

PROVVEDIMENTO IVASS N. 79 RECANTE IL CRITERIO PER IL CALCOLO DEI COSTI E DELLE EVENTUALI FRANCHIGIE PER LA DEFINIZIONE DELLE COMPENSAZIONI TRA IMPRESE DI ASSICURAZIONE NELL'AMBITO DEL RISARCIMENTO DIRETTO, DI CUI ALL'ART. 150 DEL DECRETO LEGISLATIVO 7 SETTEMBRE 2005, N. 209 – CODICE DELLE ASSICURAZIONI PRIVATE, IN ATTUAZIONE DELL'ARTICOLO 29 DEL DECRETO LEGGE 24 GENNAIO 2012, N. 1, RECANTE “DISPOSIZIONI URGENTI PER LA CONCORRENZA, LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E LA COMPETITIVITÀ”, CONVERTITO CON LEGGE 24 MARZO 2012, N. 27.

Esiti della pubblica consultazione

Roma, 14 NOVEMBRE 2018

Si è conclusa la procedura di pubblica consultazione relativa al documento n. 8/2018, concernente l'emanazione del nuovo Provvedimento IVASS recante il criterio per il calcolo dei costi e delle eventuali franchigie per la definizione delle compensazioni tra imprese di assicurazione nell'ambito del sistema di risarcimento diretto.

Nel termine indicato dall'IVASS sono pervenute osservazioni e proposte da parte di:

- [ANIA-Associazione Nazionale tra le imprese assicuratrici;](#)
- [CNA-Consiglio Nazionale degli Attuari;](#)
- [SNA - Sindacato Nazionale Agenti di Assicurazione](#)
- [UNIPOL GRUPPO S.p.A.](#)

I commenti ricevuti, visionabili cliccando sul nome di ciascun soggetto, sono altresì riportati nel prospetto allegato, dove, per ciascuna osservazione generale, per ciascun articolo o parte commentata, sono indicate le conseguenti determinazioni dell'IVASS.

Non sono pervenuti commenti per i quali sia stato richiesto l'anonimato del mittente.

Il prospetto allegato è parte integrante del documento.

I commenti ivi contenuti e le correlate determinazioni dell'IVASS sono riportati, per ordine alfabetico del commentatore, secondo la numerazione dello schema di Provvedimento posto in pubblica consultazione; le Osservazioni generali, quando presenti, sono riportate come primo punto.

Contestualmente agli esiti della consultazione sul documento n. 8/2018 viene pubblicato il testo del Provvedimento IVASS n. 79.

DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE N. 8/2018 - Esiti della pubblica consultazione - Risoluzioni sui singoli articoli commentati

SCHEMA DI PROVVEDIMENTO IVASS RECANTE IL CRITERIO PER IL CALCOLO DEI COSTI E DELLE EVENTUALI FRANCHIGIE PER LA DEFINIZIONE DELLE COMPENSAZIONI TRA IMPRESE DI ASSICURAZIONE NELL'AMBITO DEL RISARCIMENTO DIRETTO, DISCIPLINATO DALL'ART. 150 DEL DECRETO LEGISLATIVO 7 SETTEMBRE 2005, N. 209 – CODICE DELLE ASSICURAZIONI PRIVATE, IN ATTUAZIONE DELL'ARTICOLO 29 DEL DECRETO LEGGE 24 GENNAIO 2012, N. 1, RECANTE “DISPOSIZIONI URGENTI PER LA CONCORRENZA, LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E LA COMPETITIVITÀ”, CONVERTITO CON LEGGE 24 MARZO 2012, N. 27.

Legenda

Nella colonna “Commentatore” sono indicate le denominazioni abbreviate dei singoli commentatori.

Nella colonna “Riferimento” è indicata la parte del documento in consultazione a cui è riferito il contributo.

Nella colonna “Contenuto” sono indicati i contributi dei commentatori: le proposte di modifica, le osservazioni e le domande.

Nella colonna “Risoluzione IVASS” è indicata la risoluzione dell'IVASS per ogni commento/proposta/domanda pervenuta.

Per facilitare la lettura degli esiti è stata inserita una numerazione dei punti nelle colonne “Contenuto” e “Risoluzione IVASS”.

