

REGOLAMENTO IVASS N. 37 DEL 27 MARZO 2018 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'ARTICOLO 132-TER, COMMA 3, 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

Esiti della pubblica consultazione

Roma, 27 marzo 2018

Si è conclusa la procedura di pubblica consultazione relativa al documento n. 5/2017 concernente l'emanazione del nuovo Regolamento IVASS in materia di sconti obbligatori nella r.c. auto introdotti dalla legge annuale per il mercato e la concorrenza (legge n. 124/2017).

Nel termine indicato dall'IVASS sono pervenute osservazioni e proposte da parte di n. 13 soggetti:

[AIBA - Associazione Italiana Brokers di Assicurazioni e Riassicurazioni](#)

[Allianz S.p.A.](#)

[ANAV-Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori e ASSTRA – Associazione Trasporti](#)

[ANIA - Associazione Nazionale tra le imprese assicuratrici](#)

[Prof.ssa Albina Candian e Prof.ssa Sara Landini](#)

[Avv. Salvatore Iannitti - Studio Legale Norton Rose Fulbright](#)

[Avv. Flaminio Maffettini](#)

[Sig.ra Germana Marini](#)

[Ordine degli Attuari](#)

[SNA - Sindacato Nazionale Agenti di Assicurazione](#)

[Studio Legale Associato Taurini & Hazan](#)

[Sig. Paolo Tiberi](#)

[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 seguono la numerazione dello schema di regolamento posto in pubblica consultazione.

Contestualmente agli esiti della consultazione sul Documento n. 5/2017 viene pubblicato il testo del Regolamento IVASS n. 37 del 27 marzo 2018 recante disposizioni in materia di sconti obbligatori nella r.c. auto introdotti dalla legge annuale per il mercato e la concorrenza (legge n. 124/2017).

DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE N. 5/2017 – Esiti della pubblica consultazione - Risoluzioni sui singoli articoli commentati

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, COMMA 3, 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 colonna "Commentatore" sono indicate le denominazioni abbreviate dei singoli commentatori.

Nella terza colonna, dopo le "osservazioni generali", è indicato l'articolo cui si riferiscono l'osservazione e la proposta di modifica.

Nella quarta colonna è indicato il comma dell'articolo ed eventualmente la lettera cui si riferisce l'osservazione e la proposta di modifica.

Nella quinta colonna, per ogni articolo e comma, sono indicati i contributi e le proposte di modifica di ogni commentatore.

Nella colonna finale viene indicata la risoluzione dell'IVASS per ogni commento/proposta pervenuta.

Non ci sono stati contributi che hanno richiesto la forma anonima.

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
1	AIBA	Osservazioni generali		<p>In via generale, Aiba non ritiene di poter formulare particolari osservazioni sulla determinazione dei criteri di calcolo degli sconti obbligatori ed aggiuntivi individuati nel regolamento in commento, in ragione della peculiarità della materia che presuppone conoscenze tecniche e dati statistici di mercato specifici per la costruzione della tariffa.</p> <p>Si auspica, ovviamente, che le modalità indicate possano contribuire progressivamente a calmierare i costi della rc obbligatoria e ridurre le differenze sui premi applicati sul territorio nazionale, in attuazione delle disposizioni del legislatore primario volte a promuovere lo sviluppo della concorrenza.</p> <p>Allo scopo di rendere la formulazione del testo più coerente riguardo l'ambito di applicazione oggettivo della norma regolamentare, riteniamo che codesta Autorità debba precisare se il sistema degli sconti si applichi anche ai natanti.</p> <p>Tale aspetto, infatti, in alcuni passaggi del testo regolamentare non risulta chiaro e pertanto</p>	<p>Proposta accolta. Il testo regolamentare è stato riformulato per accrescerne la</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				invitiamo l'Autorità ad esprimersi al riguardo.	chiarezza. A tale fine è stato eliminato ogni riferimento ai natanti.
2	Allianz SpA	Osservazioni generali		<p><u>La definizione di sconto</u></p> <p>Lo schema di regolamento in discussione disciplina le modalità di calcolo degli sconti introdotti dalla legge 124/2017 in caso di offerta assicurativa connessa all'utilizzo della scatola nera. In quest'ottica, l'articolo 2 – Definizioni potrebbe essere validamente integrato con la definizione / nozione che si intende dare all'espressione sconto, la quale in linguaggio assicurativo può assumere significati diversi. In questo ambito, si ritiene debba essere chiarito che trattasi di componente della personalizzazione tariffaria.</p> <p><u>L'incompleta regolamentazione delle c.d. scatole nere o meccanismi equiparabili</u></p> <p>Un regolamento per definire criteri e modalità di calcolo degli sconti premio collegati a offerte assicurative con scatola nera è solo uno dei provvedimenti necessari per dare una completa disciplina alla materia riguardo ad alcuni istituti essenziali. A titolo di esempio, mancano ancora sia le specifiche tecniche hardware che stabiliscono cos'è una scatola nera sia le regole di portabilità.</p> <p>Al riguardo, si ricorda che l'attuazione delle previsioni di cui all'art 145 bis commi 2 e 3 presuppone la piena operatività del/dei "provider" che gestiscono sia la portabilità dell'HW che i flussi di dati in caso di successione fra diversi assicuratori. Questa operatività dipende, a sua volta, dal regolamento ex L. 27/2012 che andrà emanato da IVASS di concerto con il MISE ed il Garante Privacy (teoricamente entro 90 gg. a far data dal 25 marzo 2012).</p> <p>Solo il completamento di tutte le previste attività di regolazione può garantire un'equa e corretta applicazione della legge la quale, in caso contrario, presenterebbe parti immediatamente operative (vedere quanto previsto dall'articolo 132 ter) accanto ad altre sospese nell'efficacia (vedere quanto previsto dall'articolo 145 bis).</p> <p>Quanto sopra per evitare il rischio che l'introduzione di uno sconto, senza allo stesso tempo regolamentare l'istituto della portabilità dati da un'impresa all'altra, diventi un ostacolo alla libera circolazione dell'assicurato (condizione che costituisce al contrario la condizione essenziale per</p>	<p>Proposta non accolta.</p> <p>Lo sconto non è da intendersi necessariamente quale componente di personalizzazione tariffaria.</p> <p>Si prende atto dell'osservazione che non richiede modifiche al testo. In via generale il Regolamento disciplina gli adempimenti che la norma primaria pone in capo all'Istituto.</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				migliorare le dinamiche concorrenziali).	
3	ANAV - ASSTRA	Osservazioni generali		<p>Osservazioni di ANAV ed ASSTRA sul documento di consultazione n. 5/2017 predisposto da IVASS relativo allo Schema di Regolamento IVASS recante i criteri e le modalità per la determinazione da parte delle imprese di assicurazione degli sconti obbligatori di cui all'articolo 132-ter, commi 2 e 4 del D. Lgs. 7 settembre 2005, n. 209</p> <p>ANAV E ASSTRA, che rappresentano le aziende di trasporto pubblico locale, accolgono con favore il Regolamento di cui al documento di consultazione n. 5/2017 che mira a garantire agli assicurati sconti sui premi r.c. auto in ragione della riduzione dei rischi a carico dell'impresa di assicurazione al ricorrere delle condizioni normativamente previste dall'articolo 132-ter, comma 2 del D. Lgs. n. 209/2005, nonché della progressiva riduzione delle differenze, a parità di rischio, dei premi r.c. auto applicati sul territorio nazionale al ricorrere delle condizioni di cui all'articolo 132-ter, comma 4 dello stesso D. Lgs. n. 209/2005.</p> <p>ANAV ed ASSTRA sollecitano, tuttavia, un adeguamento dell'articolato dello schema di regolamento per meglio precisare – oltre a quanto espressamente indicato tra le successive “Osservazioni e proposte” che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le predette garanzie in tema di riduzione dei premi r.c. auto trovino applicazione anche con riferimento a tutte le flotte di veicoli, quando queste risultino assicurate con Polizze a Libro Matricola; 	<p>Proposta non accolta.</p> <p>Le politiche di tariffazione sottostanti alla definizione del premio delle flotte iscritte a libro matricola sono diverse da quelle relative ai singoli veicoli.</p> <p>Si tratta infatti di rischi speciali che, fermo restando l'obbligo a contrarre</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<ul style="list-style-type: none"> - tra le definizioni “premio di tariffa” (lett. g, co. 1 dell’art. 2) sarebbe opportuno specificare quali elementi rientrino nei “caricamenti”. Ad avviso delle scriventi nei caricamenti confluirebbero solo le spese generali e quelle di commercializzazione, <u>mentre le spese di gestione dei sinistri dovrebbero essere imputate a premio puro, in quanto inscindibilmente integrate nella procedura di liquidazione dei sinistri.</u> Questa è stata la posizione del Ministero dell’industria e dello stesso Comitato Interministeriale Prezzi (CIP), all’epoca in cui le tariffe RCA venivano previamente approvate in sede intergovernativa. Con la liberalizzazione delle tariffe RCA, le compagnie, al contrario, hanno inserito le spese di gestione dei sinistri nei caricamenti facendo così lievitare le tariffe di circa 5-7%. Ci sembrerebbe corretto che l’IVASS accogliesse questa posizione, confermando così la precedente linea governativa. - nelle modalità di applicazione dello sconto obbligatorio di cui all’art. 8, si dovrebbe altresì tener conto della predetta linea governativa in quanto l’elaborazione della tariffa RCA da parte del CIP veniva effettuata al netto delle imposte e al lordo del contributo al SSN che non ha natura di imposta, ma di puro rimborso forfettario a fronte di spese medico/ospedaliere sostenute dalla sanità pubblica a causa di un incidente stradale, 	<p>ex art. 132 del Codice delle assicurazioni private (di seguito CAP), sono sottratti dal correlato obbligo di preventiva predisposizione della tariffa, potendosi riservare la direzione dell’impresa una tariffazione <i>ad hoc</i>, sulla base di una valutazione complessiva delle caratteristiche dei singoli rischi.</p> <p>Proposta non accolta. Le imprese definiscono il premio di tariffa in coerenza con le proprie politiche di tariffazione. Si rimanda al dettaglio del commento n. 18.</p> <p>Proposta non accolta. Si veda la risoluzione al commento di cui al precedente alinea.</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<p>rientrando così tra gli elementi di risarcimento dei sinistri e, pertanto, imputabile al premio puro.</p> <p>Grati dell'accoglimento della presente istanza, <u>che incentiverebbe comportamenti virtuosi e l'adozione di strumenti elettronici atti a ridurre la sinistrosità di mezzi, nel nostro caso autobus, destinati al trasporto collettivo di persone (con impatto positivo sulla sicurezza di una molteplicità di soggetti)</u>, si ringrazia e si porgono distinti saluti.</p> <p>Presidente ANAV – Giuseppe Francesco Vinella Presidente ASSTRA – Massimo Roncucci</p>	
4	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</p>	<p>Proposta accolta. Il testo regolamentare è stato riformulato per</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<p>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> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'Art. 6 al comma 3 prevede 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>. - L'Art. 9 al comma 3 prevede che <i>"per ciascun settore tariffario, lo sconto percentuale aggiuntivo da praticare in ciascuna provincia individuata nell'Allegato 1 è pari almeno alla</i> 	<p>tenere conto dell'osservazione.</p> <p>Si prende atto dell'osservazione. Per le relative risoluzioni si rimanda ai commenti di dettaglio agli articoli 6 e 9.</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<p><i>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".</i></p> <p>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 <i>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)</i>, nel rispetto del 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.</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 futuri verso gli assicurati.</p> <p>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 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".</p> <p>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</p>	

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<p>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.</p> <p>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".</p>	<p>Proposta non accolta. Si veda la risoluzione all'osservazione n. 2.</p> <p>Si prende atto dell'osservazione. Si veda la risoluzione all'osservazione n. 3</p>
5	Prof. Albina Candian, Prof. Sara Landini	Osservazioni generali		<p>La specificazione dei criteri di cui al documento 5/2017 per la valutazione delle condizioni e per il calcolo dello sconto obbligatorio di cui all'art. 132 ter può presentare criticità rispetto al principio di libertà tariffaria in tanto in quanto disponga automatismi contrastanti con le regole tecniche di elaborazione e i principi attuariali seguiti nel settore assicurativo.</p> <p>La CJCE nel caso 518/2006 individua principi con cui si delimita l'ammissibilità di interventi normativi relativi alle tariffe nel settore non vita rispetto al principio di libertà tariffaria (v. sentenze 25 febbraio 2003, causa C-59/01, Commissione/Italia, Racc. pag. I-1759, punto 29, e 7 settembre 2004, causa C-346/02, Commissione/Lussemburgo, Racc. pag. I-7517, punto 21).</p> <p>Si osserva che non saranno in contrasto con la libertà tariffaria interventi che NON:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Provvedano a "istituire un regime di previa approvazione o di comunicazione sistematica delle tariffe che un'impresa di assicurazioni si proponga di utilizzare sul suo territorio nelle proprie relazioni con i contraenti" (v. p. 100 sentenza. Gli artt. 6, 29 e 39 della direttiva 92/49) - Impediscano alle imprese di assicurazioni di calcolare le loro tariffe "secondo le proprie basi tecniche". Solo laddove tali basi non siano disponibili, le imprese di assicurazioni possono far 	<p>Si prende atto dell'osservazione. Per le risoluzioni specifiche si rimanda ai commenti di dettaglio ai singoli articoli.</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<p>ricorso a rilievi statistici del mercato (punto 104 sentenza).</p> <p>- Imponga una regola di calcolo “incompatibile con le regole tecniche di elaborazione ed i principi attuariali seguiti nel settore assicurativo” (punto 107 sentenza).</p> <p>Quest’ultimo punto ci pare in conflitto con automatismi che impongano alle imprese di considerare , ai fini dell’applicazione dello sconto tariffario, unicamente la verifica di una riduzione dei sinistri in caso di installazione della scatola nera senza poter tener conto di altre variabili che possano aver inciso su tale riduzione, ad esempio che il panel degli assicurati che hanno installato la scatola nera risponda a caratteristiche (es. bassa cilindrata del veicolo, presenza di dispositivi di smart driving, scarso uso della macchina ecc.) che sono solitamente associate ad una scarsa sinistrosità.</p> <p>Occorrerebbe che le imprese di assicurazione avessero la possibilità di verificare la effettiva riduzione del rischio in caso di installazione della scatola nera sulla base delle migliori tecniche di elaborazione e dei principi attuariali nel settore assicurativo.</p>	
6	Gruppo UNIPOL	Osservazioni generali		<p>Ad avviso di Unipol Gruppo S.p.A., lo schema regolamentare di attuazione dell’articolo 132-ter del Codice delle Assicurazioni Private (di seguito CAP) - introdotto dalla legge n. 124 del 2017 - posto in pubblica consultazione dall’Istituto di Vigilanza presenta elementi di criticità sia sotto il profilo strettamente giuridico che dal punto di vista degli effetti nei confronti della mutualità degli assicurati r.c. auto.</p> <p>Al riguardo, si osserva preliminarmente che la normativa in fieri interviene in uno scenario di mercato caratterizzato dalla fine di un lungo periodo di sperimentazione di indicatori tecnici positivi (Combined Ratios) che hanno reso possibile la riduzione progressiva e consistente dei premi medi r.c. auto, dovuta sia alla riduzione delle componenti di sinistrosità sia all’agire della concorrenza tra imprese, anche grazie ai meccanismi di scontistica innestati dall’utilizzo dei dispositivi elettronici. In particolare il modello tariffario adottato con riferimento alle polizze telematiche, per le Compagnie che prevedono tale tipo di offerta, ha già determinato una riduzione notevole della distanza iniziale tra i premi r.c. auto applicati nelle aree territoriali meno rischiose e in quelle più rischiose del territorio nazionale, ovviamente secondo logiche di equilibrio del fabbisogno tariffario complessivo e di rispetto dei differenziali di rischio in modo da non applicare redistribuzioni improprie del fabbisogno stesso dal punto di vista dell’effettiva rischiosità degli assicurati.</p> <p>Si ritiene che tali esigenze tecniche debbano essere preservate anche alla luce della nuova normativa di legge.</p>	

