

**PROVVEDIMENTO N. 18 DEL 5 AGOSTO 2014 RECANTE IL CRITERIO PER IL CALCOLO DEI VALORI DEI COSTI E DELLE EVENTUALI FRANCHIGIE SULLA BASE DEI QUALI VENGONO DEFINITE LE COMPENSAZIONI TRA IMPRESE DI ASSICURAZIONE NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA DI RISARCIMENTO DIRETTO DISCIPLINATO DALL'ART. 150 DEL DECRETO LEGISLATIVO 2005, N. 209, IN ATTUAZIONE DELL'ARTICOLO 29 DEL DECRETO LEGGE 24 GENNAIO 2012, N. 1, RECANTE "DISPOSIZIONI URGENTI PER LA CONCORRENZA, LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E LA COMPETITIVITÀ", CONVERTITO CON LEGGE 24 MARZO 2012, N. 27.**

## **RELAZIONE**

**Roma, 5 agosto 2014**

Il Provvedimento dà attuazione all'articolo 29 del Decreto Legge 24 gennaio 2012, n. 1, recante "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività", convertito con la Legge 24 marzo 2012, n. 27.

La norma attribuisce all'IVASS il compito di definire il criterio di calcolo dei valori dei costi e delle eventuali franchigie sulla base dei quali vengono determinate le compensazioni tra compagnie nell'ambito del sistema di risarcimento diretto previsto dall'art. 150 del Codice delle Assicurazioni Private. Obiettivo della disposizione è quello di incentivare l'efficienza produttiva e, in particolare, il controllo dei costi e l'individuazione delle frodi.

La procedura di risarcimento diretto dei danni derivanti dalla circolazione stradale è stata introdotta in via obbligatoria in Italia nel 2007 (c.d. sistema CARD, Convenzione tra Assicuratori per il Risarcimento Diretto<sup>1</sup>) e interessa circa il 79% del numero dei sinistri gestiti dalle compagnie assicurative con un'incidenza, in termini di importi, di circa il 46% del totale dell'onere sinistri r.c.auto. Il sistema CARD riguarda la gestione di alcune specifiche tipologie di sinistri per i quali il risarcimento dei danni viene effettuato direttamente dalla compagnia assicurativa del danneggiato (impresa gestitaria).

L'IVASS, nel definire il nuovo modello dei rimborsi ha inteso individuare, in conformità a quanto richiesto dal legislatore, modalità operative che possano stimolare le imprese verso comportamenti "virtuosi", volti alla riduzione del costo dei sinistri e all'aumento della velocità di liquidazione, nonché disincentivare "prassi opportunistiche", limitando l'effetto dei piccoli sinistri e contrastando le frodi.

Il Provvedimento si compone di 9 articoli.

Gli **artt. 1 e 2** contengono le disposizioni di carattere generale, comprendenti la definizione delle espressioni usate nel testo (articolo 1), le norme a fondamento del potere regolamentare esercitato e l'ambito di applicazione (articolo 2).

---

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

L'**art. 3** stabilisce il criterio di calcolo per la determinazione delle compensazioni rientranti nell'ambito della CARD-CID<sup>2</sup>, riguardante la regolazione contabile dei rapporti economici per i danni al veicolo assicurato, alla persona del conducente e alle cose trasportate di proprietà del conducente o del proprietario del veicolo.

Il sistema delle compensazioni previsto dal Provvedimento per tale componente, che rappresenta circa il 90%, in termini di onere sinistri, dell'intero sistema CARD, si basa, in analogia con il sistema vigente, su rimborsi forfettari all'impresa gestoria dei sinistri liquidati per conto delle altre imprese.

Il Provvedimento, in aggiunta al meccanismo dei *forfait* sopra descritto, introduce un sistema di incentivi/penalizzazioni allo scopo di eliminare alcune carenze, rilevate nel processo redistributivo interaziendale, che avevano indotto comportamenti distorsivi arrivando, in alcuni casi, a non penalizzare o addirittura a "premiare" comportamenti "opportunistici" da parte di imprese inefficienti sotto il profilo del contenimento dei costi.

Il meccanismo degli incentivi/penalizzazioni tiene conto delle principali variabili del sistema, rappresentative delle capacità gestionali delle compagnie: i) l'andamento dei costi medi della singola impresa rispetto al mercato, vista come capacità dell'impresa di contenere i propri costi rispetto alle altre compagnie; ii) la dinamica temporale del costo medio sinistri, intesa come capacità dell'azienda di ridurre progressivamente nel tempo i propri costi; iii) la velocità di liquidazione sinistri, vista come indicatore di efficienza gestionale in relazione alla liquidazione dei sinistri e nei confronti degli assicurati. Per favorire la corretta gestione da parte delle imprese dell'attività di contrasto alle frodi, è stato inoltre previsto che il calcolo degli incentivi/penalizzazioni tenga conto anche degli indicatori dell'Archivio Integrato Antifrode (AIA), operativi non appena il sistema entrerà in vigore.