| Commentatore | Riferimento | Contenuto | Risoluzione IVASS |
|--------------|-----------------------------|--|---|
| ANIA | 1) Osservazioni generali | <p>L'esperienza maturata dal settore assicurativo in questi primi 3 anni di applicazione degli incentivi/penalizzazioni ha evidenziato l'esigenza di apportare modifiche ad alcune delle regole riportate dal Provvedimento IVASS n. 43 del 4 marzo 2016. Per questo, la decisione dell'Istituto di rivederne alcuni aspetti essenziali non può che essere valutata positivamente dalle imprese che l'Ania rappresenta.</p> <p>Le osservazioni riportate nel presente documento rappresentano una sintesi di quanto segnalato dalle imprese associate in relazione al documento di consultazione n.8/2018.</p> <p>Le modifiche che l'Istituto intende apportare al Provvedimento che definisce le regole dei cosiddetti "Incentivi/Penalizzazioni" sono condivisibili e da una prima analisi potrebbero rendere più efficace il correttivo al sistema di compensazione della Card, basato sui forfait. Particolare apprezzamento va riservato all'introduzione di un ulteriore parametro di misurazione dell'efficienza liquidativa delle imprese basata sulla loro capacità di contrasto alle frodi assicurative.</p> <p>Anche l'esclusione dei sinistri concorsuali dal calcolo degli incentivi penalizzazioni potrà contribuire a rendere più equo il sistema.</p> <p>1.A) Al riguardo, si ritiene che andrebbe valutata con attenzione anche l'esclusione di tutti i sinistri CARD Naturali dall'algoritmo di calcolo (non solo i pagamenti concorsuali), dal momento che non rientrano in una logica di "competizione" tra imprese assicurative come da Relazione di Presentazione ("Quadro normativo e principi ispiratori del Provvedimento", commi 1 e 2); segnaliamo inoltre che per la medesima ragione, i sinistri CARD Naturali sono già esclusi dalla logica di accredito/addebito forfait.</p> <p>Le integrazioni al sistema di incentivi/penalizzazioni oggetto del presente documento di consultazione sono la risultante di un'attività di monitoraggio del corretto funzionamento del sistema. I controlli proseguiranno anche negli anni a venire esclusivamente nell'ottica di una costante messa a punto dei correttivi alla compensazione CARD che non generi divari troppo ampi tra le imprese.</p> <p>1.B) Tenuto conto che l'impianto di base della CARD, che prevede il rimborso a forfait, già di per sé incentiva le imprese a contenere il costo dei sinistri in convenzione e genera importanti effetti premianti/penalizzanti, si propone di prevedere un importo massimo in valore assoluto per gli incentivi e le penalizzazioni, al fine di evitare situazioni inique ed eccessivamente impattanti sulle imprese, oltre che non adeguatamente preventivabili.</p> <p>1.C) Si auspica che da parte dell'Istituto vengano poste in essere forme di controllo in grado di accertare l'esatta corrispondenza tra l'importo di un sinistro trasmesso alla stanza di compensazione e il costo del danno stimato dall'impresa. In questo ambito l'Ania manifesta fin</p> | <p>1.A) Proposta non accolta. Il modello CARD si prefigge lo scopo di incentivare l'efficienza delle imprese nella gestione dei sinistri. Così come avviene nel procedimento di calcolo per la determinazione del <i>forfait</i>, i sinistri Naturali concorrono alla determinazione del costo nel modello. Tale impostazione che risponde alla logica complessiva dei costi della CARD, consente, peraltro, di massimizzare (sul perimetro più ampio possibile) l'incentivo all'efficienza nella liquidazione dei sinistri.</p> <p>1.B) Proposta non accolta. La condizione di saldo zero tra incentivi e penalizzazioni, determinante fondamentale del modello CARD, è evidentemente inconciliabile con l'esistenza di un limite in valore assoluto. Tuttavia si ricorda che la calmierazione degli incentivi/penalizzazioni è perseguita dall'Istituto mediante i parametri di calibrazione annuali.</p> <p>1.C) Non sono necessarie modifiche al testo regolamentare. L'Istituto ritiene fondamentale l'espletamento di controlli sulla correttezza degli importi trasmessi alla Stanza. Si prende atto della disponibilità dell'Associazione, si fa presente che per tale attività è già stato avviato un confronto con il gestore della Stanza. L'Istituto potrà, inoltre, disporre, se necessario, accertamenti di natura ispettiva in tale ambito.</p> |

