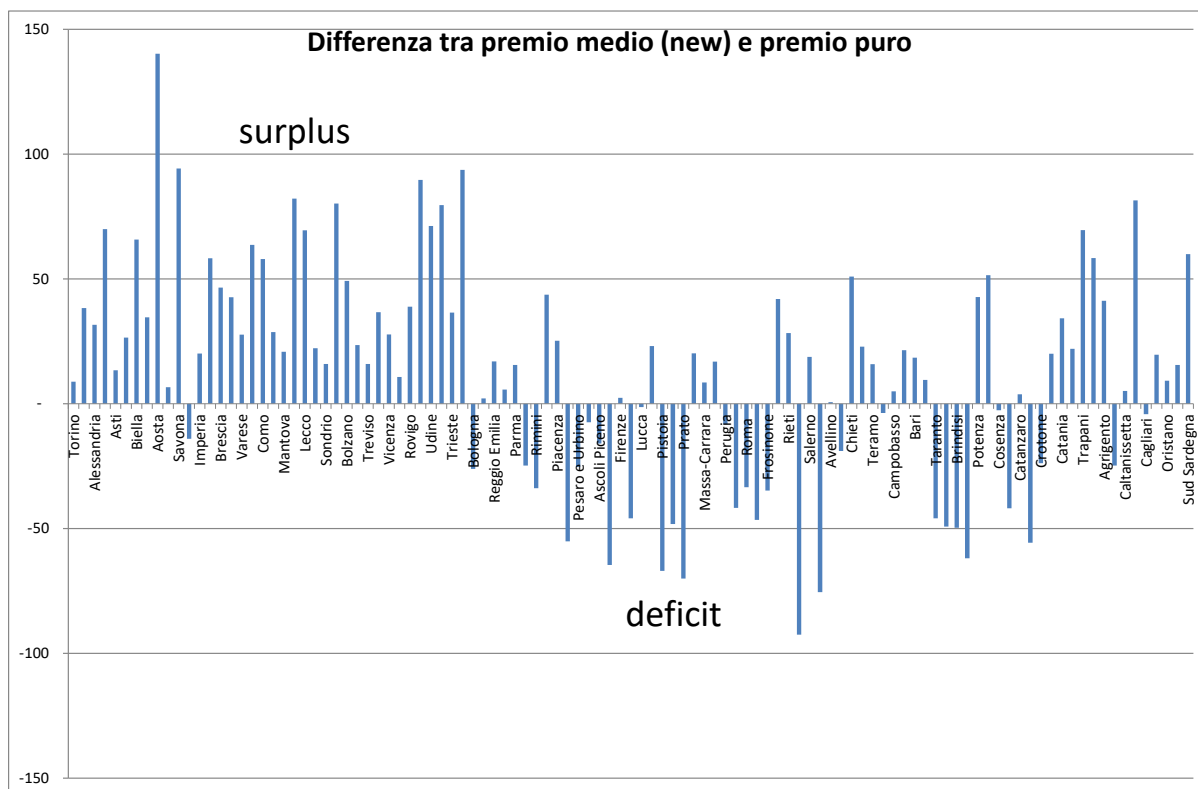
Se questa stilizzazione interpreta bene il DdL 780, si può calcolare il differenziale tra il nuovo premio e il premio puro

$$\bar{\pi}_j - \pi_j^p$$

per avere un sorta di surplus/deficit del fabbisogno per provincia.

Da notare che la raccolta premi complessiva, secondo questa simulazione, copre poco più del fabbisogno complessivo (8.5 miliardi) ma non copre le spese di gestione né gli utili aziendali.

La distribuzione territoriale dei surplus / deficit vede le province del Nord (in ascissa a sinistra) finanziare i deficit di quelle del Sud.