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<p>Ciò premesso, di seguito si espongono le motivazioni di carattere generale che inducono a proporre modifiche sostanziali al testo, richiamate anche nel dettaglio nella successiva Sezione “Osservazioni e proposte”.</p> <p>1. Il nuovo articolo 132-ter del CAP - (Sconti obbligatori)</p> <p>E’ noto che il lungo e per certi versi travagliato iter del disegno di legge “Concorrenza” ha visto avvicinarsi varie versioni della disciplina sugli sconti obbligatori in assicurazione r.c. auto prima di giungere al suo assetto definitivo attraverso il testo dell’articolo in commento.</p> <p>E’ appena il caso di rammentare, al riguardo, che il processo di definizione di detta disciplina ha risentito di una visione dei poteri di intervento legislativo sui prezzi dell’assicurazione non sempre allineata ai principi comunitari che vietano agli Stati membri l’imposizione di misure restrittive rispetto alla libera determinazione delle tariffe delle assicurazioni danni da parte delle imprese.</p> <p>Solo attraverso una mediazione finale si è giunti al testo attuale da cui sono state espunte tutte le misure imperative che avrebbero contrastato in modo insanabile con il principio di libertà tariffaria, tra le quali si ricorda l’imposizione della c.d. “Tariffa Unica Nazionale”, vale a dire l’obbligo per le imprese di applicare premi uguali su tutto il territorio nazionale agli assicurati con certe caratteristiche di rischio (assicurati c.d. “virtuosi”), nonché la previsione di attribuire all’IVASS, nell’ambito dei poteri di regolamentazione secondaria sugli sconti obbligatori r.c. auto, la determinazione della percentuale minima dello sconto da riconoscere agli assicurati in presenza delle condizioni previste dalla legge.</p> <p>Come in tutti i casi di mediazione, ne è derivata una disciplina che, pur prevedendo l’imposizione di sconti, non ne determina la misura e non altera i poteri di costruzione tariffaria in capo alle imprese, caratterizzandosi, nella sua pur complessa e farraginoso articolazione, attraverso i seguenti punti salienti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • obbligo in capo alle imprese di assicurazione di riconoscere uno sconto significativo, determinato a cura delle imprese stesse, a beneficio dei contraenti che accettino di sottoscrivere polizze r.c. auto caratterizzate dalla presenza di talune clausole contrattuali ritenute idonee a ridurre il rischio: a) ispezione preventiva del veicolo, a spese dell’assicuratore; b) installazione o presenza sul veicolo (se portabili) di meccanismi elettronici che ne registrano l’attività, quali la scatola nera o equivalenti; c) installazione o presenza sul veicolo di meccanismi elettronici che impediscono l’avvio del motore in caso di tasso alcolemico del guidatore superiore ai limiti di legge per la conduzione di veicoli; • obbligo in capo alle imprese di riconoscere uno sconto significativo aggiuntivo a beneficio degli assicurati residenti nelle province a maggior tasso di sinistrosità e con premi medi più 	

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<p>elevati e che non abbiano provocato sinistri negli ultimi 4 anni, purché abbiano installato o installino meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo; ammissibilità di differenze di premio applicato agli assicurati con le predette caratteristiche residenti in province diverse in presenza di differenziali di rischio risultanti da specifiche evidenze (statistiche).</p> <ul style="list-style-type: none"> • conferimento all'IVASS della competenza regolamentare per l'attuazione della normativa, con particolare riguardo alla definizione dei criteri e delle modalità cui le imprese debbono attenersi per la definizione degli sconti nell'ambito della costruzione tariffaria e all'individuazione delle province in cui applicare gli sconti aggiuntivi; • conferimento all'IVASS della competenza a verificare che le imprese si attengano nel calcolo degli sconti ai criteri e alle modalità stabilite dal regolamento nonché a verificare che gli sconti aggiuntivi "garantiscono" la progressiva riduzione delle differenze dei premi applicati sul territorio nazionale nei confronti di assicurati con le medesime caratteristiche soggettive e collocati nella medesima classe di merito. <p>Come prima osservazione di carattere generale, si ritiene che lo schema regolamentare di attuazione dell'articolo 132-ter del CAP vada oltre i principi recati dalla fonte normativa primaria, contenendo elementi di imposizione non previsti, né legittimamente prevedibili dalla legge che ha introdotto la nuova disposizione, laddove per entrambe le tipologie di sconto il regolamento stabilirebbe una misura percentuale minima obbligatoria dello sconto da calcolarsi sulla base dei parametri individuati.</p> <p>Si sottopone pertanto all'Istituto di Vigilanza la richiesta di modificare le formulazioni impiegate per renderle coerenti con il principio di libertà tariffaria sancito dalla normativa comunitaria, come proposto nel dettaglio nella sezione "Osservazioni e proposte".</p> <p>2. I criteri adottati dallo schema regolamentare per l'applicazione degli sconti</p> <p>Il nuovo articolo 132-ter del Codice delle Assicurazioni Private ha introdotto due tipologie di sconto obbligatorio.</p> <p>La prima tipologia, che si potrebbe definire "sconto indifferenziato" in quanto prescinde da determinate caratteristiche soggettive del rischio, è associata all'offerta da parte delle imprese della stipulazione delle clausole contrattuali di cui si è già fatto cenno nel precedente paragrafo.</p> <p>La seconda tipologia di sconto, definito "sconto aggiuntivo", riguarda solo la fattispecie dell'installazione o della presenza di dispositivi elettronici che registrano l'attività del veicolo, ma è associato a determinate caratteristiche soggettive del rischio, in quanto deve essere applicato agli assicurandi residenti nelle province a maggior tasso di sinistrosità e con premi medi più elevati, che</p>	<p>Proposta accolta. Si veda la risoluzione all'osservazione n. 4</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<p>non abbiano provocato sinistri con responsabilità esclusiva o principale o paritaria negli ultimi quattro anni sulla base dell'evidenza dell'attestato di rischio, e che abbiano installato o installino, a seguito della stipula del contratto, il dispositivo elettronico. L'elenco della Province cui applicare lo sconto aggiuntivo è demandato all'IVASS.</p> <p>Lo schema regolamentare IVASS, nel determinare i criteri e le modalità per l'applicazione delle due tipologie di sconto, con riferimento all'installazione di "scatole nere" ha individuato due differenti parametri:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Per lo "sconto indifferenziato" ha previsto la valorizzazione della diminuzione percentuale media dei premi puri registrata negli ultimi tre anni tra coloro che hanno stipulato contratti <u>senza</u> e <u>con</u> i meccanismi elettronici. • Per lo "sconto aggiuntivo" ha valorizzato la differenza percentuale media, se positiva, rilevata tra ciascun premio medio puro riferito agli ultimi tre anni e registrato nelle province a più elevata sinistrosità, indicate nell'elenco stilato dallo stesso IVASS, e il premio medio puro riferito agli ultimi tre anni e registrato nel complesso delle province non elencate. <p>Considerato che anche lo sconto aggiuntivo <u>è condizionato dall'installazione sul veicolo dei dispositivi elettronici</u>, si osserva che risulterebbe più logico applicare il medesimo criterio di valorizzazione, vale a dire impiegare anche per lo sconto aggiuntivo il differenziale tecnico tra premio puro delle polizze senza e con i meccanismi elettronici a parità di provincia.</p> <p>Di fatto, per come è stato concepito nello schema regolamentare, lo "sconto aggiuntivo" dovrebbe invece essere determinato in modo tale da ridurre la distanza tra i premi puri medi di ogni provincia più rischiosa e il premio puro medio dell'insieme delle province non elencate, che si potrebbe definire il premio puro medio dell'Italia "virtuosa".</p> <p>E' evidente la criticità di una tale impostazione, che forzerebbe la costruzione tariffaria, introducendo surrettiziamente la "tariffa unica nazionale" che, come anticipato, è stata accantonata nell'iter di discussione della legge n. 124/2017 proprio a causa dell'impossibilità di prevedere misure restrittive alla libertà di determinazione dei premi delle assicurazioni contro i danni.</p> <p>In proposito, si rileva che a fondamento della scelta di tale impostazione - secondo quanto rappresentato nell'Analisi per la valutazione dell'impatto delle regolamentazione (c.d. AIR Preliminare) presente nello schema regolamentare - vi sarebbe l'obiettivo della <i>"progressiva riduzione delle differenze dei premi r.c. auto applicati sul territorio nazionale, a parità di rischio, nei confronti degli assicurati per i quali ricorrono le condizioni"</i> previste dalla norma.</p> <p>Tale obiettivo costituisce effettivamente <u>lo scopo programmatico</u> della disposizione che reca la previsione dello sconto aggiuntivo e viene espresso al comma 10 dell'articolo 132-ter con la</p>	

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<p>seguinte formulazione: <i>“L’IVASS verifica, inoltre, che lo sconto aggiuntivo di cui al comma 4 garantisca la progressiva riduzione delle differenze dei premi applicati sul territorio nazionale nei confronti di assicurati con le medesime caratteristiche soggettive e collocati nella medesima classe di merito.”</i></p> <p>Al riguardo, si rileva, tuttavia, che la norma in parola attribuisce all’Istituto di vigilanza un potere di <u>verifica</u> e non di <u>fissazione</u> delle regole tecniche che garantiscano il raggiungimento del risultato. Si tratta in altre parole, di una norma programmatica che non può travalicare i poteri attribuiti ad uno Stato membro UE in materia di prezzi, stabilendo misure restrittive alla libera determinazione dei premi in violazione del principio immanente della libertà tariffaria riconosciuta sin dalle terze direttive.</p> <p>In secondo luogo, si osserva che la disposizione in parola va interpretata in via sistematica, soprattutto facendo riferimento a quanto previsto dal <u>comma 5, lett. b), dell’articolo 132-ter</u> che stabilisce che <i>il regolamento.. dell’IVASS... “b) prevede, nell’ambito delle modalità di cui al comma 4, che non possano sussistere <u>differenziali di premio</u> che non siano <u>giustificati da specifiche evidenze sui differenziali di rischio.</u>”</i></p> <p>Disposizione che, <i>“a contrariis”</i>, stabilisce chiaramente che differenziali di premio giustificati da specifiche evidenze sui differenziali di rischio sono ammessi incondizionatamente.</p> <p>La norma testé citata costituisce sostanzialmente la disposizione chiave che preserva la libertà tariffaria e che rende la disciplina sugli sconti obbligatori ammissibile, a patto cioè di non alterare le prerogative giuridiche e tecniche dell’impresa.</p> <p>Del resto, sarebbe quantomeno singolare che la <i>progressiva riduzione delle differenze dei premi applicati sul territorio nazionale nei confronti di assicurati con le medesime caratteristiche soggettive e collocati nella medesima classe di merito</i> dovesse essere adottata anche in presenza di indicatori di rischio che non la giustificano.</p> <p>Tale ineludibile condizione da prevedersi nell’ambito della disciplina degli sconti è del resto presa in considerazione dallo stesso schema regolamentare, che, nel definire, al comma 3 dell’articolo 9, i parametri da considerare ai fini dell’applicazione dello sconto aggiuntivo <u>fa salvo</u> quanto disposto dal successivo comma 4, vale a dire <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>Tuttavia, tale ultima previsione, inserita ovviamente per tener conto di quanto già riferito in merito all’articolo 132-ter del Codice, comma 5, lettera b), non risulta del tutto chiara, vale a dire non</p>	