| Commentatore | Riferimento | Contenuto | Risoluzione IVASS |
|--------------|--|---|--|
| | | d'ora la propria disponibilità a fornire tutta la necessaria collaborazione per supportare l'Istituto nell'individuazione delle modalità in cui tale controllo potrà essere espletato. | |
| ANIA | 2) Articolo 4, comma 1 | 2.A) Tra gli articoli richiamati dalla norma relativamente all'ambito di applicazione del risarcimento diretto andrebbe citato anche l'art. 141 del Codice delle Assicurazioni che disciplina il risarcimento del terzo trasportato. Tra le novità del Provvedimento è infatti prevista l'estensione della componente "danno alla persona" anche alle lesioni di lieve entità dei terzi trasportati. | 2.A) Proposta accolta. Nel testo del provvedimento il Visto relativo all'articolo 150 del CAP è stato integrato con gli articoli 141 e 149. |
| ANIA | 3) Articolo 7 | 3.A) Con riferimento all'art. 7 (criteri per la determinazione dei sinistri CARD con score medio-alto), comma 1, si richiede di escludere dal conteggio i sinistri con score A2-A3 che gravano sulle partite IVA presenti nella White List di IVASS e su quelle comunicate alla BDS (tramite file appositi dalle Compagnie da inserire nella stessa). | 3.A) Non sono necessarie modifiche al testo regolamentare. Lo score del sinistro non è influenzato dalla presenza di soggetti di cui alla <i>white list</i> di AIA. |
| ANIA | 4) Allegato 1: paragrafo "Incentivo per velocità di liquidazione" | <p>Osservazione sulle Riaperture: se il riaperto deriva da un "chiuso" era stato impropriamente considerato a numeratore nella precedente rilevazione, quindi risulterebbe corretto togliere la riapertura dal numeratore; se il riaperto deriva da un "senza seguito" sarebbe più corretto aggiungere il riaperto al denominatore dato che era stato precedentemente escluso dai "con seguito".</p> <p>4.A) Proposta: andrebbe differenziata la penalizzazione derivante dalla riapertura a seconda dell'origine (Chiusura o Senza Seguito), se il dato è già desumibile nei flussi inviati.</p> <p>4.B) Osservazione sui "Sinistri oggetto di approfondimento in relazione al rischio frode": manca l'esclusione dal denominatore dei sinistri ancora "aperti" alla data di riferimento oggetto di approfondimento in relazione al rischio frode (cfr. Regolamento ISVAP n. 44), dai "con seguito" come nella versione attuale del Provvedimento 43. Tale informazione, non essendo presente nel data base ANIA, andrebbe fornita dall'Impresa ad IVASS.</p> <p>Non escludere dai "con seguito" – denominatore – i sinistri "aperti" alla data di riferimento oggetto di approfondimento in relazione al rischio frode (cfr. Regolamento ISVAP n. 44), rischia di penalizzare compagnie maggiormente esposte in zone ad alta litigiosità ed in attesa di giudizio su questo cluster (approfondimento antifrode).</p> <p>Tale penalizzazione potrebbe determinarsi anche nella componente di Incentivo Antifrode.</p> <p>Proposta: andrebbero esclusi dal denominatore i sinistri ancora "aperti" alla data di riferimento oggetto di approfondimento in relazione al rischio frode (cfr. Regolamento ISVAP n. 44), come previsto dall'attuale provvedimento o almeno il sottogruppo di questi pendenti in quanto in contenzioso ed in attesa di giudizio.</p> | <p>4.A) Proposta non accolta. La velocità di liquidazione nel modello CARD è calcolata sul perimetro "sinistri con seguito al 31.12 dell'anno di accadimento", pertanto, le riaperture da senza seguito sono naturalmente escluse dal calcolo.</p> <p>4.B) Proposta non accolta. La precedente formulazione della velocità di liquidazione (modello di cui ai provvedimenti n. 18 e 43), al netto di sinistri ancora aperti oggetto di approfondimento in relazione al rischio frode, inglobava la misura di efficienza dell'antifrode. Il modello introdotto dal provvedimento in oggetto ha raffinato la misura dell'efficienza delle imprese prevedendo misure distinte per la velocità e per l'antifrode.</p> <p>L'inserimento nel modello di variabili relative al contenzioso è stata valutata, in questa fase, non attuabile. Il tema del contenzioso è attualmente in fase di analisi/revisione da</p> |

| Commentatore | Riferimento | Contenuto | Risoluzione IVASS |
|--------------|---|--|--|
| | | <p>4.C) Con riferimento all'indicatore "Velocità di liquidazione", si propone di escludere i sinistri che presentano un indicatore sintetico di frode di livello "alto" dal numero dei sinistri CARD-CID, in modo da non penalizzare le compagnie che hanno sinistri ancora in stato aperto a causa di verifiche antifrode.</p> | <p>parte dell'Istituto.</p> <p>4.C) Proposta non accolta. La velocità di liquidazione è misurata con riferimento ai sinistri denunciati nell'anno di accadimento, quindi i sinistri con frode rientrano nel perimetro di misura solo in minima parte a causa del ritardo con cui sono mediamente denunciati. Si veda anche risposta del punto 4.B.</p> |
| ANIA | <p>5) Allegato 1: paragrafo "Parametro Antifrode"</p> | <p>5.A) In primo luogo si segnala che la categoria dei sinistri oggetto di approfondimento antifrode e posti senza seguito (Regolamento 44) potrebbe risultare non perfettamente omogenea tra le Compagnie. In assenza di criteri specifici previsti dal Provvedimento, le diverse linee guida di politica liquidativa adottate dalle varie compagnie, pur tecnicamente valide e corrette, possono produrre risultati molto diversi senza che ciò significhi necessariamente che una compagnia è meno efficace nel contrasto delle frodi rispetto ad un'altra. Ciò determina potenziali vantaggi economici per le Imprese che classificano un maggior numero di sinistri come chiusi per attività AF a discapito di altre che applicano tale "etichetta" con logiche maggiormente prudenziali.</p> <p>5.B) Occorre inoltre rilevare che in presenza di anomalie negli score prodotti da AIA, potrebbero generarsi situazioni con ricadute negative sull'effettivo livello di fraudolenza del sinistro. In questi casi il rapporto tra senza seguito per approfondimenti AF e sinistri con score AIA medio-alto verrebbe alterato in quanto il denominatore si "gonfia" di falsi positivi.</p> <p>5.C) Si segnala che la percentuale dell'incentivo antifrode venga calcolata per la sola macroclasse (A) (cfr punto a. e b. pag. 6 dell'Allegato 1), mentre a pagina 9 l'incentivo antifrode (H) compare anche per la macroclasse (M) in contraddizione peraltro con la tavola B, che riporta questa tipologia di incentivo per la sola macroclasse (A).</p> <p>5.D) Si chiede conferma che NS(anf) e CM(anf) (pagg. 6-10) si riferiscono a numeri e costi medi relativamente a tutti i CARD-CID pagati a titolo definitivo e non al sottoinsieme "sinistri con score AIA medio alto".</p> <p>5.E) Osservazione sul Calcolo dell'incentivo: il NEF_i è definito come antidurata 0 ma descrive gli accadimenti degli ultimi 36 mesi e nel a_i (0) viene esposto come NEFi(0)</p> <p>La profondità temporale di numeratore e denominatore sembra non essere omogenea e potrebbe penalizzare impropriamente compagnie con esposizioni importanti in zone dove il processo di arrivo dei sinistri risulta più lento di altre zone. Non appare pertanto chiaro se numeratore e denominatore sono omogenei nella durata e se l'incentivo è circoscritto ai soli</p> | <p>5.A) Non sono necessarie modifiche al testo regolamentare. L'acronimo SOARFSS indica i "sinistri oggetto di approfondimento in relazione al rischio frode definiti senza seguito" come da Regolamento n. 44 del 9 agosto 2012 e dalle ulteriori specifiche della Lettera al mercato dell'11 marzo 2014. L'Istituto ha lasciato un certo grado di libertà alle imprese circa l'organizzazione dell'attività di contrasto alle frodi (che può variare in base alle proporzioni dell'impresa, alle caratteristiche e alla rischiosità degli assicurati) conseguentemente l'Istituto non può specificare stringenti e limitati criteri di definizione della medesima. Appositi accertamenti ispettivi permetteranno di contrastare eventuali abusi.</p> <p>5.B) Non sono necessarie modifiche al testo regolamentare.</p> <p>L'analisi dei dati permette di individuare e di risolvere le anomalie dei processi. Nella fattispecie, l'utilizzo degli score AIA nel modello CARD costituisce un'opportunità di perfezionamento del processo di calcolo degli score. Si osserva in ogni modo che eventuali tali anomalie si ripartirebbero in modo omogeneo su tutti i concorrenti.</p> <p>5.C) Proposta accolta. L'Allegato 1 al provvedimento è stato modificato.</p> <p>5.D) Non sono necessarie modifiche al testo regolamentare. Si conferma.</p> <p>5.E) Non sono necessarie modifiche al testo regolamentare.</p> |