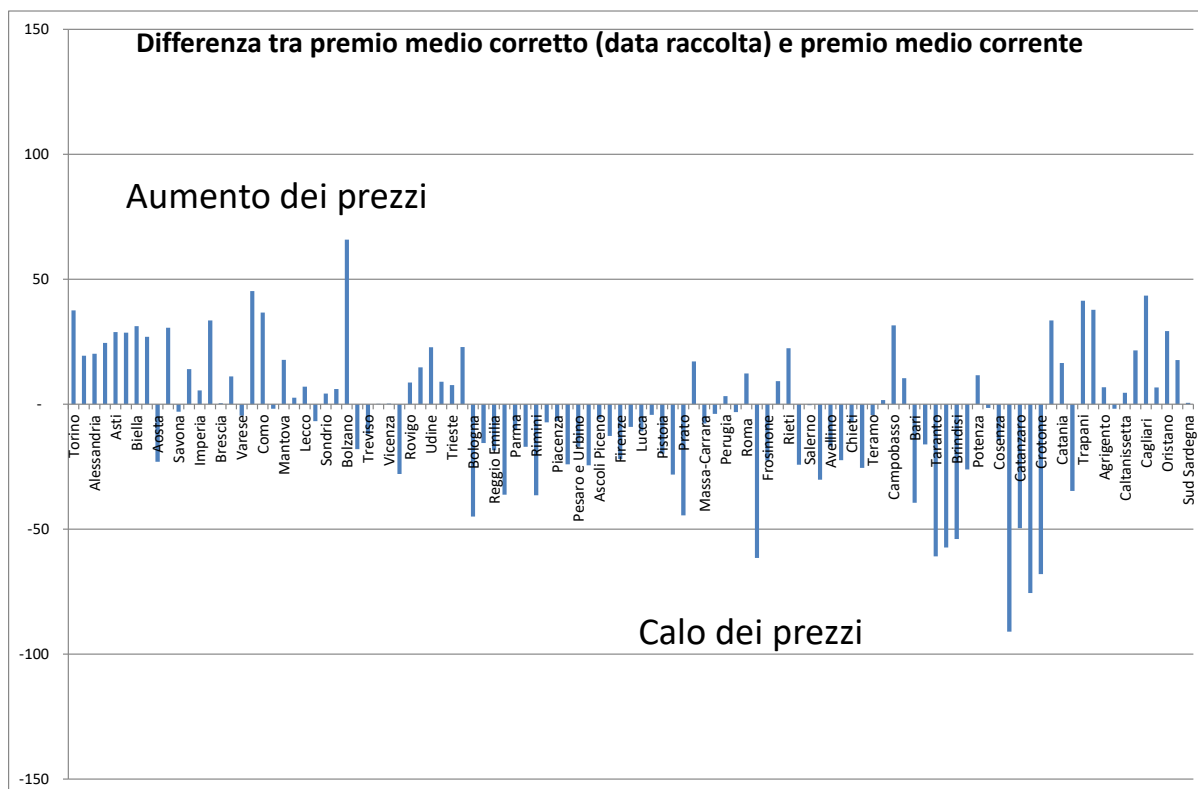


Ma si può anche immaginare una possibile reazione delle compagnie a questo tipo di innovazione normativa, vale a dire il recupero del livello dei premi (10.5 mld di euro) aumentando il Malus dei soggetti che fanno incidenti e dei soggetti (“neopatentati”) privi di storia assicurativa.

Il risultato dà un modello in cui i soggetti non virtuosi si trovano un premio più che raddoppiato (x 2.17) rispetto a quello corrente:

$$\bar{\pi}_j = \begin{cases} \pi_j \times 2.17 & \text{per } N_j^1 \\ \pi_{min} & \text{per } N_j^0 \text{ se } f_j \leq f_{med} \\ \pi_{min} \times 1.2 & \text{per } N_j^0 \text{ se } f_j > f_{med} \end{cases}$$

Il nuovo premio provinciale rispetto a quello corrente è illustrato nel grafico: i rincari si avrebbero soprattutto al Nord contro i cali del Centro-Sud.



Se poi le compagnie, in previsione dell'entrata in vigore del DdL reagissero con un aumento generalizzato dei premi, in modo da recuperare, ex post, il livello dei premi vigente ex ante, si avrebbe un aumento "preventivo" del +18% di tutti i premi correnti e, dopo l'entrata in vigore del DdL, una crescita dei premi al Nord del 10-15% e un calo al Centro-Sud di analoga grandezza.

$$\bar{\pi}_j = \begin{cases} \pi_j \times 1.18 & \text{per } N_j^1 \\ \pi_{min} \times 1.18 & \text{per } N_j^0 \text{ se } f_j \leq f_{med} \\ \pi_{min} \times 1.2 \times 1.18 & \text{per } N_j^0 \text{ se } f_j > f_{med} \end{cases}$$

L'aumento dei premi in certe province andrebbe a più che dimezzare il calo registrato negli ultimi 6 anni e illustrato nel paragrafo precedente.

2.2 L'ampliamento della "Legge Bersani"

La seconda parte della proposta di legge 780 riguarda la cosiddetta Legge Bersani vale a dire l'articolo 134 comma 4 bis che, come noto, dà la possibilità di avere la classe di rischio più favorevole di un proprio familiare con un veicolo della stessa tipologia in caso di un nuovo contratto, vale a dire quando viene acquistato un nuovo veicolo.

