



INSURANCE DAY 2014 – XIII Edizione

La riforma della CARD:
opportunità per l'efficienza e la concorrenza nel
ramo r.c. auto

Intervento del Consigliere dell'IVASS

Prof. Riccardo Cesari

Milano, 3 ottobre 2014

1. Il sistema di risarcimento diretto e la sua riforma

Il Decreto-legge “Concorrenza” n. 1/2012, all’art. 29, ha assegnato all’IVASS il compito di individuare un criterio per definire il valore dei costi e delle franchigie utilizzati per le compensazioni tra imprese nell’ambito della procedura di risarcimento diretto (sistema CARD), in vigore in Italia a partire dal 2007.

Obiettivo della norma è quello di elevare il livello di **efficienza** del sistema produttivo delle imprese favorendo il **controllo dei costi** e l'**individuazione delle frodi**.

Allo scopo di dare attuazione a tale Decreto, l’IVASS, il 5 agosto 2014, ha emanato, dopo una fase di pubblica consultazione tra il 15 aprile e il 31 maggio, il Provvedimento n. 18 di riforma del sistema del risarcimento diretto.

Come noto, la procedura di risarcimento diretto dei danni derivanti dalla circolazione stradale è stata introdotta in via obbligatoria in Italia nel 2007 (art. 249 del d.lgs.209/2005 e DPR 254/2006).

Il sistema CARD riguarda la gestione di alcune specifiche tipologie di sinistri per i quali il risarcimento dei danni viene effettuato direttamente dalla compagnia assicurativa del danneggiato (impresa gestitaria) che si rivale successivamente sull’impresa dell’assicurato-responsabile che ha causato il sinistro (impresa debitrice). Il meccanismo di regolazione dei rapporti economici tra imprese si basa sulla c.d. convenzione CARD¹.

Questo sistema ha riguardato, nell’anno 2013, circa il 79% del numero dei sinistri gestiti dalle compagnie assicurative con un’incidenza, in termini di importi, di circa il 46% del totale dell’onere sinistri r.c. auto.

Nel suo complesso – a livello macro e guardandone l’evoluzione temporale - la procedura di risarcimento diretto ha avuto un effetto positivo di contenimento dei costi dei sinistri (Tav. 1).

In termini di pagato + riservato, tra il 2007 e il 2013 il sistema CARD ha visto lievitare i costi medi del +9% mentre il sistema no-CARD ha conosciuto un aumento del +72%.

In termini microeconomici, tuttavia, il sistema ha mostrato carenze e comportamenti distorsivi (si veda l’Indagine AGCM del 2013²) che hanno comportato scarsa selezione dei rischi, scarsa attenzione ai risarcimenti sotto la soglia del forfait, scarso interesse ad arginare le frodi, con conseguente intervento del Legislatore volto proprio a ricercare efficaci incentivi e disincentivi per eliminare tali distorsioni.

¹ La convenzione CARD disciplina il meccanismo di regolazione dei rapporti economici tra imprese e si articola in una prima parte, di carattere generale, e in due sottosistemi specifici: CARD-CID (Convenzione Indennizzo Diretto) e CARD-CTT (Convenzione Terzi Trasportati).

² AGCM, *Indagine conoscitiva riguardante la procedura di risarcimento diretto e gli assetti concorrenziali del settore rc auto* IC42, Roma, febbraio 2013

TAV. 1

Costo medio di generazione (netto IBNR)						
anno di generazione	CARD			NO CARD		
	Pagato *	Riservato	Pag.+Ris.	Pagato *	Riservato	Pag.+Ris.
2007	1.827	4.166	2.441	3.188	10.974	6.607
2008	2.024	4.267	2.570	3.630	11.665	7.388
2009	2.011	4.168	2.555	4.423	12.592	8.841
2010	2.052	4.650	2.671	4.822	13.567	9.499
2011	2.097	4.930	2.751	4.857	14.924	10.165
2012	1.996	4.905	2.661	4.680	16.909	11.066
2013	1.994	4.965	2.666	4.739	17.465	11.344

* Inclusi pagamenti parziali

2. Caratteristiche del Provvedimento IVASS

Il provvedimento IVASS che disciplina il nuovi criteri di definizione dei rimborsi ha richiesto indagini ed approfondimenti che hanno avuto ad oggetto:

1. l'individuazione di criteri di rimborso tra le imprese rispondenti agli obiettivi fissati dal legislatore nel Decreto "Concorrenza": efficienza produttiva, controllo dei costi, individuazione delle frodi;
2. la valutazione degli elementi positivi e di eventuali profili di criticità presenti nell'attuale procedura di risarcimento diretto;
3. la predisposizione di un nuovo modello di rimborsi e l'analisi dei relativi effetti attraverso simulazioni onde evitare distorsioni ed anomalie.

Le analisi condotte hanno portato a considerare due distinte modalità di rimborso per la componente CARD-CID e per quella CARD-CTT.

Gestione CARD-CID:

Per gestione CARD-CID (90% dell'onere complessivo dei sinistri CARD) il nuovo sistema dei rimborsi si baserà su:

- *forfait* nel corso dell'anno corrisposti dall'impresa debitrice a favore dell'impresa gestoria (come nell'attuale regime);
- incentivi/penalizzazioni alla fine dell'anno, calcolati in funzione delle capacità gestionali delle imprese.

Gestione CARD-CTT

Per gestione CARD-CTT (10% dell'onere sinistri CARD) il nuovo sistema dei rimborsi si baserà su:

- rimborsi piè di lista, in funzione del valore reale dell'importo risarcito, corrisposti dall'impresa debitrice a favore dell'impresa gestionaria;
- tabelle ministeriali per le lesioni fino a 9 punti di IP.

Pertanto, per la gestione dei sinistri rientranti nella CARD-CID il meccanismo di rimborsi su base forfettaria nel corso dell'anno è del tutto analogo al sistema vigente. In aggiunta a detto criterio è stato introdotto un sistema di incentivi/penalizzazioni calcolati, alla fine di ogni anno, in funzione delle capacità di contenimento dei costi e di efficienza nella liquidazione dei sinistri dimostrate dalle imprese.