| Commentatore | Riferimento | Contenuto | Risoluzione IVASS |
|--------------|---|--|--|
| | | autoveicoli. | Si conferma. L'indice 0 non indica l'antidurata ma vuole significare che la misura è calcolata al termine dell'esercizio. |
| ANIA | 5) Continua Allegato 1: paragrafo "Parametro Antifrode" | <p>Non si comprende inoltre se numeratore e denominatore rappresentano lo stesso cluster dato che per il denominatore si parla di "Score AIA Elevato", mentre per il numeratore si fa riferimento genericamente ad attività antifrode che richiamano il Regolamento 44 (oggetto di approfondimento in relazione al rischio frode), e potrebbero rappresentare un perimetro più ampio/differente rispetto allo Score AIA.</p> <p>Il fatto che l'indicatore esprima un rapporto NON omogeneo tra numeratore (Danneggiato Senza Seguito da attività Antifrode), e denominatore (Sinistro con Score AIA Elevato), può determinare delle distorsioni incentivando/penalizzando compagnie che hanno gestito uguali numeri di eventi ma che presentano</p> <ul style="list-style-type: none"> • un diverso numero di danneggiati per evento • differenti processi di eliminazione Antifrode più ampi/differente dello Score AIA Elevato. <p>L'indicatore, esprimendo un rapporto danneggiato su evento, potrebbe assumere valori superiori ad 1 con importanti impatti assoluti dato che la dimensione sulla quale viene applicato sono i pagati chiusi degli ultimi 36 mesi.</p> <p>Proposte</p> <p>5.F) Rendere omogeneo Numeratore e Denominatore</p> <p>5.G) Analogamente alla velocità di liquidazione si potrebbe: ipotizzare di considerare le eventuali successive riaperture per normalizzare i fenomeni nel tempo ed escludere dal denominatore i sinistri ancora "aperti" alla data di riferimento oggetto di approfondimento in relazione al rischio frode (cfr. Regolamento ISVAP n. 44), o almeno il sottogruppo di questi pendenti in quanto in contenzioso ed in attesa di giudizio.</p> <p>5.H) Modalità temporale di Rilevazione dello Score AIA - Osservazione: Lo score AIA che viene preso in considerazione dal nuovo calcolo di incentivi e penalizzazioni corrisponde al valore disponibile in Archivio Integrato Antifrode, al momento del pagamento del sinistro? Ad oggi, in fase di risarcimento del danno, lo stato di maturità dello score AIA ovvero la sua disponibilità, dipende dal tempo trascorso tra la rubricazione e la liquidazione del sinistro, nonché dal numero di informazioni pervenute alla Banca Dati Sinistri IVASS, nel medesimo lasso di tempo. Una valutazione dello score AIA, in un momento successivo alla liquidazione, risulterebbe penalizzante per le Compagnie che, verificate le eventuali anomalie del sinistro, con esito negativo, pervengano al perfezionamento dell'indennizzo, con un punteggio AIA più basso di quello eventualmente preso in considerazione, al momento del calcolo degli incentivi e delle penalizzazioni.</p> | <p>5.F) Proposta non accolta. Pur convenendo che l'inclusione delle partite CTT nel numeratore dell'indice antifrode introduce certa disomogeneità nella misura, si osserva che, stante la ridotta numerosità di queste partite, tale disomogeneità non inficia la bontà della medesima. Inoltre si osserva che, a parità di condizioni, un più elevato numero di partite poste senza seguito per attività antifrode indica una maggiore efficacia di tale funzione.</p> <p>5.G) Proposta non accolta. L'insieme, numericamente contenuto, dei sinistri SOARFSS è oggetto di mirata osservazione da parte dell'Istituto. La struttura preposta a tale analisi non esiterà ad intervenire nel caso si riscontrassero valori anomali. I due insiemi (a. sinistri con score medio-alto e b. sinistri aperti oggetto di approfondimento per rischio frode) sono parzialmente disgiunti, pertanto, la mera sottrazione non è applicabile.</p> <p>5.H) Proposta non accolta.</p> <p>La lettura dello score avviene al termine dell'esercizio. La procedura segnalata è stata oggetto di specifica e approfondita riflessione in sede di stesura della bozza di provvedimento. Al fine di non complicare il procedimento di calcolo si è deciso di non tenerne conto nell'ipotesi: a) che il fenomeno interessi allo stesso modo tutte le imprese; b) che la capacità di intercettare la frode in un sinistro per il quale lo score al momento del pagamento risulti basso debba essere premiata.</p> <p>5.I) Osservazione che non implica modifiche al testo regolamentare. Si conferma.</p> |