Art. 134	Art. 134 modificato
<p>4 bis) Legge Bersani In caso di nuovo contratto per un ulteriore veicolo della stessa tipologia (auto, ciclo, moto) acquistato da un familiare</p> <p>si applica la classe di rischio più favorevole</p>	<p>4 bis) In caso di nuovo contratto o <u>rinnovo</u> per un veicolo della stessa o <u>altra tipologia</u> acquistato da un familiare senza sinistri negli ultimi 5y si applica la classe di rischio più favorevole</p>

La proposta in discussione estende questa possibilità anche al rinnovo di un vecchio contratto e anche al passaggio da una tipologia all'altra di veicolo (per esempio si potrebbe portare la classe 1 auto su una classe moto), purché il familiare non abbia avuto sinistri negli ultimi 5 anni.

Il risultato è la creazione di una sorta di classe di merito “famigliare” che contrasta con una tariffazione basata sul grado di rischio individuale e con l’attenzione, vista sopra, ai comportamenti “virtuosi” e al loro trattamento.

2.3 Possibili aspetti critici del DdL 780

I punti che potrebbero risultare delicati e problematici per il DdL sono almeno quattro.

- Si vanno a ritoccare due articoli del CAP (132 ter e 134) che sono stati recentemente rinnovati dalla Legge Concorrenza n. 124/2017 dopo due anni di lavori parlamentari e il faticoso raggiungimento di un difficile equilibrio di tipo economico e normativo.
- La legge Concorrenza e tutta la legislazione precedente seguiva un approccio “progressivo” e graduale mentre con questa iniziativa l'approccio risulta molto più drastico, con l'obiettivo di ottenere un immediato abbattimento delle differenze territoriali.
- A parte la classe di B/M e la rischiosità provinciale, la proposta non prende in esame altre differenze soggettive e oggettive che possono generare e giustificare differenziali di premio.
- La fissazione di un «premio base» per tutte le imprese rischia impugnativa nelle sedi comunitarie per possibile incompatibilità con la libertà tariffaria e i principi concorrenziali.

3. Le riforme in atto e quelle in vista

Il sentiero virtuoso che la r.c. auto ha intrapreso negli ultimi anni, come sopra documentato, non deve considerarsi interrotto.

Sono infatti in corso di realizzazione numerose innovazioni che possono dare un'ulteriore spinta positiva al calo dei prezzi e alla riduzione dei divari territoriali.

3.1 Le riforme in atto

Tra le riforme in atto segnalo 4 importanti innovazioni che rappresenteranno, nell'arco di qualche mese, altrettanti fattori di modernizzazione del settore dell'r.c. auto.

- *AIA- Archivio Integrato Antifrode*

Dopo l'avvio di AIA 1.0 nel giugno 2016, è in corso di realizzazione, col supporto della Banca d'Italia, il portale online di AIA 2.0, a disposizione di imprese, Forze dell'Ordine, Autorità Giudiziaria, lo stesso IVASS.

Si intende inoltre ampliare, secondo la previsione normativa della Legge Concorrenza, le basi-dati poste in interconnessione (da 7 a 15 archivi: ma serviranno i relativi decreti attuativi), rendendo il sistema ancora più esteso e informativo.

Siamo pronti a introdurre in AIA un nuovo sistema statistico di *network analysis* per l'individuazione delle reti criminali.

Sono in corso convenzioni con le Procure e iniziative formative (ad es. per il distretto di Lecce, Taranto e Brindisi).

Si intende estendere, grazie alla Legge Concorrenza, l'utilizzo di AIA non solo alla fase liquidativa ma anche alla fase assuntiva.

La lotta alle frodi, particolarmente presenti in Italia, soprattutto in certe aree provinciali, va a sgonfiare sia la frequenza sinistri, artatamente accresciuta dalla presenza di falsi incidenti, sia il costo medio dei sinistri, gonfiato da costi non dovuti o sovraccaricati (*ex post moral hazard*). Entrambi gli effetti si compongono in un minor fabbisogno assicurativo per la r.c. auto.

- *Preventivatore*

E' in corso di realizzazione, dopo due anni di intensa analisi e progettazione, un sistema pubblico, gratuito, di quotazione della r.c. auto (c. d. preventivatore), obbligatorio sia per gli intermediari sia per tutte le imprese attive nel ramo. E' integralmente finanziato dal Mise con l'impegno, da parte della rete di imprese che lo sta realizzando, di renderlo operativo nell'arco di 9 mesi (giugno 2020). Nelle intenzioni del Legislatore e nostre, dovrebbe costituire un elemento importante di mobilità della clientela e di spinta concorrenziale al ribasso dei prezzi.