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<p>esprime chiaramente la possibilità che le imprese nella definizione dello sconto aggiuntivo possano tener conto dei differenziali di rischio risultanti dai propri dati tecnici e quindi <u>non applicare</u> valori di sconto commisurati al parametro individuato dal regolamento.</p> <p>Per quanto sopra motivato, si propone di modificare lo schema regolamentare:</p> <p>a) impiegando anche per lo sconto aggiuntivo la valorizzazione del differenziale tecnico tra premio puro delle polizze <u>senza e con</u> i meccanismi elettronici a parità di provincia.</p> <p>b) di precisare meglio, esprimendo il concetto in positivo, <u>che lo sconto aggiuntivo potrà tener conto dei differenziali di rischio risultanti dai dati tecnici osservati da ogni impresa.</u></p> <p>3. Elenco delle province a maggiore tasso di sinistrosità e con premio medio più elevato</p> <p>L'articolo 132-ter, comma 3, del Codice, ai fini dell'applicazione dello "sconto aggiuntivo", stabilisce che l'IVASS identifica, sulla scorta di dati in proprio possesso e di indagini statistiche con aggiornamento biennale, la lista delle province <u>a maggiore tasso di sinistrosità e con premio medio più elevato</u>. La legge n. 124/2017 stabilisce all'art. 1, comma 8, che in sede di prima attuazione del regolamento la lista delle province <u>a maggiore tasso di sinistrosità</u> viene definita entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della stessa legge n. 124/2017.</p> <p>Ai fini dell'individuazione delle province (indicate nell'Allegato 1), lo schema regolamentare ha preso in considerazione il premio medio delle varie province <u>registrato negli ultimi 2 anni al netto del caricamento medio rilevato sul totale Italia</u>. Come si evince dall'AIR, a tal fine è stato considerato quindi un premio puro ricostruito depurando i premi effettivamente pagati dal caricamento medio nazionale.</p> <p>Si chiede all'Istituto di Vigilanza di chiarire meglio quale premio è stato considerato ed eventualmente di riconsiderare la metodologia statistica impiegata per la definizione della lista delle province cui applicare lo sconto aggiuntivo, inserendo il parametro del premio medio effettivamente praticato.</p> <p>In secondo luogo, si osserva che la metodologia di stima impiegata per stabilire il livello di premio puro medio a partire dal quale lo stesso va considerato per qualificare la relativa provincia a maggior sinistrosità ha preso in considerazione i casi in cui il premio puro è risultato maggiore del 75° percentile della distribuzione dei premi delle province italiane, definita in base all'ordinamento in senso crescente.</p> <p>Tale metodologia di stima è stata preferita a quella che avrebbe considerato i casi in cui il premio medio puro risulta maggiore della somma del premio medio e dello scarto quadratico medio registrati sul totale Italia (cfr. c.d. AIR Preliminare).</p>	<p>Si prende atto dell'osservazione.</p> <p>Per le risoluzioni specifiche si rimanda ai commenti di dettaglio ai singoli articoli.</p> <p>Si prende atto dell'osservazione.</p> <p>Per le risoluzioni specifiche si rimanda ai commenti di dettaglio ai singoli articoli.</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<p>Il metodo prescelto ha portato a stilare una lista con ben 29 province, che risulterebbero a maggior sinistrosità rispetto alla media Italia. Non si conoscono i risultati cui avrebbe condotto l'applicazione della deviazione standard sul premio puro medio.</p> <p>E' evidente, al riguardo, che in assenza di criteri matematici definiti dalla norma primaria, ai fini dell'individuazione del maggior tasso di sinistrosità possono essere impiegati vari metodi, inclusa la possibilità di applicare correttivi per rendere la normativa coerente con l'obiettivo di valorizzare le zone territoriali effettivamente a maggior livello di sinistrosità, nonché allo scopo di evitare effetti indesiderati sulla mutualità dei rischi introducendo sussidi incrociati tecnicamente impropri.</p> <p>Ad esempio, si potrebbe prevedere un valore di scostamento minimo del premio puro di ogni provincia rispetto al premio medio puro di riferimento individuato, che possa qualificare effettivamente una "maggiore" sinistrosità: ad esempio, un differenziale di almeno il 20% rispetto alla media.</p> <p>Il criterio individuato dallo schema regolamentare sembra invece diretto a ricomprendere il maggior numero possibile di province, ma anche il maggior numero possibile di assicurati.</p> <p>Sulla base di analisi interne, risulta, che, per effetto dell'elenco proposto, dovrebbero beneficiare dello sconto aggiuntivo anche i residenti in province in cui il premio puro risulta di poco superiore a quello medio delle province "virtuose", o superiore del 7% o del 10%,vale a dire in presenza di differenze che potrebbero definirsi fisiologiche.</p> <p>Inoltre il meccanismo di definizione delle province a cui applicare lo sconto aggiuntivo produce un effetto iniquo, in quanto ci sarebbero delle province non presenti nell'elenco delle province ad elevata sinistralità che presentano un premio più elevato della media e che quindi pagherebbero premi più elevati rispetto alle province ad elevata rischiosità.</p> <p>Sempre da analisi interne risulta che, per effetto della lista individuata, dovrebbero beneficiare dello sconto aggiuntivo più di 1/3 dei rischi in portafoglio e quasi la metà dei premi.</p> <p>Si osserva al riguardo che tali grandezze non si giustificano rispetto all'esigenza di prevedere un trattamento <u>speciale e più favorevole collegato ad evidenze di gravità e non di semplice differenza</u>.</p> <p>Naturalmente l'esigenza di uno scostamento medio minimo significativo dovrebbe essere considerata anche con riferimento al secondo parametro non preso in considerazione dallo schema regolamentare, vale a dire il premio medio effettivo provinciale, che si propone di inserire per l'elaborazione della lista.</p> <p>Un valore di scostamento minimo congruo per entrambi i parametri da prendere in considerazione potrebbe essere dell'ordine del 20%.</p> <p>Se si ritenesse di confermare l'impiego del solo parametro della sinistrosità, in via</p>	<p>Si prende atto</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<p>subordinata rispetto alla prima richiesta di modifica, si chiede quantomeno <u>di modificare la lista delle province di cui all'Allegato 1 dello schema regolamentare introducendo un valore di scostamento minimo del 20% rispetto alla media nazionale dei premi puri medi riscontrati nelle varie province ai fini della qualificazione della maggiore sinistrosità.</u></p>	<p>dell'osservazione. Per le risoluzioni specifiche si rimanda ai commenti di dettaglio ai singoli articoli.</p>
7	Avv. Flaminio Maffettini	Osservazioni generali		<p>Ritengo che vada inserita anche l'ipotesi di dash-cam come alternativa alla scatola nera.</p> <p>In questo caso la scontistica dovrebbe essere maggiore poichè il filmato riproduce esattamente l'accaduto, ben più di quanto una scatola nera possa indicare.</p>	<p>L'osservazione non richiede modifiche al testo. In coerenza con la norma primaria, il testo regolamentare fa riferimento "ad altro meccanismo elettronico che registra l'attività del veicolo", individuato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dello sviluppo economico.</p>
8	Germana Marini	Osservazioni generali		<p>Buon giorno leggendo articolo nel merito della legge sulla concorrenza nel quale si invitava a lanciare un suggerimento, direi che la liberalizzazione della tariffa non crea concorrenza.</p> <p>La rca dovrebbe avere per legge dei contenuti obbligatori per tutte le compagnie (rivalse, guida libera, aree private, ricorso terzi da incendio, trasportati non addetti). La Rca è una garanzia a difesa del patrimonio. Spesso per contenere il premio gli intermediari dietro le richieste dei clienti, che puntano a guardare il prezzo piuttosto che i contenuti, vendono massimali Rca inadeguati oppure tralasciano di inserire garanzie importanti la cui attivazione è legata ad un klik sul pc. Specialmente con le compagnie online.</p> <p>Solo in questo modo si creerebbe vera concorrenza in quanto i contenuti minimi obbligatori</p>	<p>L'osservazione non richiede modifiche al testo. Per quanto riguarda il meccanismo elettronico, cd "scatola nera" e relativa portabilità si veda la risoluzione all'osservazione n. 7.</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<p>consentirebbero un confronto più rapido (sono identici per tutte le compagnie) e ogni compagnia proporrebbe il suo prezzo per la Rca. Nel merito della scatola nera, in mancanza della portabilità per cambio della compagnia non si agevola lo spostamento alla scadenza.</p> <p>Infatti si obbliga il proprietario del veicolo a recarsi in officina a smontare il dispositivo per poi diversi nuovamente recare in altra officina a rimontare dispositivo. Un po' macchinoso non credete?</p> <p>Grazie</p> <p>Luca</p>	
9	Studio Legale Associato Taurini & Hazan	Osservazioni generali		<p>Si richiede se gli sconti previsti dal presente documento di pubblica consultazione, da riconoscersi ai sensi di legge anche nelle ipotesi in cui siano "già presenti e portabili meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo", debbano applicarsi a chiunque intenda assicurarsi e dimostri di aver già a bordo del veicolo una "scatola nera" rispondente ai requisiti di cui all'art. 132 – ter del Codice delle Assicurazioni private. La norma primaria sembra disporre, letteralmente, in questo senso; tuttavia impone il riconoscimento degli sconti a Compagnie che non intendano sposare politiche di tariffazione fondate sull'utilizzo dei dati registrati dalla scatola nera pare scelta non del tutto compatibile con i principi della libera determinazione tariffaria che pure governano il sistema ordinamentale della rc auto (nel rispetto delle prescrizioni tecniche di cui all'art. 35 del Codice).</p> <p>Lo sconto, invero, costituisce una sorta di vantaggio "corrispettivo", volto a premiare la disponibilità dell'assicurato a cooperare, in corso di contratto, alla miglior gestione del rischio rendendo alla compagnia disponibili dati utili in sede di valutazione dello stile di guida e di ricostruzione storica, ergonomica e cinematica del sinistro. Cooperazione che, per definizione, non potrebbe essere offerta ad una Impresa che non intenda "partecipare" al "sistema della scatola nera", non annoverandola tra le proprie proposte e non volendone gestire i dati.</p> <p>Una diversa soluzione dovrebbe dunque presupporre che a quel "sistema" debbano partecipare tutte le imprese, anche coloro le quali non intendano proporre il servizio (e l'installazione della scatola) a corredo delle proprie proposte di polizza.</p>	<p>L'osservazione non richiede modifiche al testo.</p> <p>L'ambito di applicazione delle disposizioni regolamentari è coerente con quello individuato dalla norma primaria.</p>
10	Ordine degli Attuari	Osservazioni generali		<p>In via preliminare, l'osservazione di maggiore rilevanza riguarda la scelta di fare riferimento al premio puro dei sinistri gestiti (punto f) dell'art.2 Definizioni), la quale non appare totalmente coerente con il concetto di "virtuosità" dell'assicurato e con le modalità con cui le Compagnie</p>	<p>Proposta parzialmente accolta.</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<p>determinano la tariffa e quindi il premio medio (che tiene necessariamente conto del saldo delle 4 gestioni). Soprattutto ai fini della comparazione dei livelli di sinistrosità tra gruppi di assicurati (p.es. quelli con e senza scatola nera, oppure residenti nelle diverse province) le differenze possono essere sostanziali considerando che l'equivalenza sinistri gestiti-sinistri passivi si realizza solo a livello di totale mercato RCA e non per sottoinsiemi di rischi. In sintesi, il parametro preso come riferimento per determinare il livello di sconto minimo definito nel documento in consultazione rappresenta una informazione che non appare coerente con l'imponibile cui tale sconto minimo dovrà poi essere applicato. Questa impostazione potrebbe dunque risultare non coerente anche con gli obiettivi della Legge tesa, dal nostro punto di vista, a favorire gli assicurati che non provocano sinistri e non quelli che non li subiscono, come appare anche alla lettura dell'art.132-ter, comma 4, che riserva lo sconto obbligatorio aggiuntivo agli assicurati "che non abbiano provocato sinistri con responsabilità esclusiva o principale o paritaria..."</p> <p>Inoltre si ritiene che su portafogli di piccole dimensioni (per esempio piccole province, anche per grandi compagnie) l'incidenza di singoli sinistri gravi può essere molto rilevante sul valore del premio puro. Pertanto, si suggerisce di esplicitare, se il parametro di riferimento per la determinazione dello sconto minimo sarà confermato essere il premio puro (sia se riferito ai sinistri gestiti che ai sinistri passivi come suggerito), la possibilità di tener conto di questo fenomeno per evitare possibili effetti distorsivi (p. es. considerare solo i sinistri fino a una certa soglia).</p>	<p>Con riferimento alla definizione di premio puro, dalla definizione di cui all'articolo 2 lettera f) è stata eliminata la parola "gestiti".</p> <p>Proposta non accolta. Tali profili sono considerati dall'impresa in autonomia nell'ambito della costruzione tariffaria.</p>
11	SNA – Sindacato Nazionale Agenti di Assicurazione	Osservazioni generali		<p>Nella Relazione di presentazione si evidenzia come la norma preveda due tipologie di sconto obbligatorio, la prima riferita al caso in cui l'assicurato accetti una delle tre condizioni (ispezione preventiva del veicolo, a spese dell'assicuratore...). Ci si chiede come sia stata effettuata l'AIR (Analisi di Impatto Regolamentare) in relazione a questa "condizione": solo la perizia preventiva effettuata da Perito iscritto a Ruolo può garantire la necessaria terzietà nella valutazione e soprattutto che della perizia preventiva non siano incaricati gli Agenti ed i rispettivi collaboratori che, di norma, non godono di alcuna specifica preparazione tecnica nè riconoscimento economico connessi a questa operazione piuttosto complessa. Si ritiene quindi necessario che una specifica previsione normativa vincoli detta perizia tecnica alla figura professionale preposta (perito tecnico assicurativo), con totale costo a carico dell'Assicuratore.</p>	<p>Si prende atto dell'osservazione che non richiede modifiche al testo. L'ispezione del veicolo rientra nell'autonomia dell'impresa.</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				Si ritiene opportuno esprimere apprezzamento per la modalità con la quale l'Istituto ha esposto le varie opzioni prese in considerazione (punto 5. Analisi di impatto e relative scelte opzionali), i principali aspetti positivi e le principali criticità da gestire.	
12	Paolo Tiberi	Osservazioni generali		Almeno due sinistri, a torto, nei 4 anni, per non esser giudicato "virtuoso". È più equo rispetto che uno solo. Uno può capitare a tutti.	Proposta non accolta. L'art. 132-ter, comma 4 del CAP fa esplicitamente riferimento all'assenza di sinistri con responsabilità esclusiva o principale o paritaria negli ultimi quattro anni.
13	Ordine degli Attuari	Visti		Segnaliamo un refuso a pagina 9 che si suggerisce di correggere come di seguito riportato:VISTA la legge 4 luglio luglio-agosto -2017 n. 124.....	Il testo è stato riformulato per correggere il refuso segnalato.
14	ANIA	2	1, lettera a)	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.	Si veda la risoluzione all'osservazione n.1.
15	AIBA	2	1, lettera a) e d)	Si fa riferimento ai rami 10 e 12 (quindi anche natanti), mentre alla lettera d) si parla solo di rca obbligatoria.	Si veda la risoluzione all'osservazione n.1.
16	ANIA	2	1, lettera f)	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.	Proposta non accolta.

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
					Si veda la risoluzione all'osservazione n.10.
17	Ordine degli Attuari	2	1, lettera f)	<p>In base alla precedente osservazione di carattere generale, si suggerisce quindi di sostituire il premio puro qui definito con quello ottenuto come prodotto tra la frequenza dei sinistri "passivi" (no CARD + CARD debitori + CARD naturali) e il relativo costo medio comprensivo anche del saldo CARD gestonari – FORFAIT gestonari, come da formula seguente:</p> $PP = \frac{n^{\circ} sx (NC + CD + CN)}{n^{\circ} rischi-anno} \times \frac{\$ sx (NC + CD + CN + CG - FG)}{n^{\circ} sx (NC + CD + CN)}$ <p>Per i motivi esplicitati al punto successivo (commento art 6 co 1 a)), si invita peraltro a valutare anche la possibilità di far riferimento alla sola frequenza sinistri passivi anziché al premio puro.</p>	<p>Proposta parzialmente accolta. Si veda la risoluzione all'osservazione n. 10.</p> <p>Proposta non accolta. La scelta del premio puro - rispetto alla sola frequenza sinistri – è stata effettuata sulla base delle argomentazioni contenute nell'analisi per la valutazione di impatto regolamentare (cd. AIR) cui si rimanda.</p>
18	ANAV - ASSTRA	2	1, lettera g)	<p>Sostituire lettera g) "premio di tariffa" si ottiene sommando al premio puro, comprensivo anche delle spese di liquidazione dei sinistri, i caricamenti (spese di gestione generale, costi di commercializzazione e utile d'impresa).</p>	<p>Proposta non accolta. Si veda la risoluzione al commento n.10. Il testo regolamentare è stato comunque riformulato per</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
					accrescerne la chiarezza, eliminando dall'articolo 2, lettera g) la parola "relativi", con riferimento ai caricamenti.
19	ANAV - ASSTRA	2	1, lettera j)	<p>Aggiungere la seguente lettera</p> <p>j) "flotte di veicoli": flotte di veicoli appartenenti a tutti i settori caratterizzate da polizze a libro matricola.</p> <p>Nota: Le flotte di veicoli in genere hanno una Polizza a Libro Matricola e il premio puro pagato per la copertura RCA è legato all'andamento del rischio dell'intero parco mezzi e non del singolo veicolo. La bozza di regolamento, a nostro avviso, sembra prevedere che le riduzioni sui premi assicurativi si applicano ai soli singoli veicoli. Per questo proponiamo l'inserimento della predetta lettera "j)" ed altresì, che nelle successive disposizioni, al riferimento al "veicolo", sia aggiunto il riferimento anche alle flotte di veicoli, affinché anche a queste possano applicarsi sia lo sconto obbligatorio che quello aggiuntivo.</p>	Si veda la risoluzione all'osservazione n. 3
20	ANIA	2	1, lettera j)	<p>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 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.</p>	<p>Proposta non accolta.</p> <p>Si veda la risoluzione all'osservazione n. 2</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<p>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>j) “scatola nera”: <i>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>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);</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	<p>Proposta parzialmente accolta.</p> <p>Il testo dell'articolo 2, lettera j), ora lettera l), è stato modificato tenendo conto del suggerimento.</p>
21	ANIA	2	1, lettera k)	<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 amministrato e non più in uso nell'attuale regime di tariffe liberalizzate. Ad esempio, il settore tariffario I includeva le autovetture ad uso privato e gli autotassometri, 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</p>	<p>Proposta parzialmente accolta.</p> <p>Il testo dell'articolo 2, lettera k), ora lettera m) è stato modificato tenendo conto del suggerimento</p> <p>Proposta non accolta.</p> <p>Per “settore tariffario” è da intendersi il settore oggetto di tariffazione ossia la collettività di veicoli presa a riferimento da</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				(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".	ciascuna impresa per la costruzione delle proprie tariffe.
22	AIBA	3		Individua l'ambito di applicazione del regolamento con riferimento alle sole Imprese che esercitano il ramo 10 rca obbligatoria e non il ramo 12.	Si veda la risoluzione all'osservazione n. 1.
23	Avv. Salvatore Iannitti - Norton Rose Fulbright Studio Legale	3	1	Si chiede di inserire un'esclusione relativa alle compagnie la cui licenza sia limitata alla circolazione di flotte di veicoli a motore e natanti, per le seguenti ragioni: - sia il Documento di consultazione, sia l'art. 132 ter CAP fanno riferimento alla stipula di un contratto assicurativo, così evidenziando un ambito di applicazione ristretto ai soli contratti individuali. Coerentemente, il Documento di consultazione non fornisce indicazioni in merito alla costruzione della tariffa relativa alle flotte di auto, che sarebbero state altrimenti necessarie; - la legge 4 agosto 2017 n. 124 individua tra le proprie finalità la tutela del consumatore, alla luce della quale sono da interpretarsi gli articoli attuati dal Documento di consultazione. L'esclusione delle compagnie la cui licenza sia limitata alle flotte è dunque coerente con le finalità della legge; - nell'ambito delle flotte (si pensi agli autobus ad uso pubblico), i veicoli sono solitamente nella disponibilità di conducenti diversi, sicché i meccanismi elettronici (es. alcol lock) non sarebbero in grado di esplicare un'effettiva funzione di controllo della condotta dello specifico conducente del veicolo, tale da giustificare uno sconto sul singolo veicolo; - dovendo la scelta essere effettuata dal contraente, su proposta della compagnia, per ciascun singolo veicolo, si potrebbero verificare casi di flotte per le quali solo alcuni veicoli usufruiscano dei presupposti di applicazione degli sconti obbligatori. Ciò con conseguente difficoltà per la compagnia di individuare (nell'ambito del risultato unitario di ciascuna flotta) i dati relativi alle due diverse categorie di veicoli, anche in ragione delle considerazioni di cui al punto precedente.	Si veda la risoluzione all'osservazione n. 3.
24	AIBA	4		L'articolo fa nuovamente riferimento sia al ramo 10 sia al ramo 12.	Si veda la risoluzione all'osservazione n. 1.
25	Allianz SpA	4	1	<u>Lo sconto sui contratti in rinnovo e la salvaguardia dei parametri del contratto</u> La legge 124/2017 stabilisce che gli sconti obbligatori debbano essere applicati sia ai contratti nuovi sia ai contratti in rinnovo. In questo senso lo schema di regolamento ha recepito l'indicazione	