| Commentatore | Riferimento | Contenuto | Risoluzione IVASS |
|--------------|---|--|--|
| | | 5.I) I dati relativi ai sinistri con score AIA significativo utilizzati nel calcolo delle varie componenti del processo dovranno essere comunicati tramite IVASS, posto che non sono presenti nella banca dati Consap "Stanza di compensazione". | |
| ANIA | 6) Allegato 1: Paragrafo "3. Determinazione dell'incentivo" | 6.A) Osservazione: Al punto 3 si specifica una componente "Ciclomotori e Motocicli Antifrode" che NON risulta descritta né nella tabella B né al punto 2 Incentivo antifrode (dove viene circoscritto alla sola macroclasse Autoveicoli come in Tabella B). 6.B) Si conferma quindi l'esclusione, rispetto al precedente, della componente "Costo" per danni a cose Ciclomotori e motocicli (M) e della componente "Dinamica" per danni Ciclomotori e motocicli (M)? 6.C) Se una delle fonti per il calcolo dell'incentivo è il regolamento 44, sarà prevista una revisione di quest'ultimo che preveda uno spaccato per tipo veicolo (ad oggi non presente)? | 6.A) Proposta accolta. La risposta nel punto 5.C. 6.B) Non sono necessarie modifiche al testo regolamentare. Si conferma. 6.C) Non sono necessarie modifiche al testo regolamentare. La modalità di acquisizione della variabile SOARFSS verrà comunicata successivamente. |
| ANIA | 7) Allegato 1: Paragrafo "Parametro Dinamica Temporale" | 7.A) L'incentivo per il costo viene correttamente calcolato sul costo medio tagliato, ossia escludendo valori superiori al percentile minimo e inferiori al percentile massimo (c.d. sinistri di punta), mentre l'incentivo per la Dinamica del Costo viene calcolato senza l'esclusione di quei valori. Anche per la Dinamica del Costo suggeriamo di escludere questi valori, in quanto, soprattutto i sinistri di punta (superiori al percentile superiore), potrebbero essere penalizzanti per le compagnie di dimensioni contenute. | 7.A) Proposta non accolta. La volatilità correlata all'utilizzo dei costi non tagliati nella dinamica, presente già nel primo modello Card, è per definizione limitata dal perimetro temporale dei pagamenti considerati nel calcolo (antidurata 0). Si osserva inoltre che la calibrazione annuale della soglia premi limita la volatilità degli indicatori escludendo le imprese piccola dimensione. Nel prosieguo del monitoraggio del sistema incentivante l'Istituto valuterà la fattibilità del suggerimento avanzato. |
| CNA | 8) Articolo 9, comma 1 | 8.A) Andrebbe precisato se i dati devono essere trasmessi da tutte le imprese, oppure sono escluse quelle che non partecipano al sistema incentivante poiché non superano le soglie minime stabilite di premi raccolti. | 8.A) Non sono necessarie modifiche al testo regolamentare. Il perimetro della rilevazione Card discende dalla definizione di cui al punto i), articolo 2, comma 2. |
| CNA | 9) Allegato 1: paragrafo "1 Sistema incentivante" tavola A | 9.A) La definizione di sinistri riaperti comprende solo quelli già pagati nell'antidurata 0, ma esclude quelli che all'antidurata 0 sono stati chiusi senza seguito, e poi sono stati riaperti nelle antidurate 1 o 2. Ciò può comportare distorsioni nell'attribuzione dell'incentivo sulla velocità di liquidazione che giustamente viene aggiornata nelle antidurate 1 e 2 proprio per effetto dei sinistri riaperti, ma, nell'attuale formulazione, solo dei sinistri riaperti già pagati in antidurata 0. I sinistri riaperti nelle antidurate 1 e 2, che erano stati chiusi senza seguito nell'antidurata 0, non modificano il numeratore del rapporto, ma incidono invece sul denominatore (sinistri con | 9.A) Proposta non accolta. Il controllo della correttezza del processo gestionale dei sinistri è incardinata nei sistemi istituzionali di verifica ispettiva e di vigilanza. 9.B) Proposta accolta. L'allegato 1 è stato modificato. |