La quantificazione degli incentivi/penalizzazioni viene effettuata sulla base di un apposito modello³ elaborato da IVASS («modello lineare»).

2.1 Il modello lineare proposto

Il modello di risarcimento diretto CARD adottato fino all'anno 2014 era caratterizzato dal seguente onere totale dei sinistri:

$$CT_i^{for} = CM_i^{SUB} NS_i^{SUB} - F(NS_i^{SUB} - NS_i^{CAU}) - \delta F(NS_i^{SUB} - NS_i^{CAU})$$

In termini quantitativi, una generica impresa i paga i sinistri subiti dai propri assicurati e riceve il forfait per ogni sinistro in cui esercita il ruolo di gestionaria e deve rimborsare la somma del forfait per ciascun sinistro in cui ha il ruolo di debitrice (nella formula dei costi sono negative le somme ricevute e positive quelle versate):

$$- F(NS_i^{SUB} - NS_i^{CAU})$$

Oltre al forfait⁴, le imprese gestionarie ricevono dalle debtrici una somma, denominata diritti di gestione⁵, ad indennizzo delle attività gestionali che sono state necessarie per trattare il sinistro.

³ In sede di analisi preparatorie sono stati messi a confronto, in termini giuridici, analitici e numerici, numerosi modelli alternativi, tra i quali il modello lineare è risultato decisamente preferibile.

⁴ Il forfait è differenziato per due macroclassi (auto e moto) e per tre macroaree territoriali aventi costi medi rispettivamente sopra il +10% del costo medio nazionale, tra + e -10% e sotto il -10% del costo medio nazionale.

⁵ I diritti di gestione nella Convenzione CARD attualmente sono calcolati in base ad un valore di δ pari al 15%.

$$-\delta F(NS_i^{SUB} - NS_i^{CAU})$$

Il modello su cui si è focalizzata l'attenzione dell'IVASS riprende l'impianto dell'attuale sistema CARD, basato su rimborsi forfettari alla gestionaia dei sinistri gestiti per conto delle altre imprese.

A questo meccanismo è stato aggiunto un sistema di incentivi/penalizzazioni per quelle imprese che, nel corso del periodo di osservazione, hanno dimostrato migliori/peggiori capacità gestionali, di contenimento dei costi e di velocità di liquidazione.

Il calcolo dell'incentivo/penalizzazione interessa le sole imprese che, nell'esercizio considerato, hanno emesso premi in misura superiore a soglie prefissate minime indicate dall'IVASS.

$$CT_i^{for} = CM_i^{SUB} NS_i^{SUB} - F(NS_i^{SUB} - NS_i^{CAU}) - \delta F(NS_i^{SUB} - NS_i^{CAU}) + INC / PEN_i$$

L'incentivo/penalizzazione totale è determinato, alla fine di ciascun anno di osservazione, in funzione di:

- ✓ costo medio dei sinistri gestiti
misura della capacità dell'impresa di contenere i costi **rispetto alle altre compagnie** e, a livello di singola Azienda, **nel corso del tempo**
- ✓ velocità di liquidazione dei sinistri
misura l'efficienza gestionale in relazione alla liquidazione dei sinistri e nei confronti degli assicurati

PARAMETRO COSTO MEDIO: analisi per livello

La penalizzazione/incentivo per livello del costo medio, è calcolata come percentuale p_i^c dell'onere complessivo dei sinistri subiti dalla i-esima impresa:

$$INC / PEN_i = p_i^c CM_i NS_i$$

L'aliquota percentuale p_i^c è positiva in caso di penalizzazione (aggravio dei costi) e negativa in caso di incentivo (riduzione dei costi) ed è calcolata come funzione lineare del costo medio dei sinistri subiti dalla i -esima impresa:

$$p_i^c = m^c * CM_i^\circ + q^c$$

dove CM_i° è calcolato non considerando i sinistri di importo ridotto e/o eccessivamente elevato della distribuzione (definizione del percentile minimo e massimo)

Il valore p_i^c si ottiene imponendo due condizioni necessarie per individuare i parametri m^c (coeff. angolare) e q^c (intercetta) della retta

Definiti:

$$\begin{aligned} p_{max}^c &= m^c * CM_{max}^\circ + q^c \\ p_{min}^c &= m^c * CM_{min}^\circ + q^c \end{aligned}$$

le due condizioni che consentono di individuare univocamente i valori dei due parametri m^c e q^c sono date da:

$$1. \Delta^c = p_{max}^c - p_{min}^c \text{ (vincolo di massima differenza)}$$

$$2. \sum_i p_i^c * CM_i \quad * NS_i = 0 \text{ (vincolo di bilancio)}$$

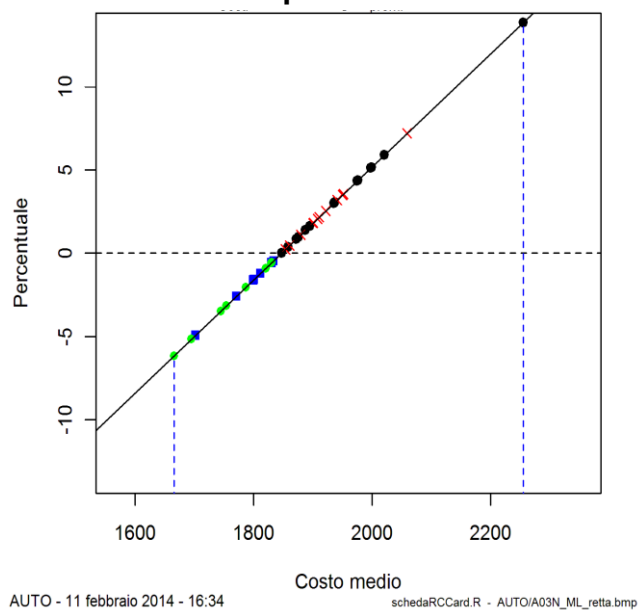
Δ^c : rappresenta la misura massima del differenziale tra incentivi e penalizzazioni ed è una percentuale stabilita a priori

$\sum_i p_i^c * CM_i \quad * NS_i = 0$: rappresenta la somma degli incentivi e delle penalizzazioni scambiati tra le imprese, per definizione è posta pari a zero per il vincolo di bilancio della stanza di compensazione CARD (in questo caso non viene applicato il taglio delle «code» per il calcolo di CM_i)

Il valore massimo di Δ^c e i livelli dei percentili (minimo e massimo) da utilizzare per il calcolo di CM_i° sono fissati annualmente da IVASS entro il 31 dicembre dell'esercizio antecedente l'anno di osservazione.