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<p>della norma (vedasi anche articolo 7 dello schema proposto) senza introdurre alcuna eccezione di applicazione o di variabilità nell'entità dello sconto.</p> <p>Per contro, la stessa legge 124/2017 si è discostata dal concetto di sconto quale attributo obbligatorio e fisso del contratto, prevedendo che “resta fermo nei casi di cui ai commi 2 e 4 (sconti obbligatori) l’obbligo di rispettare i parametri stabiliti dal contratto di assicurazione” disposizione che invece non ha trovato collocazione all’interno dello schema di regolamento, il quale in questo senso richiede una necessaria attenta coerenza con la legge.</p> <p>In caso contrario, sarebbe stabilito un assetto ove sarebbe comunque garantito un vantaggio anche agli assicurati non rispettosi di quei parametri contrattuali che la legge stessa vorrebbe salvaguardare.</p> <p>Per consentire un’armonizzazione dei vari istituti, con riguardo all’applicazione degli sconti si propone di considerare ad esempio la seguente disciplina:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ gli sconti sono obbligatori e si applicano alla prima annualità (laddove il prodotto/contratto non stabilisca specifici parametri da rispettare, come di norma avviene il primo anno) ✓ nelle annualità successive gli sconti sono subordinati al rispetto dei parametri stabiliti nel contratto/tariffa applicabile al medesimo. In questo secondo caso infatti, la riduzione di premio da riconoscere non è indistinta - ossia dovuta a tutti in ugual misura - ma si traduce nella personalizzazione del prezzo della propria polizza in forza del comportamento dell’assicurato verso i parametri tariffari/meccanismi contrattuali stabiliti dal prodotto (ovviamente nei casi il cui l’assicurato abbia deciso di accedere a contratti di questa natura). 	<p>Proposta non accolta.</p> <p>L’osservazione non richiede modifiche al testo regolamentare in quanto il riferimento al rispetto dei parametri stabiliti dal contratto di assicurazione è già contenuto nella norma primaria.</p>
26	ANIA	4	1	<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</p>	<p>Si veda la risoluzione all’osservazione n. 1.</p> <p>Proposta non accolta.</p> <p>Il commento non richiede modifiche al testo regolamentare che già tiene conto di quanto previsto dalla norma primaria.</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<p>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>	
27	SNA – Sindacato Nazionale Agenti di Assicurazione	4	1	<p>Affinché l'impresa possa verificare preliminarmente quanto previsto all'art.132-ter comma 1) lettera b) è indispensabile che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico definisca quali sono i meccanismi elettronici in grado di registrare l'attività del veicolo e trasmettere i relativi dati ai fini assicurativi, nonché quali caratteristiche devono avere per garantirne la portabilità.</p>	<p>Si prende atto dell'osservazione che non comporta modifiche al testo.</p>
28	Studio Legale Associato Taurini & Hazan	5		<p>La norma primaria prevede che gli eventuali costi di installazione e gestione dei dispositivi elettronici non possano esser posti a carico del contraente, la disposizione prevede che la percentuale di sconto non possa “essere ridotta per tener conto” degli stessi. I maggiori costi che dovessero gravare sull'impresa per effetto dell'installazione del dispositivo non dovrebbero incidere sul vantaggio tariffario promesso agli assicurati. Si dubita che così strutturato, il regolamento dia luogo a vantaggi effettivi per i contraenti e non invece a far aumentare, anziché diminuire, i costi finali delle polizze assicurative. Infatti, secondo lo schema di regolamento “Lo sconto obbligatorio è applicato al premio di tariffa al netto delle imposte e del contributo al Servizio Sanitario Nazionale ed è pari ad una percentuale calcolata preventivamente dall'impresa”. Per “premio di tariffa” si intende la sommatoria del premio puro e dei relativi caricamenti (mentre per premio puro si considera il prodotto tra frequenza sinistri gestiti e relativo costo medio). Le imprese potrebbero, quindi, compensare i maggiori costi di installazione della scatola elevando a monte il premio di tariffa, onde limitare l'effetto dello sconto e consentire (diremmo naturalmente, tenuto conto anche dei fabbisogni tariffari) di ammortizzare gli eventuali maggiori oneri.</p>	<p>Si prende atto dell'osservazione che non comporta modifiche al testo.</p> <p>Si veda comunque la risoluzione ai commenti n. 10 e n. 18.</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
29	Studio Legale Associato Taurini & Hazan	5		Dalla lettura dell'art. 5 lo sconto va applicato al premio di tariffa al netto delle imposte dovute e del contributo SSN. È corretto affermare che il valore da scontare è, quindi, il premio di tariffa e non quello risultante dall'applicazione degli sconti commerciali o per flessibilità tariffaria.	L'osservazione è in linea con il testo regolamentare.
30	ANIA	6	1	<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 ...” di un dispositivo elettronico del tipo scatola nera o alcol lock.</i></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>Proposta non accolta.</p> <p>Per la definizione di “settore tariffario” si veda la risoluzione al commento n. 21.</p> <p>La scelta di un orizzonte temporale di 3 anni è stata effettuata sulla base delle argomentazioni contenute nell'analisi per la valutazione di impatto regolamentare (cd. AIR) cui si rimanda.</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
31	Prof. Albina Candian, Prof. Sara Landini	6	1	“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 l’impresa verifica la sussistenza nel proprio portafoglio di una diminuzione del premio puro riferito agli ultimi tre anni” AGGIUNGERE “valutata nel complesso delle variabili rilevanti ai fini della determinazione della riduzione del rischio”.	Si prende atto del commento. Il testo regolamentare è stato riformulato in coerenza con la risoluzione all’osservazione n. 10.
32	Avv. Salvatore Iannitti - Norton Rose Fulbright Studio Legale	6	1	Si suggerisce di considerare un orizzonte temporale “fino a 5 anni”, sia perché vi potrebbero essere compagnie che dispongano già di quelle serie storiche, sia perché il dato è coerente con la previsione di cui all’art. 35 CAP ed a regime potrebbe dunque risultare più preciso.	Proposta non accolta. Si veda la risoluzione al commento n. 30.
33	Allianz SpA	6	1-3	<p><u>La definizione di sconto e la sua quantificazione</u></p> <p>La legge 124/2017 in maniera generica definisce sconto la riduzione premio spettante all’assicurato che installa sul proprio veicolo un dispositivo del tipo scatola nera.</p> <p>Lo schema di regolamento riprende la medesima espressione, ovvero “sconto”, anche se dalle istruzioni relative alle modalità di determinazione “...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....” appare chiaro che ci si riferisca ad un parametro tariffario, o meglio ad un meccanismo automatico proprio della tariffa di riferimento che l’impresa è tenuta ad applicare solo in coerenza con le proprie basi tecniche osservate sufficientemente ampie ed estese ad almeno 5 anni (in questo senso vedasi l’articolo 35 CAP - Determinazione delle tariffe nei rami responsabilità civile veicoli e natanti). Da ciò discendono le seguenti osservazioni:</p> <p>a) la necessità già espressa in premessa, ovvero prevedere all’articolo 2 del presente schema di</p>	Si veda la risoluzione

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<p>regolamento la definizione di sconto nel senso di parametro di tariffa;</p> <p>b) il regolamento, anche a livello di impostazione di calcolo, non può neppure indirettamente quantificare l'entità minima della riduzione di premio di cui trattasi, lasciando alla singola impresa l'onere di tradurre gli scostamenti fra i premi puri in uno sconto congruente con lo "sconto significativo" così come richiesto dalla legge;</p> <p>c) l'impossibilità di quantificare a priori l'entità minima dello sconto è collegata anche ad altro adempimento disciplinato dalla legge 124/2017, la quale all'articolo 1 comma 14 sempre verso gli utilizzatori di scatola nera prevede, in caso di sinistro un peggioramento della classe di merito e quindi un aumento premio inferiore rispetto a quello altrimenti applicato. Anche questo aspetto di malus "attenuato" – altro non è che uno sconto indiretto - neppure menzionato dallo schema di regolamento perché al di fuori della delega della legge, dovrebbe essere preso in considerazione nella quantificazione complessiva dello sconto in quanto rientrante nel cosiddetto fabbisogno tariffario, la cui precisa quantificazione è indispensabile per la determinazione della tariffa stessa.</p>	<p>all'osservazione n. 2.</p> <p>Proposta parzialmente accolta. Il testo dell'articolo è stato riformulato al fine di chiarire meglio uno dei criteri da utilizzare per la determinazione della percentuale di sconto.</p> <p>L'osservazione non richiede modifiche al testo.</p>
34	Allianz SpA	6	1-3	<p><u>Sconto obbligatorio: criteri di calcolo</u></p> <p>Lo schema di regolamento condiziona la determinazione dello sconto obbligatorio a una verifica preliminare. Essa consiste nell'esistenza di un effettivo differenziale fra il premio puro osservato su insiemi di rischi rispettivamente dotati e non dotati di dispositivi elettronici. Il predetto principio guida - contenuto nel comma 1 dell'articolo 6 dello schema di regolamento - è altresì ribadito al successivo comma 3, laddove lo sconto è quantificato come “almeno pari alla diminuzione percentuale media dei premi puri registrata negli ultimi tre anni tra coloro che hanno stipulato contratti senza e con meccanismi elettronici.....”</p>	

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<p>Anche se il concetto è implicito, si ritiene necessario precisare in chiaro che:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ se la verifica di sussistenza del differenziale premio fornisce esito negativo, l'impresa non può essere tenuta ad applicare alcuno sconto (in questo senso vedasi quanto già previsto dal successivo articolo 9 comma 4 sugli sconti obbligatori aggiuntivi); ✓ la scelta della tecnica da utilizzare per individuare l'effettiva esistenza di differenziale di premio puro e, quindi, degli sconti spetta alla singola impresa. In questa attività l'impresa stessa non può infatti operare in difformità a quanto previsto dagli articoli 34 e 35 del Codice delle Assicurazioni Private per la determinazione della tariffa RCA. Inoltre, le predette linee guida obbligherebbero ad un confronto indistinto fra premi puri relativi a rischi non omogenei fra loro. Infatti, l'attuale offerta RCA telematica non è mono-prodotto ma variegata e ne deriva che, fermo l'obbligo di individuare lo scostamento fra premi puri di contratti con e senza meccanismi elettronici, l'impresa vada lasciata libera anche nella scelta dei sottoinsiemi di rischi da confrontare. In caso contrario, la conseguenza sarebbe quella di determinare uno sconto unico per tutti i prodotti, a prescindere dalle loro caratteristiche contrattuali peculiari. <p>In estrema sintesi, per omogeneità con quanto disposto all'art. 9 comma 4, si suggerisce di modificare il comma 3 dell'art. 6 come segue: "Per ciascun settore tariffario, la percentuale di sconto è almeno pari – fatte salve le evidenze desumibili dall'analisi del portafoglio specifico – alla diminuzione percentuale media dei premi puri registrata negli ultimi tre anni tra coloro che hanno stipulato contratti senza e con i meccanismi elettronici ...".</p>	<p>Proposta non accolta.</p> <p>In coerenza con l'articolo 132-ter, comma 5, lettera b) del CAP, le logiche sottostanti alla definizione dello sconto obbligatorio di cui all'articolo 6 sono diverse da quelle relative allo sconto aggiuntivo definito al successivo articolo 9.</p>
35	Ordine degli Attuari	6	1, lettera	Si dà seguito a quanto riportato nella precedente osservazione di carattere generale dando	Proposta