| Commentatore | Riferimento | Contenuto | Risoluzione IVASS |
|--------------|---|---|--|
| | <p>9. (continua)) Allegato 1: paragrafo "1 Sistema incentivante" tavola A</p> | <p>seguito), che risulterebbe più alto se tali sinistri fossero stati tenuti aperti (riservati) senza generare una riapertura successiva. Pertanto un'impresa con la cattiva abitudine di chiudere senza seguito all'antidurata 0 sinistri destinati ad essere riaperti nelle antidurate 1 o 2 ne trarrebbe un ingiusto vantaggio, immune da successivi aggiustamenti tenuto conto che nell'attuale formulazione il denominatore del rapporto non viene più aggiornato. Si suggerisce invece di aggiornare anche il denominatore del rapporto (n° dei sinistri con seguito rilevato all'antidurata 0) incrementandolo, nelle antidurate 1 e 2, del n° dei sinistri riaperti che erano stati chiusi senza seguito nell'antidurata 0.</p> <p>9.B) Le due definizioni di SOARFSS sono diverse (la prima considera il n° dei danneggiati, la seconda il n° dei sinistri). Successivamente, a pag. 5 <i>si definisce "il coefficiente antifrode come rapporto tra il numero delle partite di danno (danneggiati) poste senza seguito per attività antifrode e i sinistri CARD con score AIA medio o alto"</i>. Quindi la definizione corretta sembra la prima, ma va chiarito e corretto.</p> <p>Sempre relativamente all'incentivo per l'antifrode, a pag. 6 punto c) si dice: <i>"L'onere sinistri - numero di sinistri NSi^{anf} e costo medio CMi^{anf} - sono calcolati considerando i sinistri CARD-CID pagati a titolo definitivo nell'esercizio, relativi alle ultime 3 generazioni."</i> Non è chiaro se il n° e il costo medio debbano essere riferiti ai soli sinistri "AIA con score medio o alto" (come sembra suggerire l'apice <i>anf</i>), oppure se a tutti i sinistri CARD-CID pagati a titolo definitivo, come invece è scritto senza ulteriori precisazioni. In entrambi i casi si possono rilevare delle criticità:</p> <ul style="list-style-type: none"> - se l'onere è calcolato sui soli sinistri AIA con score medio o alto, paradossalmente l'impresa con la massima efficienza (100% di sinistri chiusi senza seguito) non avrebbe diritto ad alcun incentivo perché l'onere sinistri sarebbe nullo (nessun sinistro pagato); - se l'onere è calcolato su tutti i sinistri CARD-CID, risulterebbe fortemente (e ingiustamente) penalizzata l'impresa per cui, essendo le frodi non rilevanti (per esempio grazie ad una distribuzione dei rischi in territori immuni dal fenomeno), risulta antieconomico investire per fronteggiarle. Al contrario, l'impresa con pochi sinistri AIA con score medio o alto rispetto al totale e un buon coefficiente antifrode, magari proprio e soltanto perché calcolato su una numerosità ridotta, avrebbe un incentivo ingiustificatamente elevato. <p>9.C) Si potrebbe suggerire di introdurre nel calcolo dell'onere sinistri un coefficiente che tenga conto del rapporto tra il n° dei sinistri AIA con score medio o alto e il n° totale dei sinistri CARD-CID.</p> | <p>9.C) Proposta non accolta. Il parametro antifrode è commisurato al grado di esposizione alle frodi del portafoglio della compagnia.</p> <p>9.D) Non sono necessarie modifiche al testo regolamentare.</p> |