FIG. 1

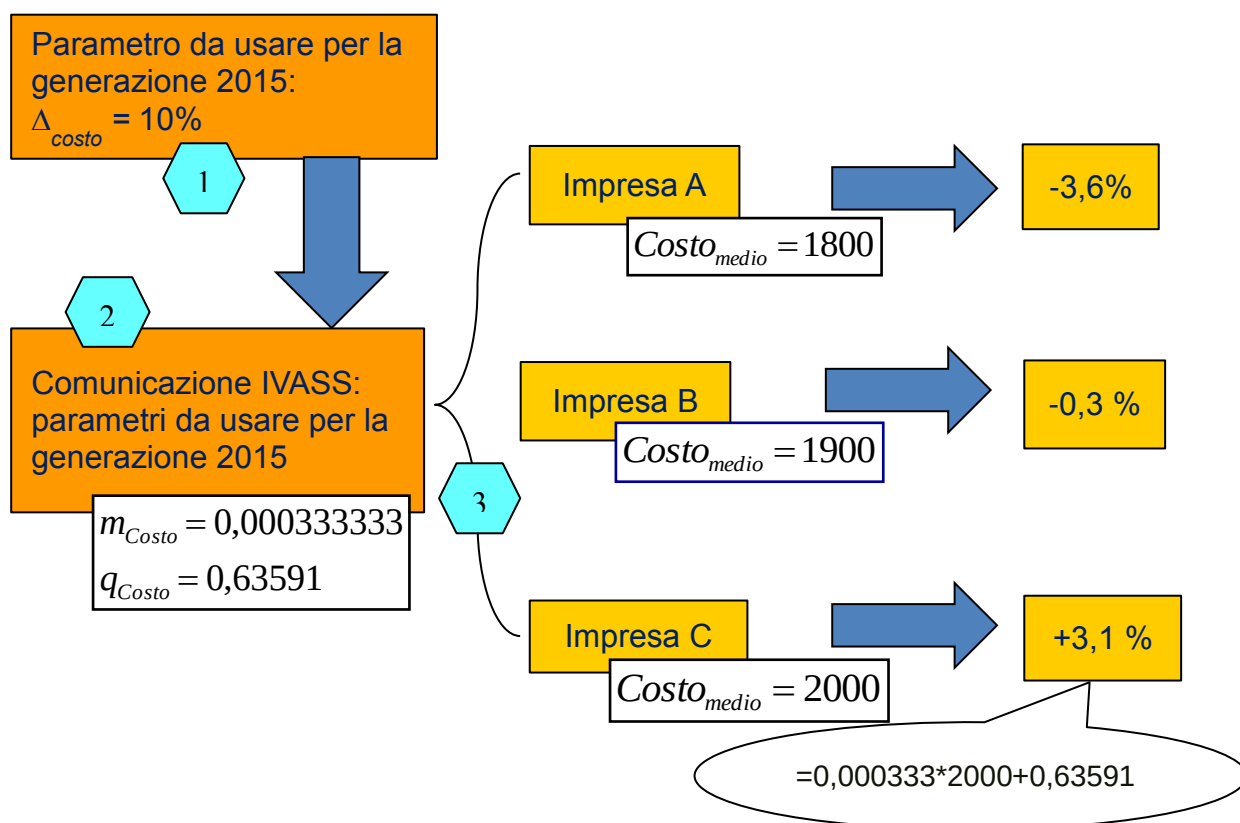
Modello lineare per il calcolo dell'aliquota di incentivo sul livello dei costi



Si noti che:

- ✓ La valutazione degli incentivi/disincentivi è effettuata a partire dall'anno di generazione (antidurata 0) ed è aggiornata nei successivi due anni (antidurata 1 e 2)
- ✓ la soglia minima e massima del costo medio dei sinistri, determinate in base al valore dei due percentili minimo e massimo, rimangono costanti per tutto il periodo di osservazione.
- ✓ i parametri utilizzati, il costo medio e l'onere complessivo dei sinistri subiti relativo dovranno essere ricalcolati per i primi tre anni di antidurata della generazione, tenendo conto degli aggiornamenti nel frattempo intervenuti

FIG. 2 Esempio di determinazione della percentuale di incentivo/disincentivo



PARAMETRO COSTO MEDIO: analisi dinamica

La penalizzazione/incentivo per la dinamica temporale del costo medio, è calcolata come percentuale dell'onere complessivo dei sinistri subiti dalla i-esima impresa:

$$NS_i * CM_i$$

L'aliquota percentuale p_i^d è calcolata come funzione lineare del valore d_i , definito come:

$$d_i = \frac{CM_{i,k}}{CM_{i,k-1}}$$

Dove k indica la generazione relativa all'anno di osservazione considerato e $k-1$ l'anno di generazione immediatamente precedente.

La funzione lineare del coefficiente d_i è definita come:

$$p_i^d = m^d * d_i + q^d$$

Il valore p_i^d si ottiene, come per l'analisi per livello del costo medio, imponendo le due condizioni necessarie per individuare i parametri m^d (coeff. angolare) e q^d (intercetta) della retta.