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS																																																																																											
			a)	<p>evidenza che dalle osservazioni statistiche il confronto tra assicurati che hanno stipulato contratti con e senza “scatola nera” produce risultati sostanzialmente diversi se il parametro di valutazione (sia esso la sola frequenza sinistri o il premio puro) è relativo ai sinistri “gestiti” o ai sinistri “passivi”. A tale riguardo sono state effettuate delle elaborazioni a partire dalla Statistica Annuale RCA prodotta dall’ANIA (campione pari a circa l’85% dei premi RCA) sulle autovetture ad uso privato assicurate con formula Bonus/Malus e con polizza singola (esercizi 2014-2015-2016). Si precisa che da questa statistica non è possibile individuare correttamente la componente passiva dei sinistri CARD naturali (sinistri fra veicoli assicurati con la medesima impresa) poiché gli stessi sono classificati in base al veicolo che ha subito il sinistro e non a quello che l’ha provocato; pertanto nell’ambito dei sinistri “passivi” sono stati conteggiati solo i sinistri no CARD e i CARD debitori. Poiché l’obiettivo dell’analisi non è il valore assoluto dei parametri frequenza sinistri e premio puro, ma le differenze tra i valori osservati per i parametri stessi sui contratti con e senza “scatola nera”, si ritiene che questa carenza di informazioni, che ovviamente le imprese non avranno nell’analisi dei propri dati, non alteri il significato delle conclusioni che se ne possono trarre e che vengono di seguito espone, con riferimento alle seguenti tabelle:</p> <table border="1" data-bbox="992 850 1715 1066"> <thead> <tr> <th colspan="7">ESERCIZIO 2014</th> </tr> <tr> <th colspan="7">% r-a con scatola nera: 12,62%</th> </tr> <tr> <th colspan="3">SX GESTITI</th> <th colspan="4">sx NO CARD + CARD DEB</th> </tr> <tr> <th>SENZA</th> <th>CON</th> <th>diff.</th> <th>SENZA</th> <th>CON</th> <th colspan="2">diff.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Frequenza</td> <td>5,87%</td> <td>6,22%</td> <td>5,96%</td> <td>4,91%</td> <td>4,66%</td> <td>-5,04%</td> </tr> <tr> <td>premio puro</td> <td>231,23</td> <td>250,52</td> <td>8,34%</td> <td>200,35</td> <td>200,31</td> <td>-0,02%</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" data-bbox="992 1099 1715 1315"> <thead> <tr> <th colspan="7">ESERCIZIO 2015</th> </tr> <tr> <th colspan="7">% r-a con scatola nera: 14,62%</th> </tr> <tr> <th colspan="3">SX GESTITI</th> <th colspan="4">sx NO CARD + CARD DEB</th> </tr> <tr> <th>SENZA</th> <th>CON</th> <th>diff.</th> <th>SENZA</th> <th>CON</th> <th colspan="2">diff.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Frequenza</td> <td>5,82%</td> <td>6,26%</td> <td>7,55%</td> <td>4,86%</td> <td>4,64%</td> <td>-4,40%</td> </tr> <tr> <td>premio puro</td> <td>219,75</td> <td>243,34</td> <td>10,73%</td> <td>193,89</td> <td>198,52</td> <td>2,39%</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" data-bbox="992 1348 1715 1378"> <thead> <tr> <th colspan="7">ESERCIZIO 2016</th> </tr> </thead> </table>	ESERCIZIO 2014							% r-a con scatola nera: 12,62%							SX GESTITI			sx NO CARD + CARD DEB				SENZA	CON	diff.	SENZA	CON	diff.		Frequenza	5,87%	6,22%	5,96%	4,91%	4,66%	-5,04%	premio puro	231,23	250,52	8,34%	200,35	200,31	-0,02%	ESERCIZIO 2015							% r-a con scatola nera: 14,62%							SX GESTITI			sx NO CARD + CARD DEB				SENZA	CON	diff.	SENZA	CON	diff.		Frequenza	5,82%	6,26%	7,55%	4,86%	4,64%	-4,40%	premio puro	219,75	243,34	10,73%	193,89	198,52	2,39%	ESERCIZIO 2016							<p>parzialmente accolta. Si veda la risoluzione al commento n. 10.</p>
ESERCIZIO 2014																																																																																																
% r-a con scatola nera: 12,62%																																																																																																
SX GESTITI			sx NO CARD + CARD DEB																																																																																													
SENZA	CON	diff.	SENZA	CON	diff.																																																																																											
Frequenza	5,87%	6,22%	5,96%	4,91%	4,66%	-5,04%																																																																																										
premio puro	231,23	250,52	8,34%	200,35	200,31	-0,02%																																																																																										
ESERCIZIO 2015																																																																																																
% r-a con scatola nera: 14,62%																																																																																																
SX GESTITI			sx NO CARD + CARD DEB																																																																																													
SENZA	CON	diff.	SENZA	CON	diff.																																																																																											
Frequenza	5,82%	6,26%	7,55%	4,86%	4,64%	-4,40%																																																																																										
premio puro	219,75	243,34	10,73%	193,89	198,52	2,39%																																																																																										
ESERCIZIO 2016																																																																																																

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS																																			
				<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="7" style="text-align: center;">% r-a con scatola nera: 18,08%</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">SX GESTITI</td> <td colspan="4" style="text-align: center;">sx NO CARD + CARD DEB</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">SENZA</td> <td style="text-align: center;">CON</td> <td style="text-align: center;">diff.</td> <td style="text-align: center;">SENZA</td> <td style="text-align: center;">CON</td> <td style="text-align: center;">diff.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">frequenza</td> <td style="text-align: center;">5,93%</td> <td style="text-align: center;">6,61%</td> <td style="text-align: center;">11,52%</td> <td style="text-align: center;">4,98%</td> <td style="text-align: center;">4,90%</td> <td style="text-align: center;">-1,53%</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">premio puro</td> <td style="text-align: center;">219,52</td> <td style="text-align: center;">251,37</td> <td style="text-align: center;">14,51%</td> <td style="text-align: center;">192,16</td> <td style="text-align: center;">202,23</td> <td style="text-align: center;">5,24%</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> con riferimento ai sinistri gestiti, sia la frequenza che il premio puro delle polizze con “scatola nera” risultano essere sempre significativamente superiori a quelli dei contratti senza “scatola nera”. Secondo i parametri individuati nel Regolamento, quindi, la percentuale di sconto minima di cui all’art. 6 comma 3, relativamente ai casi previsti all’art. 6, comma 1 a), per le autovetture sarebbe pari a 0. con riferimento ai sinistri no CARD + CARD DEB, invece, emerge che la frequenza sinistri delle polizze con “scatola nera” è sempre inferiore a quella osservata sulle polizze senza “scatola nera”; il premio puro risulta invece sostanzialmente uguale nel 2014, e superiore nel 2015 e 2016 ma in misura molto minore di quanto osservato sul premio puro dei sinistri gestiti. <p>Si osserva quindi che, se il parametro di valutazione è il premio puro (in particolar modo se relativo ai sinistri gestiti, come da attuale schema di regolamento, ma anche seppur in minor misura se riferito ai sinistri passivi, come da noi suggerito) e l’analisi è di tipo univariato, cioè segmentando il portafoglio solo in base alla variabile scatola nera SI/NO, non si verificano i presupposti per l’applicazione dello “sconto significativo” (anzi, dovrebbe prevedersi un incremento) previsto dalla Legge.</p> <p>Per contro, se il parametro di riferimento per la valutazione della sinistrosità fosse la frequenza dei sinistri passivi, anche un’analisi univariata porterebbe alla determinazione di una percentuale di riferimento da intendersi come sconto, seppur non nella misura “significativa” prevista dalla Legge.</p> <p>Peraltro, fermo restando il suggerimento circa l’opportunità di fare riferimento ai sinistri passivi (comprensivi del saldo gestionali) e non ai sinistri gestiti, si ritiene che il premio puro, rispetto alla frequenza, possa essere soggetto ad un’eccessiva volatilità soprattutto in presenza di portafogli di piccole dimensioni (ciò può accadere anche per le grandi Compagnie per i settori diversi dalle autovetture e nelle osservazioni a livello provinciale): ciò per effetto dell’incidenza di eventuali</p>	% r-a con scatola nera: 18,08%							SX GESTITI			sx NO CARD + CARD DEB					SENZA	CON	diff.	SENZA	CON	diff.	frequenza	5,93%	6,61%	11,52%	4,98%	4,90%	-1,53%	premio puro	219,52	251,37	14,51%	192,16	202,23	5,24%	
% r-a con scatola nera: 18,08%																																								
SX GESTITI			sx NO CARD + CARD DEB																																					
	SENZA	CON	diff.	SENZA	CON	diff.																																		
frequenza	5,93%	6,61%	11,52%	4,98%	4,90%	-1,53%																																		
premio puro	219,52	251,37	14,51%	192,16	202,23	5,24%																																		

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS																																
				<p>sinistri di importo elevato, il cui verificarsi è spesso legato a pura casualità piuttosto che a fattori statisticamente identificabili.</p> <p>Si suggerisce pertanto di utilizzare quale parametro di riferimento la frequenza sinistri (per cui come si è visto si osservano i benefici più significativi in presenza di “scatola nera”) o, in alternativa, nel caso venga confermata la scelta del premio puro, di prevedere un’adeguata soglia di plafonamento del costo dei sinistri (da commisurare all’ampiezza del portafoglio di riferimento) e di determinare il costo medio dei sinistri senza considerare gli importi eccedenti tale soglia. Questo accorgimento andrebbe comunque adottato anche nel caso di utilizzo del premio puro dei sinistri gestiti, poiché i sinistri di importo elevato sono prevalentemente no CARD, quindi comuni sia ai sinistri gestiti che ai sinistri passivi.</p> <p>Dai dati sopra esposti si deve comunque concludere che, se effettivamente la presenza della “scatola nera” è un indicatore di minor sinistrosità (compresa quella derivante dalle frodi), come è il presupposto fondamentale della Legge che impone di associarvi uno “sconto significativo”, allora l’analisi univariata proposta dall’attuale schema di regolamento, tanto più se riferita ai sinistri gestiti e non ai sinistri passivi, non è uno strumento idoneo alla quantificazione di tale sconto.</p> <p>In effetti l’analisi univariata può essere correttamente applicata solo se non esistono significative correlazioni tra la variabile oggetto dell’indagine e altre variabili che influenzano i parametri di sinistrosità. Appare invece evidente che la “scatola nera” non sia uniformemente diffusa né a livello territoriale né in base alle caratteristiche dell’autovettura.</p> <p>Dalla statistica ANIA 2016 si può rilevare per esempio che in generale la diffusione di contratti con “scatola nera” è più capillare nelle zone dove la frequenza sinistri e l’incidenza delle frodi è più alta; a titolo di esempio si riportano i dati relativi alla Campania (forte diffusione della scatola nera”, frequenza elevata, rilevante incidenza delle frodi) ed al Triveneto (bassa diffusione della “scatola nera”, bassa frequenza, assoluta marginalità delle frodi):</p> <table border="1" data-bbox="680 1193 1841 1369"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th rowspan="2">r-a totali</th> <th rowspan="2">% "scatola nera"</th> <th colspan="4">frequenza sx no CARD + CARD DEB</th> </tr> <tr> <th>TOTALE</th> <th>SENZA</th> <th>CON</th> <th>diff.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Campania</td> <td>1.651.157</td> <td>40,82%</td> <td>5,28%</td> <td>5,58%</td> <td>4,86%</td> <td>-12,96%</td> </tr> <tr> <td>Triveneto</td> <td>2.930.499</td> <td>8,11%</td> <td>4,28%</td> <td>4,24%</td> <td>4,65%</td> <td>9,66%</td> </tr> <tr> <td>TOT. ITALIA</td> <td>23.116.388</td> <td>18,08%</td> <td>4,96%</td> <td>4,98%</td> <td>4,90%</td> <td>-1,53%</td> </tr> </tbody> </table>		r-a totali	% "scatola nera"	frequenza sx no CARD + CARD DEB				TOTALE	SENZA	CON	diff.	Campania	1.651.157	40,82%	5,28%	5,58%	4,86%	-12,96%	Triveneto	2.930.499	8,11%	4,28%	4,24%	4,65%	9,66%	TOT. ITALIA	23.116.388	18,08%	4,96%	4,98%	4,90%	-1,53%	<p>Proposta non accolta. Si veda la risoluzione al commento n. 17.</p>
	r-a totali	% "scatola nera"	frequenza sx no CARD + CARD DEB																																		
			TOTALE	SENZA	CON	diff.																															
Campania	1.651.157	40,82%	5,28%	5,58%	4,86%	-12,96%																															
Triveneto	2.930.499	8,11%	4,28%	4,24%	4,65%	9,66%																															
TOT. ITALIA	23.116.388	18,08%	4,96%	4,98%	4,90%	-1,53%																															

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS																																																																																																						
				<p>e quelli delle 10 province (tutte del sud) dove i contratti con “scatola nera” sono più diffusi:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th rowspan="2">r-a totali</th> <th rowspan="2">% "scatola nera"</th> <th colspan="4">frequenza sx no CARD + CARD DEB</th> </tr> <tr> <th>TOTALE</th> <th>SENZA</th> <th>CON</th> <th>diff.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Caserta</td> <td>297.874</td> <td>53,83%</td> <td>4,47%</td> <td>4,84%</td> <td>4,16%</td> <td>-14,04%</td> </tr> <tr> <td>Napoli</td> <td>721.085</td> <td>42,77%</td> <td>6,62%</td> <td>7,32%</td> <td>5,68%</td> <td>-22,48%</td> </tr> <tr> <td>Reggio di Calabria</td> <td>170.467</td> <td>38,98%</td> <td>3,59%</td> <td>3,78%</td> <td>3,29%</td> <td>-13,01%</td> </tr> <tr> <td>Catania</td> <td>400.317</td> <td>37,69%</td> <td>5,21%</td> <td>5,40%</td> <td>4,90%</td> <td>-9,37%</td> </tr> <tr> <td>Foggia</td> <td>181.330</td> <td>37,63%</td> <td>3,67%</td> <td>3,65%</td> <td>3,70%</td> <td>1,31%</td> </tr> <tr> <td>Salerno</td> <td>362.302</td> <td>37,58%</td> <td>4,28%</td> <td>4,35%</td> <td>4,17%</td> <td>-4,22%</td> </tr> <tr> <td>Barletta-Andria-Trani</td> <td>122.084</td> <td>36,36%</td> <td>4,49%</td> <td>4,64%</td> <td>4,22%</td> <td>-9,18%</td> </tr> <tr> <td>Caltanissetta</td> <td>81.116</td> <td>36,34%</td> <td>4,59%</td> <td>4,44%</td> <td>4,85%</td> <td>9,24%</td> </tr> <tr> <td>Crotone</td> <td>50.227</td> <td>32,84%</td> <td>3,63%</td> <td>3,92%</td> <td>3,05%</td> <td>-22,19%</td> </tr> <tr> <td>Palermo</td> <td>379.852</td> <td>32,52%</td> <td>5,32%</td> <td>5,36%</td> <td>5,24%</td> <td>-2,25%</td> </tr> <tr> <td>TOTALE province</td> <td>2.766.654</td> <td>39,92%</td> <td>5,11%</td> <td>5,37%</td> <td>4,73%</td> <td>-11,89%</td> </tr> <tr> <td>altre province</td> <td>20.349.734</td> <td>15,11%</td> <td>4,94%</td> <td>4,94%</td> <td>4,96%</td> <td>0,47%</td> </tr> <tr> <td>TOT. ITALIA</td> <td>23.116.388</td> <td>18,08%</td> <td>4,96%</td> <td>4,98%</td> <td>4,90%</td> <td>-1,53%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Inoltre, emerge anche che la presenza della “scatola nera” si rivela come un effettivo indicatore di minor sinistrosità solo laddove la frequenza sinistri è più alta anche perché è più rilevante l’incidenza delle frodi. Ciò deriva anche dalle modalità di offerta del prodotto, che nelle aree territoriali dove non esistono queste criticità è venduto più spesso come “servizio di assistenza” che non come fattore di selezione del rischio RCA.</p> <p>Per quanto riguarda le correlazioni tra la presenza della “scatola nera” e le caratteristiche dell’autovettura, appaiono evidenti quelle con l’età del veicolo e con i cavalli fiscali (correlate del resto anche fra loro), come si può rilevare dalle tabelle seguenti (statistica ANIA 2016).</p>		r-a totali	% "scatola nera"	frequenza sx no CARD + CARD DEB				TOTALE	SENZA	CON	diff.	Caserta	297.874	53,83%	4,47%	4,84%	4,16%	-14,04%	Napoli	721.085	42,77%	6,62%	7,32%	5,68%	-22,48%	Reggio di Calabria	170.467	38,98%	3,59%	3,78%	3,29%	-13,01%	Catania	400.317	37,69%	5,21%	5,40%	4,90%	-9,37%	Foggia	181.330	37,63%	3,67%	3,65%	3,70%	1,31%	Salerno	362.302	37,58%	4,28%	4,35%	4,17%	-4,22%	Barletta-Andria-Trani	122.084	36,36%	4,49%	4,64%	4,22%	-9,18%	Caltanissetta	81.116	36,34%	4,59%	4,44%	4,85%	9,24%	Crotone	50.227	32,84%	3,63%	3,92%	3,05%	-22,19%	Palermo	379.852	32,52%	5,32%	5,36%	5,24%	-2,25%	TOTALE province	2.766.654	39,92%	5,11%	5,37%	4,73%	-11,89%	altre province	20.349.734	15,11%	4,94%	4,94%	4,96%	0,47%	TOT. ITALIA	23.116.388	18,08%	4,96%	4,98%	4,90%	-1,53%	
	r-a totali	% "scatola nera"	frequenza sx no CARD + CARD DEB																																																																																																								
			TOTALE	SENZA	CON	diff.																																																																																																					
Caserta	297.874	53,83%	4,47%	4,84%	4,16%	-14,04%																																																																																																					
Napoli	721.085	42,77%	6,62%	7,32%	5,68%	-22,48%																																																																																																					
Reggio di Calabria	170.467	38,98%	3,59%	3,78%	3,29%	-13,01%																																																																																																					
Catania	400.317	37,69%	5,21%	5,40%	4,90%	-9,37%																																																																																																					
Foggia	181.330	37,63%	3,67%	3,65%	3,70%	1,31%																																																																																																					
Salerno	362.302	37,58%	4,28%	4,35%	4,17%	-4,22%																																																																																																					
Barletta-Andria-Trani	122.084	36,36%	4,49%	4,64%	4,22%	-9,18%																																																																																																					
Caltanissetta	81.116	36,34%	4,59%	4,44%	4,85%	9,24%																																																																																																					
Crotone	50.227	32,84%	3,63%	3,92%	3,05%	-22,19%																																																																																																					
Palermo	379.852	32,52%	5,32%	5,36%	5,24%	-2,25%																																																																																																					
TOTALE province	2.766.654	39,92%	5,11%	5,37%	4,73%	-11,89%																																																																																																					
altre province	20.349.734	15,11%	4,94%	4,94%	4,96%	0,47%																																																																																																					
TOT. ITALIA	23.116.388	18,08%	4,96%	4,98%	4,90%	-1,53%																																																																																																					