- *Sistema di incentivi/penalizzazioni alle imprese*

Il sistema, attivo dal 2015, vede in funzione 4 fattori fondamentali, rispetto ai quali le imprese competono per ricevere incentivi monetari (se riescono a collocarsi nella metà alta della graduatoria) a carico delle imprese sottoperformanti (presenti nella metà bassa della

graduatoria). Oggi i fattori sono: il costo medio, la dinamica temporale del costo medio, la velocità di liquidazione, l'efficacia nell'attività antifrode.

Il sistema mette in campo significativi incentivi all'efficienza delle imprese e alla riduzione dei costi.

- *Decreti attuativi sulla black box*

Sono attesi i decreti Mise-Mit in tema di interoperabilità e portabilità della black box. Questa si è rivelata un significativo fattore di sconto per l'r.c. auto, un driver di innovazione tecnologica per molte imprese (l'Italia è prima nel mondo per grado di penetrazione), uno strumento fondamentale sia per la finalità antifrode sia per l'analisi e il pricing degli stili di guida. Naturalmente i decreti richiamati dovranno tenere conto dell'innovazione tecnologica, che procede alla velocità della luce, e della normativa europea "eCall" già attiva anche in Italia per i nuovi veicoli.

Un efficace sistema di black-box, con le dovute garanzie di privacy e di mobilità, potrebbe realizzare la misurazione puntuale dei rischi e, di conseguenza, il corretto pricing delle polizze r.c. auto.

3.2 Le riforme in vista

Guardando verso un orizzonte meno immediato, il sistema r.c. auto può beneficiare di alcune importanti riforme che potrebbero essere realizzate senza grandi difficoltà e a vantaggio di tutti gli operatori. Ne vorrei citare tre.

- *La tabella unica nazionale per il risarcimento del danno non patrimoniale per lesioni macropermanenti (10-100 punti di invalidità), ex art. 138 CAP.*

Si tratta di una tabella attesa da tempo da tutto il sistema, da realizzare con il dovuto equilibrio tra le esigenze di contenimento dei costi e di giusto risarcimento dei danni psicofisici conseguenti a un sinistro r.c. auto. Stiamo dando tutto il nostro supporto tecnico al Mise e agli altri Ministeri coinvolti (Salute, Lavoro e Giustizia) per poter ottemperare al dettato normativo espresso nella Legge Concorrenza. La fissazione di una tabella nazionale, in coerenza con quella per le invalidità micropermanenti (art. 139), sarebbe fattore di certezza e di equità dei risarcimenti.

- *La riforma del Bonus/Malus*

Come accennato in precedenza, l'attuale sistema delle classi di merito (c.d Bonus / Malus) non è più in grado di misurare il grado di rischio di un soggetto (veicolo). La progressiva concentrazione della larghissima maggioranza dei guidatori in classe 1 ha costretto le imprese a costruire classi interne, inevitabilmente poco trasparenti e tra loro disomogenee. Una riforma del B/M che lo trasformasse da sistema unidimensionale a indicatore multidimensionale, sufficientemente articolato e capace di cogliere i profili di rischio degli assicurati, consentirebbe una valutazione oggettiva e più precisa dei rischi individuali per una maggiore personalizzazione dei contratti r.c. auto.

- *Riforma della CARD (convenzione risarcimento diretto)*

La CARD, stabilendo la gestione dei risarcimenti (per tipologie standard di sinistro) in capo alla compagnia dal danneggiato ha prodotto importanti benefici per gli assicurati, pur introducendo elementi distorsivi nella responsabilità civile auto (aspetti di *no-fault* o *first-party insurance* in un sistema di *tort law* o *third-party insurance* e rischi di *moral hazard* della compagnia gestonaria rispetto alla debitrice). In particolare, il sistema dei forfait andrebbe rivisto e rivalutato con l'intento di ridurre ulteriormente le distorsioni e accrescere l'efficienza liquidativa del sistema nel suo complesso.

4. Conclusioni

In conclusione mi sentirei di dire che il mercato della r.c. auto è da tempo uno dei grandi «malati» d'Italia. Tuttavia, negli ultimi anni, come ricordato sopra (par. 1), si sono registrati importanti miglioramenti e si ritiene che esso sia incamminato sulla buona strada della «guarigione»

Naturalmente, per procedere in questo senso occorre completare il percorso virtuoso, vanno portate a compimento le riforme recenti (servono norme attuative) e alcune ulteriori innovazioni che possono essere apprezzate e auspiccate da tutti gli *stakeholders* (consumatori, imprese, intermediari).

Come ha mostrato la recente esperienza, ben calibrati interventi normativi quali quelli menzionati (par. 3) possono portare il sistema su un sentiero che combini, congiuntamente, equità e sostenibilità, componendo in modo non conflittuale i numerosi interessi in atto, primi tra tutti quelli dei consumatori, assicurati e beneficiari delle polizze r.c. auto.