Le due condizioni che consentono di individuare univocamente i valori dei due parametri m^d e q^d sono date da:

$$1. \Delta^d = p_{max}^d - p_{min}^d$$

$$2. \sum_i p_i^d * NS_i * CM_i = 0$$

Il valore massimo di Δ^d è fissato annualmente da IVASS entro il 31 dicembre dell'esercizio antecedente l'anno di osservazione.

La valutazione è effettuata un'unica volta nell'anno di generazione (antidurata 0) e limitatamente alla componente danni a cose.

Essa deve essere condotta facendo riferimento per:

- a. la macroclasse "ciclomotori e motocicli", al numero e al costo medio per danni al veicolo e alle cose trasportate dei sinistri complessivi della macroclasse.
- b. la macroclasse "veicoli diversi da ciclomotori e motocicli" (in breve "auto"), al numero e al costo medio per danni al veicolo e alle cose trasportate dei sinistri della macroarea 1 della macroclasse "auto"

PARAMETRO VELOCITA' DI LIQUIDAZIONE

La penalizzazione/incentivo per la velocità di liquidazione, è calcolato come percentuale dell'onere complessivo dei sinistri subiti dalla i-esima impresa:

$$NS_i * CM_i$$

L'aliquota percentuale p_i^v è calcolata come funzione lineare del valore v_i , calcolato alla fine del primo anno e definito come:

$$v_i = \frac{NS_i - NR_i}{ND_i}$$

ove:

ND_i = numero complessivo dei sinistri CARD-CID subiti (gestiti) dalla i-ma impresa accaduti e denunciati nel corso dell'anno di generazione (antidurata 0) al netto dei sinistri "senza seguito"

NS_i = numero dei sinistri subiti (gestiti) in un certo anno di generazione pagati a titolo definitivo dalla i-ma impresa nello stesso anno di generazione (antidurata 0).

NR_i = numero dei sinistri subiti (gestiti) in un certo anno di generazione considerati pagati a titolo definitivo dalla i-ma impresa in tale anno (antidurata 0) ma successivamente riaperti fino alla data di riferimento.

Si noti che la velocità di liquidazione v_i , è calcolata tenendo conto di eventuali riaperture dei sinistri nei due anni successivi e sul numero dei sinistri denunciati «con seguito».

La funzione lineare di v_i è definita come:

$$p_i^v = -m^v * v_i + q^v$$

Il valore p_i^v si ottiene imponendo due condizioni necessarie per individuare i parametri (coeff. angolare) e q^v (intercetta) della retta.

Le due condizioni che consentono di individuare univocamente i valori dei due parametri m^v e q^v sono date da:

1. $\Delta^v = p_{min}^v - p_{max}^v$
2. $\sum_i p_i^v * CM_i * NS_i = 0$

Il valore massimo di Δ^v è fissato annualmente da IVASS entro il 31 dicembre dell'esercizio antecedente l'anno di osservazione.

- ✓ la valutazione degli incentivi, effettuata con riferimento all'antidurata 0, è aggiornata nei due esercizi successivi (antidurata 1 e 2) per tener conto degli aggiornamenti intervenuti per effetto dei sinistri riaperti
- ✓ l'onere complessivo dei sinistri subiti relativo è calcolato alla fine dell'anno di generazione e rimane costante nei due esercizi successivi

2.2 Incentivi/disincentivi e gruppi omogenei di sinistri

Le misure percentuali degli incentivi/penalizzazioni sono determinate, come abbiamo visto, in funzione del costo medio dei sinistri, della sua dinamica e della velocità di liquidazione dei sinistri. Per ridurre la volatilità dei risultati il modello opera per raggruppamenti omogenei di sinistri.

In particolare, i sinistri sono sempre differenziati per grandi tipologie di veicolo (macroclassi). A seconda del parametro considerato, possono essere inoltre differenziati per lesioni al conducente e danni a cose; i risarcimenti per danni a cose possono essere infine suddivisi anche in zone territoriali

Il calcolo dei valori percentuali degli incentivi/penalizzazioni riferiti ai diversi parametri presi in considerazione e il relativo onere sinistri su cui determinare i valori monetari di incentivo/penalizzazione tengono conto di tali raggruppamenti (Tav. 2).

TAV. 2 Raggruppamenti omogenei dei sinistri

Onere complessivo dei sinistri subiti utilizzato per il calcolo dell'incentivo penalizzazione totale		ciclomotori e motocicli	veicoli diversi da ciclomotori e motocicli
danni al veicolo assicurato e alle cose trasportate	zona 1	$CM_M^{cose} * NS_M^{cose}$	$CM_{V,1}^{cose} * NS_{V,1}^{cose}$
	zona 2		$CM_{V,2}^{cose} * NS_{V,2}^{cose}$
	zona 3		$CM_{V,3}^{cose} * NS_{V,3}^{cose}$
lesioni al conducente		$CM_M^{pers.} * NS_M^{pers.}$	$CM_V^{pers.} * NS_V^{pers.}$
dinamica temporale		$CM_M^{din.} * NS_M^{din.}$	$CM_V^{din.} * NS_V^{din.}$
velocità di liquidazione		$CM_M^{tot.} * NS_M^{tot.}$	$CM_V^{tot.} * NS_V^{tot.}$

L'importo complessivo dell'incentivo/penalizzazione per ogni impresa è calcolato sommando i contributi relativi ai singoli fattori (costo medio per livello, costo medio dinamico e velocità di liquidazione).

Le soglie minime dei premi raccolti, i valori dei percentili e i valori dei Δ , sono fissati all'inizio dell'anno di generazione e non vengono più modificati. Si modifica, invece, l'entità degli incentivi/penalizzazioni per l'aggiornamento delle diverse componenti: i valori delle percentuali p_i e l'onere dei sinistri.