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto							Risoluzione IVASS																																																																																																																						
				<table border="1"> <thead> <tr> <th>età veicolo</th> <th>r-a totali</th> <th>% "scatola nera"</th> <th colspan="4">frequenza sx no CARD + CARD DEB</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <th>TOTALE</th> <th>SENZA</th> <th>CON</th> <th>diff.</th> <td></td> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>fino a 2 anni</td> <td>3.478.358</td> <td>20,27%</td> <td>4,96%</td> <td>5,03%</td> <td>4,69%</td> <td>-6,79%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>da 3 a 5 anni</td> <td>3.600.407</td> <td>19,18%</td> <td>5,06%</td> <td>5,13%</td> <td>4,76%</td> <td>-7,17%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>da 6 a 10 anni</td> <td>7.868.321</td> <td>18,22%</td> <td>5,06%</td> <td>5,09%</td> <td>4,90%</td> <td>-3,73%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>oltre 10 anni</td> <td>7.986.592</td> <td>16,68%</td> <td>4,88%</td> <td>4,83%</td> <td>5,11%</td> <td>5,75%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>non codificato</td> <td>182.709</td> <td>9,80%</td> <td>2,81%</td> <td>2,79%</td> <td>3,00%</td> <td>7,59%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>TOTALE</td> <td>23.116.388</td> <td>18,08%</td> <td>4,96%</td> <td>4,98%</td> <td>4,90%</td> <td>-1,53%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>cv fiscali</th> <th>r-a totali</th> <th>% "scatola nera"</th> <th colspan="4">frequenza sx no CARD + CARD DEB</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <th>TOTALE</th> <th>SENZA</th> <th>CON</th> <th>diff.</th> <td></td> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>fino a 14</td> <td>8.487.150</td> <td>17,15%</td> <td>4,80%</td> <td>4,77%</td> <td>4,94%</td> <td>3,70%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>da 15 a 18</td> <td>9.049.565</td> <td>18,85%</td> <td>4,92%</td> <td>4,95%</td> <td>4,77%</td> <td>-3,71%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>oltre 18</td> <td>5.315.154</td> <td>18,59%</td> <td>5,39%</td> <td>5,46%</td> <td>5,10%</td> <td>-6,67%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>non codificato</td> <td>264.520</td> <td>11,31%</td> <td>3,22%</td> <td>3,14%</td> <td>3,90%</td> <td>24,55%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>TOTALE</td> <td>23.116.388</td> <td>18,08%</td> <td>4,96%</td> <td>4,98%</td> <td>4,90%</td> <td>-1,53%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>La "scatola nera" risulta, quindi, maggiormente diffusa nelle autovetture di immatricolazione più recente e in quelle di cilindrata più elevata (rischi per cui in generale la frequenza sinistri è più alta), e solo in questi casi risulta un effettivo fattore di selezione del rischio.</p> <p>Si suggerisce quindi che la quantificazione dello sconto da applicare in presenza di "scatola nera" sia determinata mediante un approccio multivariato o con altri strumenti idonei a neutralizzare gli effetti delle più evidenti correlazioni esistenti con altre variabili che influenzano i parametri di sinistrosità (per esempio con l'analisi di una variabile composta territorio/età veicolo). Solo in questo modo è possibile identificare correttamente i profili di rischio per cui la "scatola nera" risulta essere un effettivo fattore di selezione del rischio e che quindi sono meritevoli dello sconto previsto dalla Legge; diversamente, i risultati esposti nelle precedenti tabelle evidenziano come il confronto della sinistrosità (sia essa espressa in termini di frequenza o ancor più di premio puro) tra portafogli senza e con "scatola nera" non giustificerebbe l'applicazione di alcuno sconto.</p>							età veicolo	r-a totali	% "scatola nera"	frequenza sx no CARD + CARD DEB							TOTALE	SENZA	CON	diff.		fino a 2 anni	3.478.358	20,27%	4,96%	5,03%	4,69%	-6,79%		da 3 a 5 anni	3.600.407	19,18%	5,06%	5,13%	4,76%	-7,17%		da 6 a 10 anni	7.868.321	18,22%	5,06%	5,09%	4,90%	-3,73%		oltre 10 anni	7.986.592	16,68%	4,88%	4,83%	5,11%	5,75%		non codificato	182.709	9,80%	2,81%	2,79%	3,00%	7,59%		TOTALE	23.116.388	18,08%	4,96%	4,98%	4,90%	-1,53%		cv fiscali	r-a totali	% "scatola nera"	frequenza sx no CARD + CARD DEB							TOTALE	SENZA	CON	diff.		fino a 14	8.487.150	17,15%	4,80%	4,77%	4,94%	3,70%		da 15 a 18	9.049.565	18,85%	4,92%	4,95%	4,77%	-3,71%		oltre 18	5.315.154	18,59%	5,39%	5,46%	5,10%	-6,67%		non codificato	264.520	11,31%	3,22%	3,14%	3,90%	24,55%		TOTALE	23.116.388	18,08%	4,96%	4,98%	4,90%	-1,53%		Si veda la risoluzione all'osservazione n. 10.
età veicolo	r-a totali	% "scatola nera"	frequenza sx no CARD + CARD DEB																																																																																																																														
			TOTALE	SENZA	CON	diff.																																																																																																																											
fino a 2 anni	3.478.358	20,27%	4,96%	5,03%	4,69%	-6,79%																																																																																																																											
da 3 a 5 anni	3.600.407	19,18%	5,06%	5,13%	4,76%	-7,17%																																																																																																																											
da 6 a 10 anni	7.868.321	18,22%	5,06%	5,09%	4,90%	-3,73%																																																																																																																											
oltre 10 anni	7.986.592	16,68%	4,88%	4,83%	5,11%	5,75%																																																																																																																											
non codificato	182.709	9,80%	2,81%	2,79%	3,00%	7,59%																																																																																																																											
TOTALE	23.116.388	18,08%	4,96%	4,98%	4,90%	-1,53%																																																																																																																											
cv fiscali	r-a totali	% "scatola nera"	frequenza sx no CARD + CARD DEB																																																																																																																														
			TOTALE	SENZA	CON	diff.																																																																																																																											
fino a 14	8.487.150	17,15%	4,80%	4,77%	4,94%	3,70%																																																																																																																											
da 15 a 18	9.049.565	18,85%	4,92%	4,95%	4,77%	-3,71%																																																																																																																											
oltre 18	5.315.154	18,59%	5,39%	5,46%	5,10%	-6,67%																																																																																																																											
non codificato	264.520	11,31%	3,22%	3,14%	3,90%	24,55%																																																																																																																											
TOTALE	23.116.388	18,08%	4,96%	4,98%	4,90%	-1,53%																																																																																																																											

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
36	ANIA	6	2	<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> <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>	<p>Proposta non accolta.</p> <p>In tale circostanza, la norma primaria non prevede esenzioni dall’obbligo di sconto di cui all’art. 132-ter CAP.</p> <p>L’assenza di statistiche adeguate per i dispositivi c.d. <i>alcolock</i> può essere superata con il ricorso a statistiche riferite ad altri meccanismi elettronici.</p>
37	Ordine degli Attuari	6 - 9	2	<p>Per quanto attiene al comma 2 dell’art. 6, e all’identico comma 2 dell’art. 9, che prevedono “in assenza di dati statisticamente significativi” l’utilizzo da parte dell’impresa di dati e statistiche di mercato”, si osserva che tali statistiche sono di fatto disponibili, con le limitazioni sopra esposte, solo per le autovetture e solo con riguardo all’installazione della “scatola nera”; per i rimanenti settori, e per la valutazione degli effetti sulla sinistrosità derivanti dall’installazione di dispositivi “alcolock” o dalla preventiva ispezione del veicolo sarà prevedibilmente necessario attendere diversi anni per poter disporre di un’adeguata base dati a fini di tariffazione.</p>	<p>Si veda la risoluzione al commento n. 36.</p>
38	SNA – Sindacato Nazionale Agenti di Assicurazione	6	2	<p><i>Il riferimento a “dati e statistiche di mercato” è generico.</i></p>	<p>L’osservazione non richiede modifiche al testo.</p>
39	ANIA	6	3		

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<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): <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>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</p>	<p>Proposta parzialmente accolta.</p> <p>Il testo dell’articolo è stato riformulato al fine di chiarire meglio uno dei criteri da utilizzare per la determinazione della percentuale di sconto.</p> <p>Con riferimento all’orizzonte temporale, si veda la risoluzione al commento n. 30, seconda parte.</p> <p>Si veda la risoluzione all’osservazione n. 10.</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<p>(analisi multivariate, reti neurali, <i>random decision forest</i>). 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: 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> <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>	
40	<p style="text-align: center;">Avv. Salvatore Iannitti - Norton Rose Fulbright Studio Legale</p>	6	3	<p>L’Autorità ha prescelto di commisurare la percentuale di sconto alla diminuzione percentuale media dei premi puri registrata negli ultimi tre anni, tra coloro che hanno stipulato contratti senza e con i meccanismi elettronici.</p> <p>Si pongono le seguenti osservazioni: - la lettera delle norma andrebbe modificata al fine di chiarire che si presuppone l’elaborazione di premi puri per le due diverse categorie di contraenti, da mettere poi a confronto tra loro; - nella relazione l’Autorità riferisce che “detta riduzione (del rischio n.d.r.) è stata valutata, sulla base dei dati acquisiti dalle imprese e, laddove significativa da un punto di vista statistico, a parità di altro macro-condizioni oggettive (es. province) e soggettive (es. Classe Universale – CU – e classe di età). Pertanto la variabile utilizzata ai fini dell’analisi è stata il premio puro medio”. Alla luce di tale considerazione, si chiede di confermare che la variazione del premio puro vada considerata dall’impresa su base nazionale e non con riferimento alle singole aree territoriali. In questo secondo caso si avrebbe difatti una sovrapposizione con il meccanismo di cui all’art. 132 ter comma 4, oltre</p>	<p>L’osservazione non richiede modifiche al testo.</p> <p>L’osservazione è in linea con il testo regolamentare.</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<p>che un eccessivo appesantimento degli oneri a carico dell'impresa.</p> <p>Si prega infine di confermare – sebbene non sia strettamente oggetto del provvedimento - che laddove i premi puri tra coloro i quali hanno stipulato i contratti con i dispositivi elettronici siano più elevati di quelli relativi a coloro i quali non abbiano installato tali dispositivi (come potrebbe essere possibile considerato che i soggetti più propensi a cagionare sinistri possono essere quelli più interessati agli sconti tariffari), si possano stabilire corrispondenti aumenti tariffari (che siano statisticamente e tecnicamente giustificabili).</p>	<p>Proposta non accolta. L'osservazione non comporta modifiche del testo. La norma primaria fa riferimento solo all'ipotesi di riduzione del premio conseguente alla riduzione del rischio connesso al ricorrere di una o più delle condizioni di cui all'articolo 132-ter, comma 1 del CAP.</p>
41	Gruppo Unipol	6	3	<p>Per le ragioni espresse al punto 1) delle Osservazioni Generali, si propone la seguente formulazione: <i>“Per ciascun settore tariffario, la percentuale di sconto applicata è calcolata tenendo in considerazione la 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>Proposta non accolta. Si veda la risoluzione al commento n. 39.</p>
42	Ordine degli Attuari	6	3	<p>Fermo restando quanto riportato in merito nelle osservazioni di carattere generale e quanto in precedenza esposto, si suggerisce la seguente modifica al comma in oggetto:</p> <p>Per ciascun settore tariffario, la percentuale di sconto è almeno pari alla tiene conto della diminuzione differenza percentuale media dei premi puri registrata negli ultimi tre anni tra coloro che hanno stipulato contratti senza e con con e senza 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.</p>	<p>Proposta non accolta. Si veda la risoluzione al commento n. 39.</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
43	Ordine degli Attuari	6	3	Qualora le statistiche utilizzate evidenziassero una variazione media in aumento (non in diminuzione) dei premi puri di coloro che hanno stipulato contratti con e senza i meccanismi elettronici di cui al comma 1, lo sconto previsto dal comma 2 dell'Art. 132-ter del CAP deve essere comunque applicato (cfr., mutatis mutandis, comma 3 dell'Art. 9)? Ed in caso affermativo, come dovrebbe essere individuato? Sarebbe compliant con la normativa per definizione in quanto superiore al livello minimo identificato dalle analisi (pari a 0%)?	Si veda la risoluzione al commento n. 40.
44	Studio Legale Associato Taurini & Hazan	6	3	Per come scritto, lo schema di regolamento sembra imporre alle imprese che non dispongano di dati propri per gli ultimi tre anni di applicare uno sconto in funzione dei dati di mercato e, quindi, in concreto un minimo di sconto che finirebbe qui per essere fissato <i>ex lege</i> . La legge 124/2017 delega all'IVASS il compito di fissare criteri e modalità per il riconoscimento di uno sconto qualificato come significativo . Il (pur labile) concetto stesso di significatività presuppone una libertà dell'impresa di fissare la misura dello sconto, nel rispetto – appunto – del requisito della significatività. L'attuale impostazione regolamentare sembra invece non lasciare margini di manovra, intendendo lo sconto alla stregua di una sorta di "restituzione" puntuale all'assicurato del vantaggio di cui l'impresa beneficerebbe, in termini statisticamente predeterminati, dall'utilizzo della scatola nera. Ciò collide con il principio di libera fissazione delle tariffe da parte delle imprese stesse e non pare del tutto coerente con la norma primaria di riferimento.	Si veda la risoluzione al commento n. 39.
45	ANIA	6	4	Si prevede che "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". 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.	L'osservazione è in linea con il testo regolamentare.
46	Avv. Salvatore Iannitti - Norton Rose Fulbright Studio Legale	6	4	L'art. 132 ter comma 2 del CAP fa riferimento all'applicazione di "uno" sconto al ricorrere di almeno una delle condizioni di cui al primo comma del medesimo articolo. Lo stesso art. 4 del Documento di consultazione fa coerentemente riferimento all'applicazione "dello sconto obbligatorio" (al singolare). Si chiede pertanto di chiarire le ragioni per la previsione del comma 4, di cui si propone l'eliminazione.	Proposta non accolta. Il comma 4 dell'articolo 6 precisa le modalità e i criteri per il calcolo dello sconto obbligatorio