| Commentatore | Riferimento | Contenuto | Risoluzione IVASS |
|--------------|--|---|---|
| | 9. (continua)) Allegato 1: paragrafo "1 Sistema incentivante" tavola A | <p>9.D) Si osserva infine che, nel caso in cui la definizione corretta di SOARFSSi(0) fosse il numero delle partite di danno (danneggiati) posti senza seguito per attività antifrode, il coefficiente a_i, che misura l'efficienza dell'impresa nel contrasto alle frodi potrebbe potenzialmente avere un valore >1; fermo restando che il modello funziona comunque, si segnala questa evenienza nel caso in cui tale coefficiente fosse stato pensato da IVASS per essere compreso tra 0 e 1.</p> <p>Costo medio tagliato esclusivo (impresa i, antidurata n) è il costo medio dei sinistri gestiti, con responsabilità esclusiva, della generazione pagati a titolo definitivo fino all'antidurata, il cui risarcimento complessivo (somma dei risarcimenti per danni al veicolo, alle cose trasportate del conducente e per lesioni conducente) è superiore al percentile minimo e inferiore al percentile massimo. Poiché $NSEi(n)$ è così definito: Numero dei sinistri esclusivi (impresa i, antidurata n) è il numero dei sinistri con responsabilità esclusiva CARD-CID della generazione, pagati a titolo definitivo alla data di riferimento.</p> <p>9.E) Si rileva un'incongruenza tra numeratore (importi dei soli sinistri con risarcimento compreso tra i percentili minimo e massimo) ed il denominatore che invece comprende tutti i sinistri con responsabilità esclusiva, compresi quelli con risarcimento inferiore al percentile minimo e superiore al percentile massimo. (peraltro la stessa incongruenza c'era già nel Prov. 18/2014).</p> | <p>La risposta è nel punto 5.F.</p> <p>9.E) Proposta accolta. Nell'allegato 1 è stata modificata la definizione della variabile NSE con la limitazione all'intervallo individuato dai percentili minimo e massimo.</p> |
| CNA | 10) Allegato 1: paragrafo "2. Il modello lineare" | <p>Pag. 7 <i>b) Ciclomotori e motocicli (M) – danni a persona – Partite CARD (danneggiati) con lesioni di lieve entità della macroclasse M.</i></p> <p>10.A) Questo punto andrebbe inserito come bullet del punto a) La percentuale di incentivo per il costo è calcolata per i seguenti insiemi: e non come punto a se stante</p> <p>10.B) La definizione "sinistri semplici" è inusuale e non rappresenta correttamente il significato della velocità di liquidazione; si suggerisce di modificare la frase così: <i>Tale velocità di liquidazione è calcolata con riferimento ai sinistri denunciati nell'anno di accadimento pagati o riservati alla fine dell'anno di accadimento.</i></p> | <p>10.A) Proposta accolta. L'allegato 1 è stato modificato.</p> <p>10.B) Proposta accolta. L'allegato 1 è stato modificato.</p> |
| CNA | 11) Allegato 1: paragrafo "3. Determinazio ne dell'incentivo" | <p>Pag. 9 L'incentivo di ciascuna impresa è espresso dalla somma algebrica degli incentivi delle singole componenti per gli insiemi descritti nei paragrafi precedenti, ovvero:</p> <p>H_A^{anf} Autoveicoli antifrode H_A^{cose} Autoveicoli costo cose; H_A^{per} Autoveicoli costo persona; H_A^{din} Autoveicoli dinamica;</p> | <p>11.A) Proposta accolta. La risposta nel punto 5.C.</p> |

| Commentatore | Riferimento | Contenuto | Risoluzione IVASS |
|---------------|--|---|---|
| | | <p>H_A^{velo} Autoveicoli velocità; H_M^{anf} Ciclomotori e motocicli antifrode; H_M^{per} Ciclomotori e motocicli costo persona; H_M^{velo} Ciclomotori e motocicli velocità. 11.A) Da questa lista va tolto H_M^{anf} Ciclomotori e motocicli antifrode perché l'incentivo antifrode è limitato alla macroclasse Autoveicoli (vedi pag. 6)</p> | |
| SNA | 12) Osservazioni generali | <p>12.A) Si ritiene quindi opportuno suggerire all'Istituto di affiancare, all'attuale regime "ragionieristico", anche un sistema premiante costituito da indicatori che misurino la correttezza e la qualità del servizio erogato dalle compagnie agli assicurati danneggiati utilizzando per esempio come benchmark il numero di reclami ricevuti dalle stesse nel ramo RCA andando a penalizzarle o premiarle in base al fatto che la compagnia si trovi sopra o sotto la media.</p> <p>Oggi ci sono compagnie che vengono premiate dal sistema in corso nonostante abbiano un abnorme numero di reclami rispetto al portafoglio gestito (vedasi per esempio i dati dei "reclami inviati dai consumatori alle imprese nel primo semestre 2017" pubblicati sul sito dell'Istituto). Questo consentirebbe di concretizzare ulteriormente gli obiettivi primari di IVASS tendenti ad una sana, competitiva e corretta crescita del mercato nella piena tutela dei danneggiati.</p> | <p>12.A) Proposta non accolta. La definizione del modello CARD ha comportato preliminarmente una selezione delle variabili più significative rispetto all'obiettivo.</p> <p>L'Istituto si riserva pro-futuro di approfondire la fattibilità e l'efficacia di una siffatta variabile.</p> |
| SNA | 13) Articolo 5, comma 1 Articolo 5, comma 4 Articolo 6, comma 1 | <p>13.A) Inserimento di un parametro che premi o penalizzi le imprese in relazione al servizio erogato ai clienti rca in base, per esempio, ai dati dei "reclami inviati dai consumatori alle imprese in un determinato periodo di tempo"</p> | <p>13.A) Proposta non accolta.</p> <p>La risposta nel punto 12.A.</p> |
| GRUPPO UNIPOL | 14) Articolo 5, comma 6 | <p>14.A) Nell'ambito dei criteri di calcolo per la determinazione delle compensazioni sembrerebbero esserci alcuni disallineamenti temporali relativi alla modalità di raccolta e al termine di invio dei dati richiesti, come di seguito meglio specificato. Si osserva in particolare come l'art. 5, co. 6, chieda un invio di flussi informativi entro il 31 marzo dell'esercizio successivo a quello in corso ma la Tavola C dell'Allegato 1 faccia riferimento invece al 31 dicembre dell'esercizio per quanto concerne le "Date di calcolo" per il set di dati da inviare. La stessa osservazione vale con riferimento all'analisi della riconciliazione della modulistica di vigilanza,</p> | <p>14.A) Proposta accolta.</p> <p>L'Allegato 1 è stato modificato.</p> |