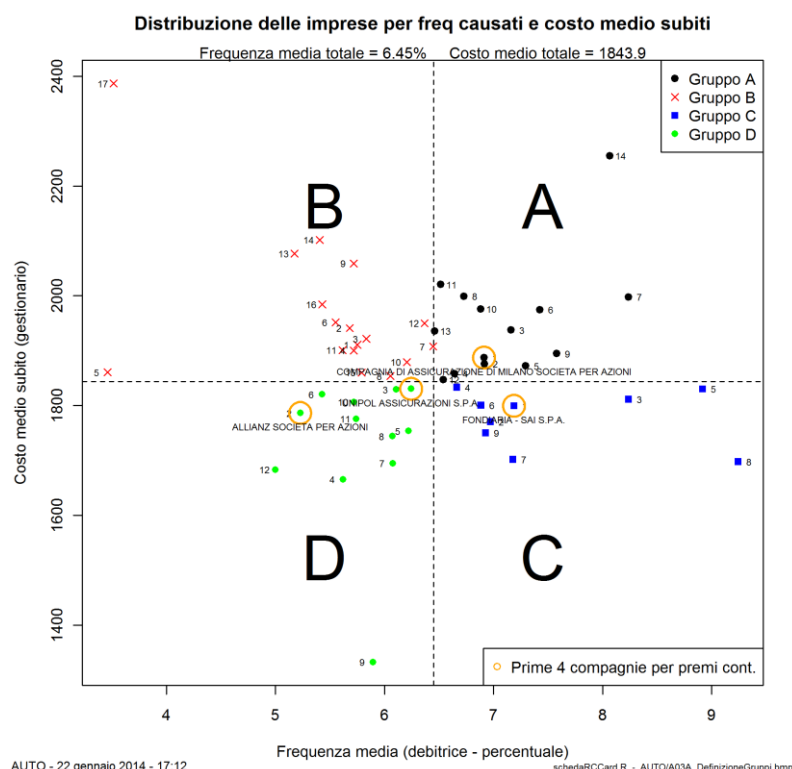
3. Una simulazione del Provvedimento

Si riportano nel seguito i grafici che riassumono i risultati della simulazione effettuata dall'IVASS in sede analisi preparatoria del Provvedimento n. 18/2014.

La Fig. 3 prende in esame i dati delle 53 imprese presenti sul mercato con riferimento ai sinistri generati nel 2010 e chiusi entro il 30 giugno 2013.

Ogni impresa si caratterizza per una frequenza sinistri causati (asse delle ascisse) e per un costo medio dei sinistri gestiti (asse delle ordinate) e quindi per una posizione relativa nel grafico bidimensionale.

FIG. 3



Fonte dati:

- *Dati CONSAP*
- *Anno generazione 2010*
- *Sinistri chiusi al 30 giugno 2013*

Classificazione delle imprese in funzione di:

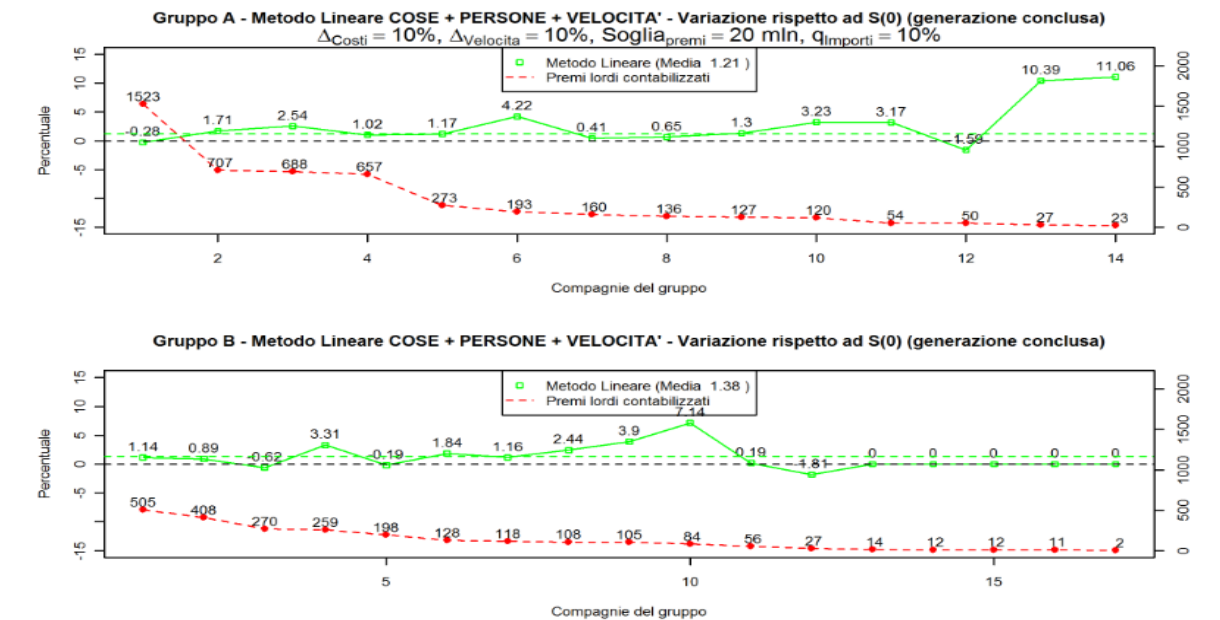
- *Costi medio gestionario*
- *Frequenza debitrice*

Si individuano così 4 gruppo di imprese, indicati con A, B, C e D, rispettivamente con alta frequenza e alto costo (A, le meno virtuose per portafoglio clienti e livello dei costi), bassa frequenza e alto costo, alta frequenza e basso costo, bassa frequenza e basso costo (D, le più virtuose su entrambe le componenti).