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comma	Contenuto	Risoluzione IVASS
					nel caso si verifichi la condizione di cui all'articolo 132-ter, comma 1, lettera a) del CAP quale fattispecie diversa dell'installazione dei meccanismi elettronici.
47	SNA – Sindacato Nazionale Agenti di Assicurazione	6	4	<i>“nel caso di ispezione preventiva”, riterremmo opportuno aggiungere: “effettuata da Tecnico abilitato quale il Perito assicurativo”... (resto invariato)</i>	Si veda la risoluzione all'osservazione n. 11.
48	ANIA	6	<i>Proposta di introdurre un nuovo Comma 5</i>	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. <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>	Si veda la risoluzione al commento n. 34.
49	ANIA	7	1	Anche per tale disposizione si chiede l'eliminazione del riferimento ai natanti . 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</i>	Si veda la risoluzione all'osservazione n. 1. Proposta non accolta. La sussistenza della condizione di cui

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<p><i>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 "soggetti residenti" nelle predette province.</p>	<p>all'articolo 132-ter, comma 1, lettera b) del CAP costituisce uno dei presupposti necessari per l'applicazione dello sconto aggiuntivo.</p> <p>Proposta non accolta.</p> <p>Il commento non richiede modifiche al testo regolamentare che già tiene conto di quanto previsto dalla norma primaria.</p> <p>Proposta non accolta.</p> <p>Il riferimento al concetto di residenza richiamato nell'art. 132-ter, comma 4 del CAP è da intendersi in senso ampio e quindi comprensivo non solo delle persone fisiche ma anche delle persone giuridiche.</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS																						
				<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-</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.	gennaio/maggio	2013	2014	2015	2016	2017	0	0	0	0	NA	<p>Si prende atto delle osservazioni che non comportano modifiche al testo. Al riguardo trovano applicazione le norme regolamentari che disciplinano l'attestato di rischio e l'osservazione della sinistralità.</p>
2013	2014	2015	2016	2017	2018																						
giugno/dicembre	anno solare-	a.s.	a.s.	a.s.	gennaio/maggio																						
2013	2014	2015	2016	2017																							
0	0	0	0	NA																							

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				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.	
50	Avv. Salvatore Iannitti - Norton Rose Fulbright Studio Legale	7	1	<p>Si chiede di precisare per quale ragione si sia utilizzato il riferimento della provincia di residenza del proprietario del veicolo, in luogo di quella del contraente (cui si riferisce l'attestato di rischio, presuppone di applicazione della norma).</p> <p>Si chiede di precisare che lo sconto di cui al comma 4 costituisce comunque una specificazione dello sconto di cui all'art. 132 ter comma del CAP, per cui:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lo sconto presuppone la proposta della compagnia di installare un dispositivo elettronico, essendo altrimenti le disposizioni tra loro logicamente confliggenti; - lo sconto di cui al comma 4 dovrà essere concesso solo nella misura in cui a livello provinciale si evidenzino comportamenti più virtuosi di quelli osservati a livello nazionale (vedi anche commento successivo). 	<p>Si rimanda all'articolo 134 del CAP.</p> <p>Si prende nota dell'osservazione che non comporta modifiche al testo.</p>
51	SNA – Sindacato Nazionale Agenti di Assicurazione	7	1	Le province di cui all'allegato 1 riguardano solo 9 regioni su 20, con prevalenza di quelle ubicate al sud d'Italia. Le imprese che hanno un portafoglio maggiormente distribuito nelle province che non rientrano nell'allegato 1 dovranno applicare minori sconti ai sensi dell'art.7 comma 1, con un minor fabbisogno tariffario da recuperare, potendo così praticare tariffe più competitive agli assicurati che non risiedono nelle province di cui all'allegato 1.	Si prende nota dell'osservazione che non comporta modifiche al testo.
52	Avv. Salvatore Iannitti - Norton Rose Fulbright Studio Legale	7	4	In presenza dello sconto obbligatorio di cui all'art. 132 ter comma 2 let. b) e dell'applicazione di uno sconto che già riflette il differenziale di rischio in presenza o meno del dispositivo elettronico, si prega di confermare che lo sconto di cui al comma 4 dovrà essere concesso solo nella misura in cui a livello provinciale si evidenzino comportamenti più virtuosi di quelli osservati a livello nazionale.	Il commento non è chiaro: l'articolo 7 non contiene un comma 4.
53	Studio Legale Associato Taurini & Hazan	8		Dalla lettura dell'art. 8 lo sconto va applicato al premio di tariffa al netto delle imposte dovute e del contributo SSN. È corretto affermare che il valore da scontare è, quindi, il premio di tariffa e non quello risultante dall'applicazione degli sconti commerciali o per flessibilità tariffaria.	Si veda la risoluzione al commento n. 29.
54	ANIA	9	1	Anche sulla base delle osservazioni che precedono, si chiede all'Istituto di voler apportare le	Proposta

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<p>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>	<p>parzialmente accolta.</p> <p>Il testo regolamentare è stato modificato per accogliere la proposta di modificare il termine “praticati”. Per gli altri aspetti si vedano le risoluzioni ai commenti nn. 21 e 30.</p>
55	Gruppo Unipol	9	1	<p>Con riferimento a quanto espresso sotto il punto 2) delle Osservazioni Generali, al fine di ovviare alla riscontrata difformità dei criteri adottati per l'applicazione degli sconti, si propone la seguente formulazione:</p> <p><i>“Ai fini della determinazione della percentuale di sconto aggiuntivo, l'impresa confronta e tiene nella dovuta considerazione, per ciascun settore tariffario, i premi medi puri riferiti agli ultimi tre anni tra coloro che hanno stipulato contratti senza e con i meccanismi elettronici di cui all'art. 6, comma 1, nell'ambito della medesima provincia, nonché di quanto già applicato a titolo di sconto indifferenziato”.</i></p>	<p>Proposta non accolta.</p> <p>Il testo dell'articolo è stato comunque riformulato al fine di chiarire meglio uno dei criteri da utilizzare per la determinazione della percentuale di sconto.</p>
56	Ordine degli Attuari	9	1, 2, 3, 4	<p>Anche in relazione allo sconto aggiuntivo previsto da questo articolo, valgono tutte le considerazioni sopra esposte riguardo alla scelta del parametro di valutazione della sinistrosità.</p> <p>A maggior ragione, in considerazione della segmentazione a livello provinciale che riduce drasticamente le dimensioni del portafoglio di riferimento si raccomanda, nel caso di utilizzo del</p>	

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS																																																																																																	
				<p>premio puro (sia esso riferito ai sinistri gestiti o ai sinistri passivi) di prevedere un'adeguata soglia di plafonamento del costo dei sinistri per evitare possibili effetti distorsivi derivanti dalla presenza di singoli sinistri di importo elevato.</p> <p>Si conferma come la frequenza dei sinistri passivi sia il parametro più idoneo per una valutazione della sinistrosità coerente con la previsione legislativa che individua come meritevoli dello sconto gli assicurati "che non abbiano provocato sinistri". Inoltre, come si è visto a livello generale, la frequenza dei sinistri passivi (nel caso specifico NO CARD + CARD debitori) è anche l'unico parametro per cui i contratti con "scatola nera" evidenziano un valore inferiore rispetto a quelli senza "scatola nera" nell'intero periodo 2014-2016.</p> <p>Sulla base di questo parametro (frequenza sinistri passivi) sono state effettuate ulteriori analisi con riguardo al suddetto sconto obbligatorio aggiuntivo di cui all'articolo in questione. Più precisamente sono stati osservati i dati della Statistica RCA Ania 2015 e 2016, confrontando la frequenza sinistri per ciascuna provincia di cui all'Allegato 1 con quella dell'insieme delle province non incluse. Sono stati quindi calcolati gli sconti obbligatori aggiuntivi per ciascuna provincia secondo i criteri previsti dall'art. 9; di seguito i risultati ottenuti (province ordinate in ordine decrescente di percentuale di sconto):</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">es. 2015</th> <th colspan="2">es. 2016</th> <th colspan="2">es. 2015 + 2016</th> </tr> <tr> <th>freq.</th> <th>% sconto</th> <th>freq.</th> <th>% sconto</th> <th>freq.</th> <th>% sconto</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Genova</td> <td>7,51%</td> <td>61,86%</td> <td>7,42%</td> <td>56,09%</td> <td>7,46%</td> <td>58,82%</td> </tr> <tr> <td>Prato</td> <td>6,86%</td> <td>47,90%</td> <td>7,10%</td> <td>49,34%</td> <td>6,99%</td> <td>48,68%</td> </tr> <tr> <td>Roma</td> <td>6,37%</td> <td>37,43%</td> <td>6,41%</td> <td>34,83%</td> <td>6,39%</td> <td>36,05%</td> </tr> <tr> <td>Napoli</td> <td>6,01%</td> <td>29,64%</td> <td>6,62%</td> <td>39,16%</td> <td>6,33%</td> <td>34,72%</td> </tr> <tr> <td>Firenze</td> <td>5,93%</td> <td>27,94%</td> <td>6,01%</td> <td>26,33%</td> <td>5,97%</td> <td>27,08%</td> </tr> <tr> <td>La Spezia</td> <td>5,57%</td> <td>20,21%</td> <td>5,79%</td> <td>21,73%</td> <td>5,69%</td> <td>21,00%</td> </tr> <tr> <td>Massa-Carrara</td> <td>5,52%</td> <td>18,95%</td> <td>5,70%</td> <td>19,94%</td> <td>5,61%</td> <td>19,47%</td> </tr> <tr> <td>Pistoia</td> <td>5,45%</td> <td>17,51%</td> <td>5,59%</td> <td>17,57%</td> <td>5,52%</td> <td>17,52%</td> </tr> <tr> <td>Pisa</td> <td>5,38%</td> <td>16,01%</td> <td>5,48%</td> <td>15,20%</td> <td>5,43%</td> <td>15,58%</td> </tr> <tr> <td>Lucca</td> <td>5,32%</td> <td>14,78%</td> <td>5,40%</td> <td>13,56%</td> <td>5,36%</td> <td>14,13%</td> </tr> <tr> <td>Palermo</td> <td>5,14%</td> <td>10,91%</td> <td>5,32%</td> <td>11,83%</td> <td>5,24%</td> <td>11,42%</td> </tr> <tr> <td>Bologna</td> <td>5,20%</td> <td>12,13%</td> <td>5,17%</td> <td>8,72%</td> <td>5,18%</td> <td>10,32%</td> </tr> </tbody> </table>		es. 2015		es. 2016		es. 2015 + 2016		freq.	% sconto	freq.	% sconto	freq.	% sconto	Genova	7,51%	61,86%	7,42%	56,09%	7,46%	58,82%	Prato	6,86%	47,90%	7,10%	49,34%	6,99%	48,68%	Roma	6,37%	37,43%	6,41%	34,83%	6,39%	36,05%	Napoli	6,01%	29,64%	6,62%	39,16%	6,33%	34,72%	Firenze	5,93%	27,94%	6,01%	26,33%	5,97%	27,08%	La Spezia	5,57%	20,21%	5,79%	21,73%	5,69%	21,00%	Massa-Carrara	5,52%	18,95%	5,70%	19,94%	5,61%	19,47%	Pistoia	5,45%	17,51%	5,59%	17,57%	5,52%	17,52%	Pisa	5,38%	16,01%	5,48%	15,20%	5,43%	15,58%	Lucca	5,32%	14,78%	5,40%	13,56%	5,36%	14,13%	Palermo	5,14%	10,91%	5,32%	11,83%	5,24%	11,42%	Bologna	5,20%	12,13%	5,17%	8,72%	5,18%	10,32%	
	es. 2015		es. 2016			es. 2015 + 2016																																																																																																
	freq.	% sconto	freq.	% sconto	freq.	% sconto																																																																																																
Genova	7,51%	61,86%	7,42%	56,09%	7,46%	58,82%																																																																																																
Prato	6,86%	47,90%	7,10%	49,34%	6,99%	48,68%																																																																																																
Roma	6,37%	37,43%	6,41%	34,83%	6,39%	36,05%																																																																																																
Napoli	6,01%	29,64%	6,62%	39,16%	6,33%	34,72%																																																																																																
Firenze	5,93%	27,94%	6,01%	26,33%	5,97%	27,08%																																																																																																
La Spezia	5,57%	20,21%	5,79%	21,73%	5,69%	21,00%																																																																																																
Massa-Carrara	5,52%	18,95%	5,70%	19,94%	5,61%	19,47%																																																																																																
Pistoia	5,45%	17,51%	5,59%	17,57%	5,52%	17,52%																																																																																																
Pisa	5,38%	16,01%	5,48%	15,20%	5,43%	15,58%																																																																																																
Lucca	5,32%	14,78%	5,40%	13,56%	5,36%	14,13%																																																																																																
Palermo	5,14%	10,91%	5,32%	11,83%	5,24%	11,42%																																																																																																
Bologna	5,20%	12,13%	5,17%	8,72%	5,18%	10,32%																																																																																																

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto						Risoluzione IVASS	
				Livorno	5,08%	9,62%	5,12%	7,58%	5,10%	8,54%	Si vedano le risoluzioni ai commenti n. 10 e 17.
				Catania	4,85%	4,68%	5,21%	9,63%	5,04%	7,32%	
				Latina	4,61%	-0,68%	4,76%	0,18%	4,69%	-0,24%	
				Rimini	4,65%	0,23%	4,69%	-1,29%	4,67%	-0,57%	
				Bari	4,24%	-8,53%	4,43%	-6,94%	4,34%	-7,69%	
				Barletta-Andria-Trani	4,07%	-12,26%	4,49%	-5,66%	4,29%	-8,70%	
				Caserta	4,05%	-12,70%	4,47%	-6,01%	4,28%	-9,01%	
				Messina	4,12%	-11,20%	4,29%	-9,84%	4,21%	-10,46%	
				Taranto	4,08%	-12,10%	4,26%	-10,50%	4,17%	-11,31%	
				Benevento	4,00%	-13,65%	4,25%	-10,61%	4,13%	-12,06%	
				Salerno	3,87%	-16,57%	4,28%	-9,93%	4,09%	-12,99%	
				Vibo Valentia	3,80%	-17,99%	4,01%	-15,60%	3,91%	-16,76%	
				Brindisi	3,58%	-22,82%	3,89%	-18,11%	3,74%	-20,37%	
				Reggio di Calabria	3,58%	-22,81%	3,59%	-24,57%	3,58%	-23,74%	
				Crotone	3,51%	-24,27%	3,63%	-23,60%	3,57%	-23,93%	
				Foggia	3,35%	-27,74%	3,67%	-22,83%	3,52%	-25,09%	
				Catanzaro	3,27%	-29,44%	3,33%	-29,89%	3,30%	-29,68%	
				altre province	4,64%		4,76%		4,70%		
				<p>Alla luce di tali evidenze si osserva che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'utilizzo del parametro frequenza sinistri consente una significativa stabilità dei risultati nei due esercizi osservati (molto di più di quanto accade per il premio puro); ciò è particolarmente rilevante tenuto conto che il portafoglio delle singole imprese è ovviamente di dimensioni molto più ridotte; • Per oltre la metà delle province indicate (15 su 29) lo sconto "minimo" sarebbe nullo (cioè non si avrebbe diritto allo sconto); in particolare, con l'unica eccezione di Napoli e Palermo, gli sconti superiori al 10% sarebbero destinati solo a province del Centro-Nord; • Su 16 province del Sud incluse nella lista, solo 3 (Napoli, Palermo e Catania) avrebbero diritto allo sconto, mentre per 11 province su 13 del Centro-Nord sarebbe previsto uno sconto in genere significativo (uniche eccezioni Latina e Rimini); • Nelle tre province cui spetterebbe lo sconto più elevato (Genova, Prato, Roma) il fenomeno 							