Il meccanismo di calcolo degli incentivi/penalizzazioni è basato su un modello matematico che presenta i seguenti vantaggi:

- ✓ possibilità di calibrazione nel tempo mediante l'affinamento di parametri di funzionamento;
- ✓ circoscritta volatilità dei risultati;
- ✓ utilizzo di un algoritmo di calcolo semplice;
- ✓ assenza di scambio di flussi informativi sensibili tra imprese.

Il sistema delle regolazioni contabili scelto risulta quindi, per la parte più rilevante relativa ai sinistri CARD-CID, modificato solo in minima parte. Non risultano pertanto aggravii apprezzabili sulle imprese assicurative.

L'**art. 4** regola il criterio di calcolo per le compensazioni rientranti nell'ambito della CARD-CTT<sup>3</sup>, riguardante la regolazione contabile dei rapporti economici per i danni alla persona del terzo trasportato e alle cose di sua proprietà.

Il sistema delle compensazioni previsto per detta componente (circa il 10% in termini di onere sinistri dell'intero sistema CARD) è stato innovato, considerata la disponibilità delle tabelle ministeriali sulle microlesioni e l'introduzione di criteri più stringenti e obiettivi per la

---

<sup>2</sup> La Convenzione CARD-CID riguarda la procedura di risarcimento diretto in senso stretto e, in particolare, regola i rimborsi concernenti sinistri avvenuti tra due veicoli per danni a cose e danni alla persona di lieve entità subiti dal conducente non responsabile.

<sup>3</sup> La Convenzione CARD-CTT regola i rimborsi concernenti sinistri tra due o più veicoli con riferimento ai danni a terzi trasportati a bordo dei veicoli stessi.

valutazione delle lesioni personali di minore entità, prevedendo rimborsi basati sul valore reale dell'importo risarcito (c.d. *più di lista*), calcolato al netto di un'eventuale franchigia assoluta e/o percentuale.

L'**art. 5** prevede la fissazione dei limiti per il calcolo delle compensazioni in ottemperanza al comma 2 dell'articolo 29 del Decreto Legge 24 gennaio 2012, n. 1.

L'Istituto, in relazione alla CARD-CID, all'inizio di ogni anno stabilisce i livelli di volume premi minimi affinché le imprese possano rientrare nel modello di calcolo e partecipare alla distribuzione degli incentivi/penalizzazioni di quell'anno. Il limite del volume premi è stato posto con l'obiettivo di evitare che compagnie caratterizzate da una produzione molto ridotta e pertanto da risultati estremamente volatili, registrino eccessivi vantaggi o penalizzazioni sulla base di variabili non significative sul piano statistico.

Oltre ai livelli di produzione l'IVASS ha inoltre il compito di fissare i parametri necessari per il funzionamento dell'algoritmo di calcolo del modello che determina l'entità degli importi degli incentivi/penalizzazioni per la singola impresa.

L'**art. 6** estende, anche alle imprese comunitarie che hanno scelto di aderire alla Convenzione CARD, l'obbligo di tenere, limitatamente ai sinistri CARD, gli appositi registri assicurativi e i dati da trasmettere all'IVASS.

Si è infatti ritenuto necessario, a salvaguardia del corretto andamento del sistema e per consentire all'Istituto di disporre di informazioni adeguate ed affidabili per il monitoraggio e il funzionamento del modello, che i dati delle imprese che aderiscono alla Convenzione CARD, anche quelle comunitarie, siano raccolti e registrati secondo metodologie affidabili, alla stessa maniera di quelli delle imprese italiane.

L'**art. 7** stabilisce l'obbligo da parte delle imprese di inviare annualmente uno specifico flusso informativo sui sinistri CARD. La richiesta, insieme alle registrazioni contabili riferite ai sinistri CARD e alla relativa modulistica di bilancio, è estesa anche alle imprese comunitarie, in virtù del perseguimento dell'interesse generale, volto a garantire un'effettiva ed efficace tutela degli assicurati in ambito r.c.auto.

L'**art. 8** apporta alcune modifiche al Regolamento ISVAP n. 22 del 4 aprile del 2008 allo scopo di chiarire le modalità di contabilizzazione degli incentivi/penalizzazioni determinati per la regolazione delle compensazioni CARD-CID.

L'**art. 9** regola l'entrata in vigore del Provvedimento, prevista il 1° gennaio 2015. Ciò consentirà alle imprese di impostare adeguatamente la propria gestione nell'ambito del sistema CARD, tenendo conto dell'introduzione delle nuove regole stabilite per il suo funzionamento.