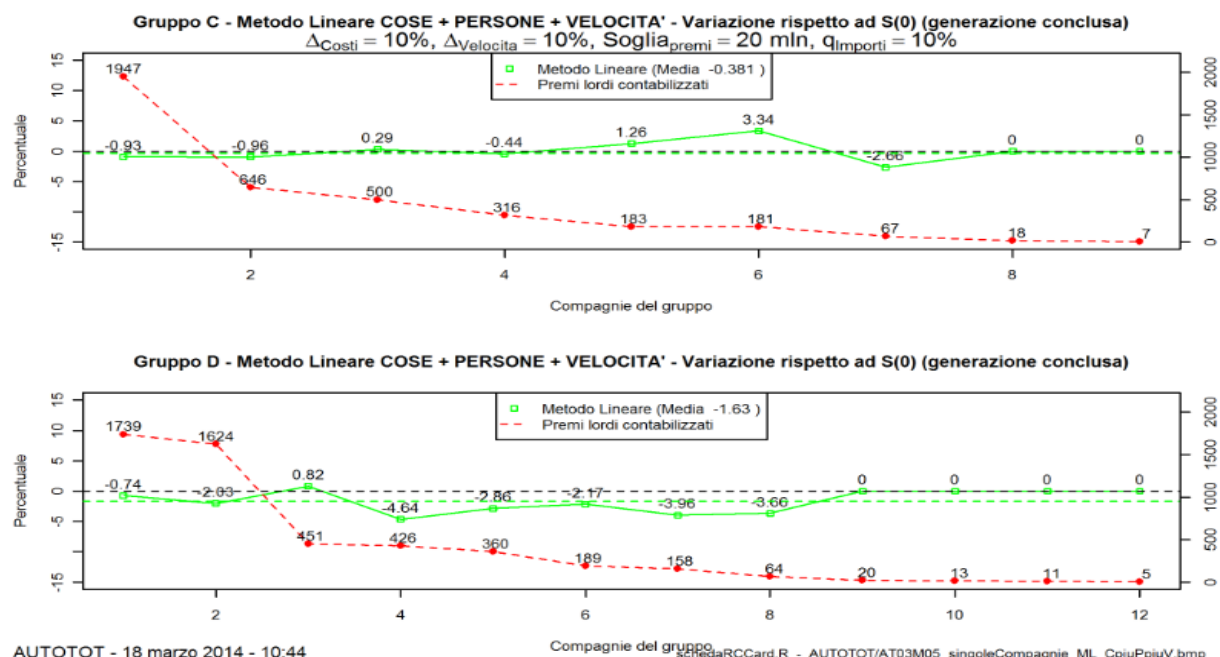
Una simulazione storica del modello lineare di incentivazione/penalizzazione sui 4 gruppi di imprese mostra l'aggravio dei costi sui gruppi A e B, una sostanziale neutralità sul gruppo C e un vantaggio incentivante sul gruppo D (Fig. 4a e 4b per le "auto" e Fig. 5a e 5b per le "moto").