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<p>delle frodi (nei confronti del quale la “scatola nera” dovrebbe essere uno strumento di contrasto) non risulta essere particolarmente rilevante.</p> <p>I risultati ottenuti non sembrano pertanto in linea con gli obiettivi della Legge; le motivazioni sono di ordine essenzialmente tecnico, dal momento che la frequenza utilizzata è quella rilevata al 31.12 dell’esercizio di riferimento, senza alcuna previsione (o effettiva osservazione) dell’effetto sulla frequenza delle denunce tardive, fenomeno che è significativamente più rilevante nelle regioni del Sud rispetto al Centro-Nord.</p> <p>Non tener conto di tale fenomeno, per il quale il documento non sembra fornire disposizioni specifiche al riguardo, implica evidentemente un disallineamento nei differenziali osservati, tra le diverse province, a livello di sinistrosità e premio praticato. In altre parole, se si tenesse conto del fenomeno delle denunce tardive, la frequenza sinistri aumenterebbe significativamente in molte province del Sud, e molto meno in quelle non incluse nella lista: pertanto, con un confronto effettuato su queste basi, un numero molto più alto delle province della lista risulterebbe meritevole dello sconto rispetto ai risultati ottenuti senza considerare il fenomeno.</p>	
57	Ordine degli Attuari	9	1	<p>Fermo restando quanto riportato in merito nelle osservazioni di carattere generale e quanto in precedenza esposto, si suggerisce, ai fini di una miglior comprensione del testo, la seguente modifica al comma in oggetto:</p> <p>Ai fini della determinazione della percentuale di sconto aggiuntivo, l’impresa confronta, per ciascun settore tariffario, i premi medi puri (o “frequenze” se viene accolto il suggerimento di cui al punto precedente) riferiti agli ultimi tre anni e praticati nelle province elencate con quello relativo al complesso delle province non incluse nella lista di cui all’Allegato 1.</p>	Si veda la risoluzione al commento n. 54.
58	ANIA	9	2	<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</p>	Si veda la risoluzione al commento n. 36.

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<p>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>	
59	SNA – Sindacato Nazionale Agenti di Assicurazione	9	2	<p><i>Il riferimento a "dati e statistiche di mercato" è generico.</i></p>	<p>Si veda la risoluzione al commento n. 38.</p>
60	ANIA	9	3	<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</p>	<p>Proposta parzialmente accolta.</p> <p>Il testo dell'articolo è stato riformulato al fine di chiarire meglio uno dei criteri da utilizzare per la determinazione della percentuale di sconto.</p> <p>Con riferimento all'orizzonte temporale, si veda la risoluzione al commento n. 30, seconda parte.</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<p>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> <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 "... <i>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,...</i>"</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>	<p>La lettura fornita è in linea con il testo regolamentare, fermo restando:</p> <p>a) che il premio puro per ciascuna provincia di cui all'Allegato 1 si confronta con quello registrato nel complesso delle province non comprese in detto Allegato;</p> <p>b) le modifiche apportate all'articolo 9 comma 3.</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
61	Gruppo Unipol	9	3	<p>In via primaria, si propone l'eliminazione dell'intero comma 3 dell'art. 9 in quanto, come già rappresentato nel punto 1) delle osservazioni generali, l'impostazione proposta forzerebbe di fatto la costruzione tariffaria, determinando l'introduzione surrettizia della c.d. "tariffa unica nazionale" che, si ricorda, è stata accantonata nell'iter di discussione della legge n. 124/2017 a causa dell'impossibilità di prevedere misure restrittive alla libertà di determinazione dei premi delle assicurazioni contro i danni.</p> <p>In via subordinata, se non fosse recepita la proposta di modifica suggerita all'articolo 9, comma 1, tendente a recepire per lo sconto aggiuntivo il medesimo criterio applicato per lo sconto base ma riferito agli assicurati di ognuna delle province della lista, si propone la seguente formulazione a modifica del testo in pubblica consultazione:</p> <p><i>"Per ciascun settore tariffario, lo sconto percentuale aggiuntivo da praticare in ciascuna provincia individuata nell'Allegato 1 è calcolata tenendo in considerazione la 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."</i></p>	Proposta non accolta. Si veda la risoluzione al commento n. 60.
62	Ordine degli Attuari	9	3	<p>Fermo restando quanto riportato in merito nelle osservazioni di carattere generale e quanto in precedenza esposto, si suggerisce la seguente modifica al comma in oggetto:</p> <p>Per ciascun settore tariffario, lo sconto percentuale aggiuntivo da praticare in ciascuna provincia individuata nell'Allegato 1 è pari almeno alla tiene conto della differenza percentuale media, se positiva, rilevata tra ciascun premio medio puro (o "frequenza" se viene accolto il suggerimento di cui al punto precedente) riferito agli ultimi tre anni e registrato nelle province di cui all'Allegato 1 e il premio medio puro (o "frequenza" se viene accolto il suggerimento di cui al punto precedente) riferito agli ultimi tre anni e registrato nel complesso delle province non elencate. E' fatto salvo quanto disposto dal comma 4.</p>	Proposta non accolta. Si veda la soluzione al commento n. 60.
63	SNA – Sindacato Nazionale Agenti di Assicurazione	9	3	<p>Applicando il criterio di calcolo dello sconto obbligatorio aggiuntivo previsto dal presente comma è possibile che una provincia compresa nell'allegato 1 vada a pagare meno del premio medio puro registrato nel complesso delle province non comprese nell'allegato 1.</p> <p>Dopo le parole "...registrato nel complesso delle province non elencate" si propone di aggiungere "ma non può essere inferiore al premio medio puro riferito agli ultimi tre anni e registrato nel complesso delle province non elencate."</p>	Proposta non accolta. Ai fini dell'applicazione dello sconto aggiuntivo, come indicato all'articolo 9, comma

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comma	Contenuto	Risoluzione IVASS
					3, la differenza percentuale media è considerata solo "se positiva".
64	Allianz SpA	9	4	<p><u>Sconto obbligatorio aggiuntivo</u></p> <p>Nella relazione introduttiva viene specificato che l'impresa applica tale percentuale di sconto in modo che eventuali differenziali di premio siano giustificati solo dalla effettiva sussistenza di differenziali di rischio, avuto riguardo ad assicurati collocati nella medesima classe di merito ed aventi le stesse caratteristiche soggettive.</p> <p>Nell'articolo 9 comma 4 si ribadisce 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 dell'impresa stessa".</p> <p>Di tale principio, peraltro applicabile in via generale, si trova poi esplicita menzione nel testo unicamente in tale comma. Ebbene, tale previsione dovrebbe riferirsi all'intera disciplina degli sconti di cui il Regolamento si occupa, e non già ad una singola fattispecie, come già suggerito in sede di commento all'Articolo 6 comma 3.</p>	<p>Proposta non accolta.</p> <p>Si veda la risoluzione al commento n. 34.</p>
65	ANIA	9	4	<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>Si veda la risoluzione all'osservazione n. 10.</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<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: <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>Proposta non accolta. Il commento non richiede modifiche al testo.</p>
66	Gruppo Unipol	9	4	<p>L’art. 132-ter, co. 5, lett. b), del CAP di fatto consente alle imprese di operare differenziali di premio se giustificati da specifiche evidenze sui differenziali di rischio.</p> <p>Il concetto è stato ripreso nel comma 4 dell’art. 9 in commento, ma la formulazione impiegata non risulta del tutto chiara; ai fini di una maggiore chiarezza sistematica si propone di esprimere il medesimo concetto ma in termini più espliciti, secondo la formulazione proposta che segue: <i>“L’impresa nell’applicare o meno la percentuale di sconto aggiuntivo può tener conto dei differenziali di rischio individuati sulla base di dati tecnici e di specifiche informazioni in possesso dell’impresa stessa”.</i></p>	<p>Proposta non accolta. Il commento non richiede modifiche al testo.</p>
67	SNA – Sindacato Nazionale Agenti di Assicurazione	10	1	<p>“con riguardo agli sconti obbligatori... l’Impresa raccoglie...” riterremmo opportuno aggiungere, dopo la parola “raccoglie”: “direttamente, senza l’ausilio degli Intermediari iscritti al RUI e/o rispettivi collaboratori”; questo per evitare che l’obbligo previsto all’art. 10 punto 1. venga riversato sulle reti Agenziali, che rischierebbero altrimenti di ritrovarsi destinatarie finali di oneri che la norma intende espressamente imputare alle Imprese.</p>	<p>Proposta non accolta. Le modalità di raccolta delle informazioni analitiche rientrano nell’ambito dell’autonomia organizzativa dell’impresa.</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
68	ANIA	11	2	<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: <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>Proposta non accolta. Il testo regolamentare è in linea con la norma primaria e con le finalità perseguite dalla stessa.</p> <p>Proposta accolta. Il testo regolamentare è stato modificato per tener conto del commento.</p>
69	Ordine degli Attuari	11	2	<p>Si suggerisce di precisare se le verifiche della funzione attuariale circa la progressiva riduzione delle differenze dei premi applicati sul territorio nazionale nei confronti di assicurati con le medesime caratteristiche soggettive e collocati nella medesima classe di merito riguardano esclusivamente le categorie di assicurati destinatari dello sconto obbligatorio aggiuntivo di cui all'art. 9. oppure tutti gli assicurati.</p> <p>Inoltre, non è chiaro quali azioni debbano scaturire nel caso in cui la funzione attuariale verifichi una mancata riduzione del "differenziale" tra assicurati appartenenti a province "virtuose" e "non virtuose".</p>	<p>Proposta non accolta. La disposizione è chiara nella sua formulazione.</p> <p>Si veda la risoluzione al commento n. 68.</p>
70	ANIA	11	3	<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>Proposta parzialmente accolta. Il testo regolamentare</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				<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>è stato modificato per tener conto del suggerimento.</p>
71	<p style="text-align: center;">Avv. Salvatore Iannitti - Norton Rose Fulbright Studio Legale</p>	12		<p>Si chiede di chiarire come coordinare il regime di trasparenza previsto dal presente Documento in consultazione, con gli obblighi più generali previsti dal comma 34 art. 1 della legge 4 agosto 2017, n. 124. Si prega altresì di confermare che le imprese comunitarie sono in ogni caso esentate dagli obblighi di pubblicazione sul sito, in linea con quanto previsto dal Regolamento ISVAP 23/2008 ed in generale le disposizioni in materia di trasparenza che prevedano la pubblicazione sul sito web.</p>	<p>Proposta non accolta. Alle imprese con sede legale in Paesi UE che esercitano in Italia il ramo r.c. auto in regime di stabilimento o di libertà di prestazione di servizi si applicano tutte le disposizioni previste per le</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
				L'onere di pubblicazione appare in ogni caso inapplicabile alle compagnie la cui licenza sia limitata alla circolazione di flotte di veicoli a motore e natanti, in conseguenza di quanto illustrato con riferimento all'art. 3 comma 1.	<p>imprese autorizzate ad esercitare detto ramo in Italia. Pertanto non sono esonerate dagli adempimenti in materia di trasparenza di cui all'articolo 132-ter, comma 8 e all'articolo 12 del Regolamento.</p> <p>Si veda la risoluzione alle osservazioni nn 1 e 3.</p>
72	ANIA	14	1	<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>Proposta parzialmente accolta.</p> <p>Il termine di entrata in vigore è stato portato a 90 giorni dalla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.</p>
73	ANIA	Allegato 1 e punto 5.3 della Relazione		<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</i></p>	<p>Il testo è stato riformulato per correggere il refuso segnalato.</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
		illustrati va		<p><i>crescente</i>".</p> <p>L'Istituto ha poi fornito l'elenco delle province più sinistrose in ordine alfabetico nel suddetto Allegato 1. 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. 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>	<p>Proposta non accolta. È stata privilegiata la semplicità di lettura.</p> <p>Proposta non accolta. Si confermano le scelte effettuate nel Regolamento per l'individuazione delle province nonché le motivazioni a supporto delle stesse illustrate nell'AIR.</p>
74	ANIA	Allegato 1		<p>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).</p>	<p>La lista delle province è valida per tutti i settori tariffari. Per l'identificazione della lista delle province sono state utilizzate le sole autovetture che costituiscono oltre il</p>

Numero commento	Commentatore	Articolo	Comm a	Contenuto	Risoluzione IVASS
					75% di tutto il mercato e nelle quali è concentrata la quasi totalità delle "scatole nere" installate.
75	Gruppo Unipol	Allegato 1		Con riferimento ai criteri di individuazione delle province a maggiore tasso di sinistrosità cui applicare lo sconto aggiuntivo, ai fini di maggiore chiarezza si chiede di definire quale premio è stato considerato ed eventualmente, nel caso non fosse già tra i parametri utilizzati, di riconsiderare la metodologia statistica impiegata per la definizione della lista delle province cui applicare lo sconto aggiuntivo, inserendo il parametro del premio medio effettivamente praticato.	L'Istituto ha utilizzato il premio medio effettivamente praticato dalle imprese.
76	Gruppo Unipol	Allegato 1		<p>Con riferimento alla metodologia di stima utilizzata per l'individuazione delle province a maggiore tasso di sinistrosità cui applicare lo sconto aggiuntivo, si chiede di qualificare in maniera maggiormente selettiva la maggiore sinistrosità delle province, in quanto come motivato nelle precedenti Osservazioni Generali, il criterio proposto in pubblica consultazione porterebbe ad estendere eccessivamente benefici che la legge vuole invece riservare a territori che si trovano in particolari situazioni di gravità.</p> <p>Si propone di considerare il valore del 20% di scostamento minimo del premio puro di ogni provincia rispetto al premio puro medio individuato, oltre che del premio medio provinciale rispetto al valore del premio medio nazionale.</p> <p>In via subordinata rispetto alla richiesta formulata sopra, se si ritenesse di voler confermare il solo parametro della sinistrosità, non tenendo quindi in considerazione il parametro del premio medio effettivamente praticato, ai fini della qualificazione della maggiore sinistrosità delle province, si propone di introdurre un valore di scostamento minimo del 20% rispetto alla media nazionale dei premi puri medi riscontrati in tutte le province.</p>	<p>Proposta non accolta.</p> <p>Si veda la risoluzione al commento n.73, ultima parte.</p>