| Commentatore | Riferimento | Contenuto | Risoluzione IVASS |
|---------------|---|---|--|
| | | <p>richiesta dall'art. 9, co. 4, che deve contenere informazioni raccolte al 31 dicembre dell'esercizio. Ciò premesso, si chiedono delle delucidazioni metodologiche sul punto.</p> | |
| GRUPPO UNIPOL | <p>15) Allegato 1: paragrafo "Incentivo dinamica costo medio"</p> | <p>Questo indicatore monitora l'efficacia liquidativa misurando la variazione del costo medio della generazione di riferimento all'antidurata 0 rispetto al costo medio, sempre all'antidurata 0, della generazione precedente quella di riferimento.</p> <p>Si osserva che la modifica introdotta limita il calcolo di questo indicatore alle sole Autovetture della Macroarea 1. Ciò potrebbe viziare l'efficacia del suddetto indicatore in quanto lo stesso si riferisce ora ad una sola area territoriale (quella meno numerosa e quindi meno rappresentativa e per di più con un costo medio maggiore) la cui estensione inoltre è variabile di anno in anno. Il circoscrivere l'osservazione alla Macroarea 1 impedirebbe di prendere in considerazione eventuali differenziali di costo medio delle altre aree geografiche così inficiando l'efficacia stessa del suddetto indicatore.</p> <p>15.A) Si propone pertanto di togliere il riferimento alla distinzione per area geografica e di considerare l'intero territorio nazionale per ottenere un risultato quanto più rappresentativo possibile.</p> | <p>15.A) Proposta non accolta.</p> <p>Si osserva preliminarmente che, sin dalla sua introduzione, il modello CARD prevede per la componente dinamica la limitazione alla macro area 1 e, pertanto, la sola novità introdotta dal presente provvedimento attiene all'eliminazione della gara per la macro classe M.</p> <p>Il contenimento dei costi dei risarcimenti è l'obiettivo centrale del modello CARD. A tale obiettivo contribuiscono entrambe le componenti Costo e Dinamica del costo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • le molteplici gare istituite sul costo (articolate per tipologia di danno e raggruppamenti di sinistri) perseguono l'obiettivo primario del modello, incentivando le imprese a ricercare nel continuo l'equo ristoro del danno; • la gara sulla dinamica del costo delle cose rinforza la competizione sui costi nella zona 1: in tale zona, ove storicamente la dinamica dei costi dei danni a cose è più vivace, i risarcimenti presentano un forte differenziale positivo rispetto resto alle altre due zone card. |
| GRUPPO UNIPOL | <p>16) Allegato 1 - Tabella A: NSEi(n)</p> | <p>16.A) Nella definizione manca il riferimento ai percentili.</p> | <p>16.A) Proposta accolta. L'Allegato 1 al provvedimento è stato modificato. La risposta nel punto 9.E.</p> |

| Commentatore | Riferimento | Contenuto | Risoluzione IVASS |
|---------------|--|---|--|
| GRUPPO UNIPOL | 17) Allegato 1 - Tavola A: CMTi(n) | 17.A) Nella definizione manca il riferimento alle lesioni del terzo trasportato. | 17.A) Proposta non accolta. I pagamenti da considerare ai fini del calcolo dei diversi costi medi tagliati attengono ai sinistri per i quali la somma dei pagamenti per i danni CID (cose + veicolo + lesioni) è interna all'intervallo individuato dai percentili, in conformità al criterio di calcolo dei percentili. L'Allegato 1 è stato modificato inserendo la precisazione che le partite sono relative alla gestione CID. |
| GRUPPO UNIPOL | 18) Allegato 1 - Tavola A: SORFSSi(0) | 18.A) Si richiede di specificare quali sono i criteri da prendere in considerazione per la definizione dell'attività antifrode. | 18.A) Proposta non accolta. La risposta nel punto 5.A. |
| GRUPPO UNIPOL | 19) Allegato 1:- Tavola A: Incentivo antifrode | 19.A) Si segnala che il rapporto proposto vede al numeratore il numero delle partite di danno mentre al denominatore si parla di numero dei sinistri. Si ravvisa nel rapporto proposto una disomogeneità tecnica dei dati richiesti. | 19.A) Proposta non accolta. Risposta nel punto 5.F. |
| GRUPPO UNIPOL | 20) Allegato 1:- Tavola B: | 20.A) Nella definizione manca l'indicazione alla Macroarea 1. | 20.A) Proposta non accolta. L'assenza del riferimento alla macro area 1 in relazione all'onere sinistri è voluta: l'incentivo della dinamica è determinato mediante l'onere sinistri (relativo ai danni alle cose e al veicolo) dell'intera macroclasse autoveicoli. |