**FIG. 4 Coefficiente di incentivo(-) o penalizzazione (+) per le “auto”
(simulazione storica)**

(a) ALTRI VEICOLI: gruppi A e B



(b) ALTRI VEICOLI: gruppi C e D

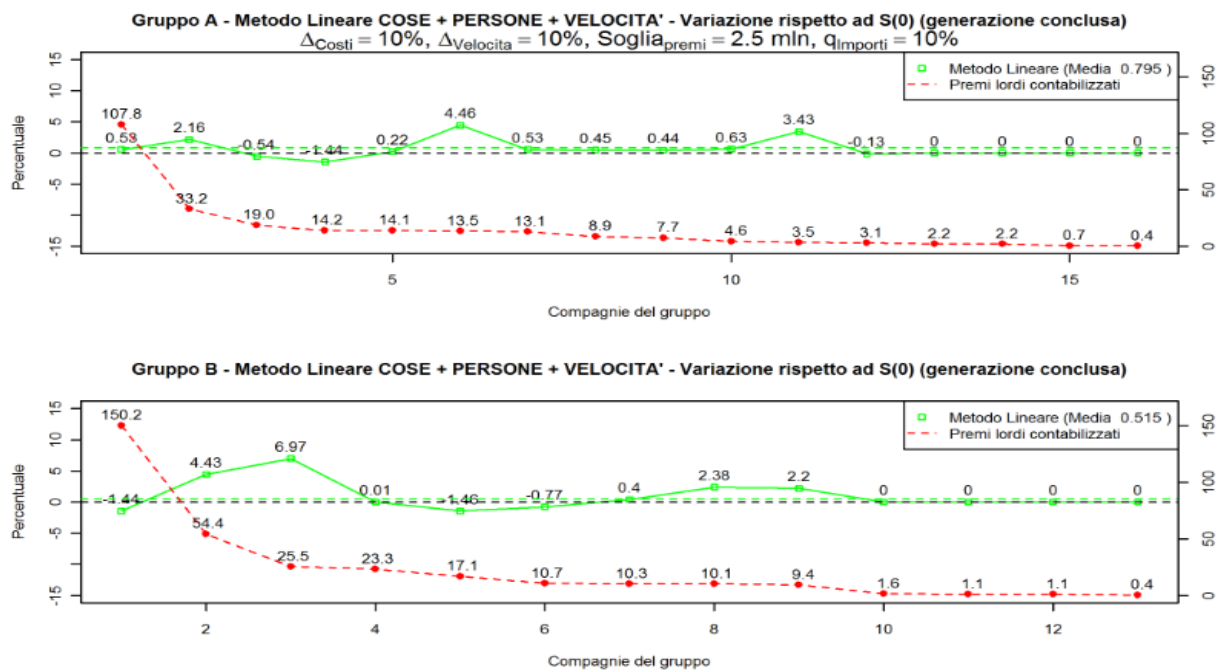


AUTOTOT - 18 marzo 2014 - 10:44

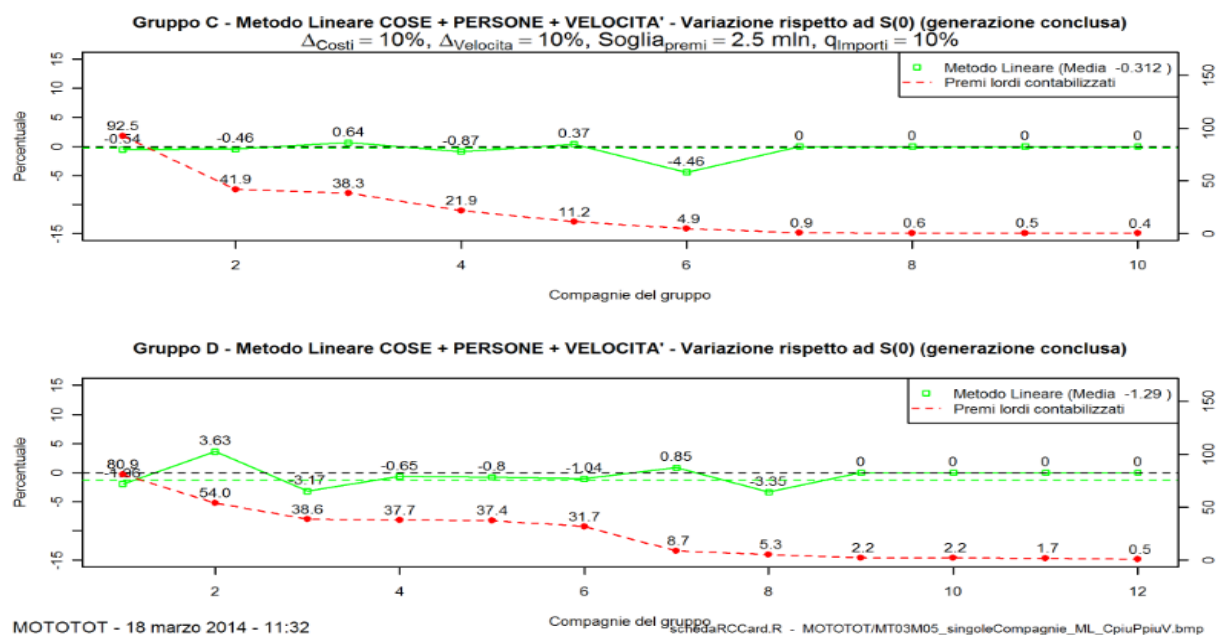
Compagnie del gruppo schedaRCCard.R - AUTOTOT/AT03M05_singoleCompagnie_ML_CpiuPpiuV.bmp

**FIG. 5 Coefficiente di incentivo(-) o penalizzazione (+) per le “moto”
(simulazione storica)**

(a) MOTO: gruppi A e B



(b) MOTO: gruppi C e D



MOTOTOT - 18 marzo 2014 - 11:32

Compagnie del gruppo schedaRCCard.R - MOTOTOT/MT03M05_singoleCompagnie_ML_CpiuPpiuV.bmp

In Fig. 6 e Fig. 7 l'analisi è stata condotta mediante una simulazione stocastica che ha generato 1000 scenari di frequenza e costi medi, analizzando le conseguenze in termini di incentivi e disincentivi, rispettivamente per la classe delle “auto” e quella delle “moto”.

FIG. 6 Coefficiente di incentivo(-) o penalizzazione (+) per le “auto” (simulazione stocastica)

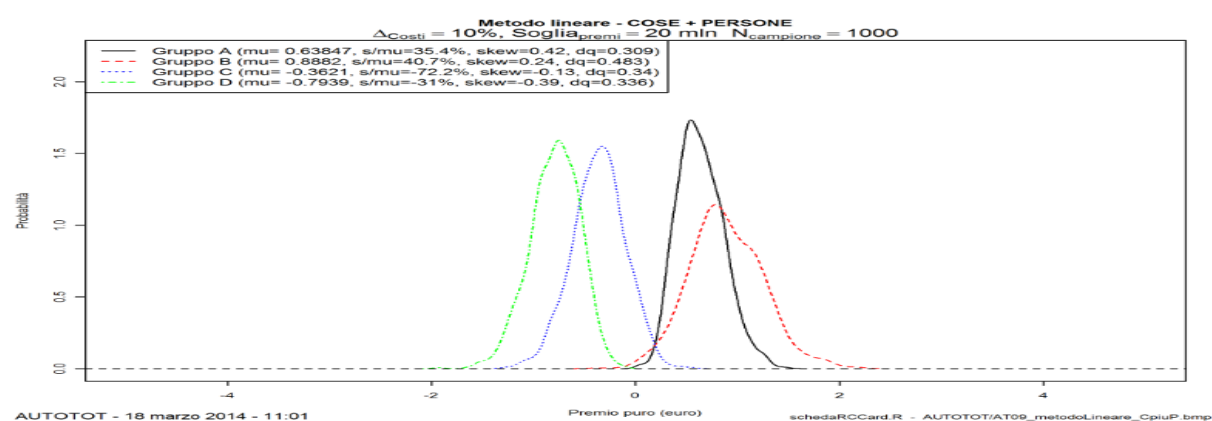
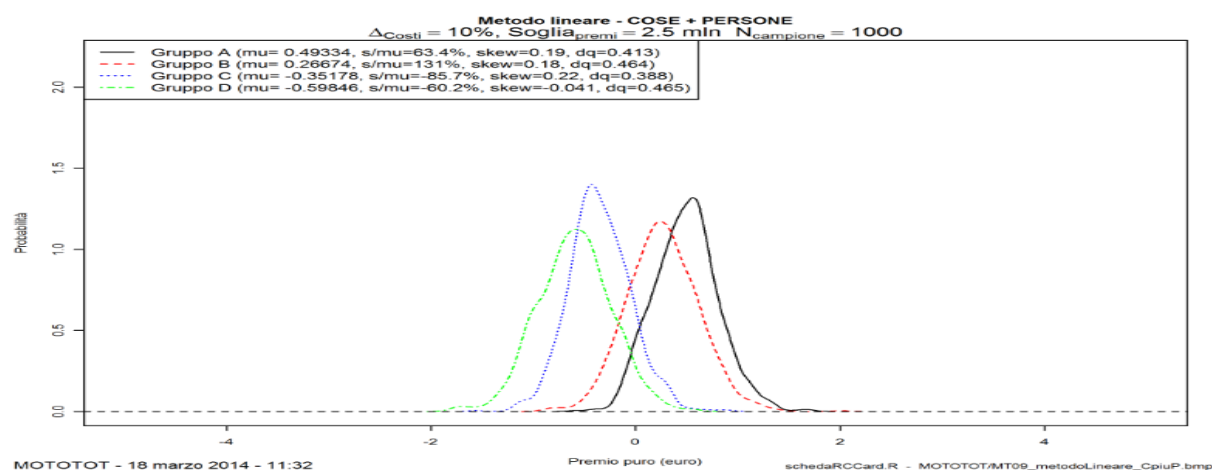


FIG. 7 Coefficiente di incentivo(-) o penalizzazione (+) per le “moto” (simulazione stocastica)



Come si può notare, anche nella simulazione stocastica sia per le “auto” che per le “moto” il sistema incentivante tende a premiare i gruppi C e soprattutto D determinando variazioni negative (sgravio) dei costi, contro le penalizzazioni determinate su A e B..

4. L’informativa per IVASS

Il Provvedimento prevede uno specifico **flusso informativo** sui sinistri CARD, riscontrabile attraverso le relative registrazioni contabili, che dovrà essere trasmesso dalle imprese ad IVASS entro i termini previsti per l’invio delle anticipazioni dei dati del bilancio individuale delle imprese assicurative.

L’informativa ha lo scopo di:

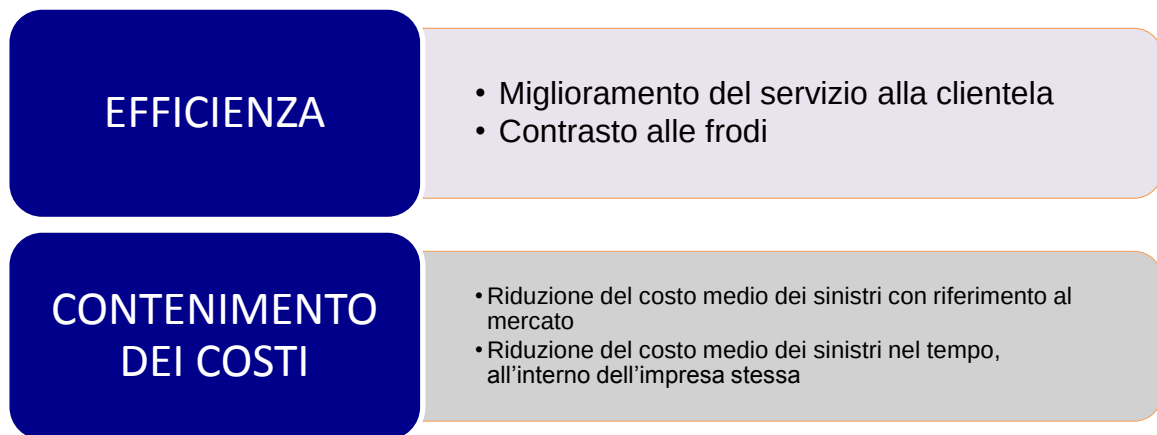
- ✓ **fissare i parametri** da parte dell’IVASS e trasmettere alla Stanza di Compensazione alcuni dati necessari per la determinazione dei benefici/penalizzazioni;
- ✓ **favorire alcuni controlli** e, in tal modo, evitare comportamenti «anomali» che potrebbero influire negativamente sul corretto individuazione delle imprese «virtuose» e di quelle meno efficienti.

Le imprese devono inoltre predisporre annualmente un’apposita relazione nella quale, tra l’altro, sono illustrate le modalità operative seguite per l’elaborazione dei dati e descritte le analisi svolte per verificare che le differenze riscontrate, rispetto ai dati contenuti nella modulistica di vigilanza, siano giustificate dalle differenti modalità di rilevazione delle voci di costo.

La richiesta è stata estesa alle **imprese comunitarie**, che aderiscono alla procedura di risarcimento diretto, in virtù del perseguimento dell’interesse generale, volto a garantire un’effettiva ed efficace tutela degli assicurati in ambito r.c.auto

5. Conclusioni

Per ottemperare a un preciso dispositivo di legge, l’IVASS ha rivisto il sistema di risarcimento diretto nel ramo della responsabilità civile sui veicoli a motore, approfondendo i modelli e gli strumenti che potessero incentivare le imprese verso comportamenti “virtuosi”, con l’obiettivo di:



La convinzione, oltre che l'auspicio, è che, in un contesto competitivo e aperto alla concorrenza internazionale, le spinte all'efficienza e al contenimento dei costi possano trasferirsi prontamente in altrettante spinte alla riduzione dei prezzi delle coperture assicurative r.c. auto con beneficio di tutti i consumatori.

Tra i vantaggi che si possono ascrivere al sistema proposto, che entrerà in vigore a inizio 2015, si sottolineano:

- la sostanziale conferma del sistema del sistema a forfait vigente, con conseguente minimizzazione dell'impatto sull'operatività delle imprese e della Stanza di compensazione
- l'articolazione parametrica del modello per la calibrazione e la revisione periodica del sistema stesso
- le analisi di monitoraggio per verificare nel tempo il raggiungimento degli obiettivi stabiliti dalla legge
- la semplicità di gestione e la trasparenza ex ante del sistema di incentivi e disincentivi
- la presenza di un stringente sistema di controlli per la verifica ex post dei dati segnalati dalle imprese
- L'ampiezza e numerosità delle leve di efficienza: costi, in termini di livello e dinamica, velocità di liquidazione, in prospettiva anche gli indicatori di attività antifrode sui sinistri come elaborati dal nuovo Archivio Integrato Antifrode (AIA) di imminente avvio.