



**ASSICURAZIONI E CONCORRENZA:
EFFICIENZA DELLA REGOLAZIONE?**

Il pricing nel settore RCA: profili attuariali e di mercato

GIAMPAOLO CRENCA

Presidente Consiglio Nazionale Attuari

Principal Actuary Crenca & Associati

Università Commerciale Luigi Bocconi – Sala n° N3 - Piano Terra

Milano 28 Febbraio 2014



1. L'Attuario incaricato RCA

Con il Decreto 67/2004 pubblicato sulla G.U. del 17.03.2004, il Ministero delle Attività Produttive regola l'attività dell' "Attuario Incaricato", figura prevista dalla Legge n. 273/2002.

Le imprese di assicurazione che esercitano nel ramo RC auto, dovranno nominare un Attuario per:

a) la verifica preventiva delle basi tecniche, delle metodologie statistiche, delle ipotesi tecniche e finanziarie utilizzate ai fini della determinazione del fabbisogno tariffario e degli ulteriori elementi considerati, nonché della preventiva valutazione dei premi di tariffa in funzione dei parametri di riferimento adottati;

b) la verifica preventiva della correttezza dei procedimenti e dei metodi seguiti dall'Impresa per il calcolo delle riserve tecniche che intende iscrivere nel bilancio d'esercizio, nonché la corretta determinazione delle relative stime in conformità alle norme di legge/regolamentari e alle disposizioni dell'ISVAP;

❑ *Dal 2004 contributo determinante alla «Tecnizzazione» del ramo e all'analisi tecnico-economica del settore*



2. Il premio

Un contratto di assicurazione contro i danni, caratterizzato da una prestazione risarcitoria, prevede la corresponsione di un **premio** in un'unica soluzione all'epoca di stipulazione del contratto (o rateizzato nel periodo di copertura).

Si definisce:

Premio Puro: l'importo richiesto dall'assicuratore quale corrispettivo del risarcimento globale trasferito a suo carico;



Premio di Tariffa: l'importo richiesto dall'assicuratore a fronte della stipulazione del contratto.



2. Il premio

Definizione e metodologia di calcolo del Fabbisogno tariffario

FABBISOGNO TARIFFARIO



È la stima del costo complessivo dei rischi che si ritiene di assumere nel periodo di validità della tariffa

- Permette di determinare il premio medio puro e il premio medio di tariffa relativi ad una tariffa che la Compagnia intende praticare a partire da una certa data futura e prestabilita.
- È determinato al fine di garantire l'equilibrio tecnico-economico in un intervallo temporale predefinito in cui la tariffa è in vigore

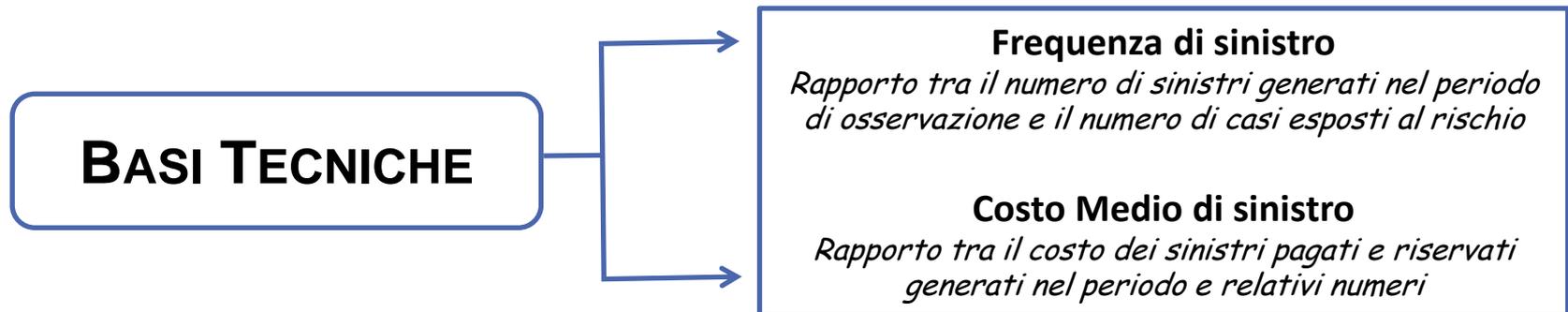


Garantisce che il totale dei premi incassati nel periodo copra tutti i costi che la Compagnia dovrà sostenere nel medesimo periodo.



2. Il premio

Si applica un modello matematico che *proietta* nel periodo di applicazione della tariffa alcune risultanze osservate nel passato (frequenze e costi medi dei sinistri), considerando anche alcuni correttivi di natura economica.



La normativa vigente prevede che la base tecnica sia determinata attraverso l'osservazione dei sinistri registrati almeno negli ultimi 5 anni

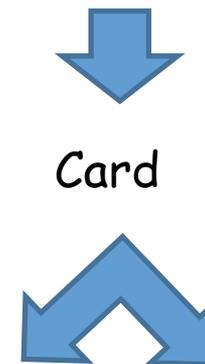


3. Gli effetti della Card sulla gestione dei sinistri

Il risarcimento diretto è il nuovo metodo di risarcimento assicurativo, introdotto dal Decreto Legge n. 254/06 che prevede in caso di sinistro che sia la stessa compagnia di assicurazione del danneggiato a rimborsare i danni subiti dal proprio assicurato.



1. sinistri tra più di due veicoli;
2. sinistri con lesioni al conducente che comportano invalidità superiore al 9%;
3. sinistri tra veicoli assicurati dalla medesima impresa.



sinistri regolati secondo la nuova
procedura di risarcimento
diretto



sinistri relativi a
terzi trasportati



3. Gli effetti della Card sulla gestione dei sinistri

Il costo dei risarcimenti sostenuti dall'impresa, calcolato tenendo conto del sistema nel suo complesso, sarà dato da:



NO CARD + CARD GESTIONARI



importo dei sinistri gestiti: ammontare che l'impresa deve corrispondere ai terzi e ai propri assicurati/danneggiati

FORFAIT DEBITORI -
FORFAIT GESTIONARI



effetto dei forfait (**Forfait Gestionari**, forfait ricevuti/da ricevere; **Forfait Debitori** corrisposti/da corrispondere): è influenzato dall'andamento della frequenza sinistri dell'impresa rispetto al resto del mercato. Un saldo positivo/negativo indica una frequenza minore/superiore rispetto al mercato

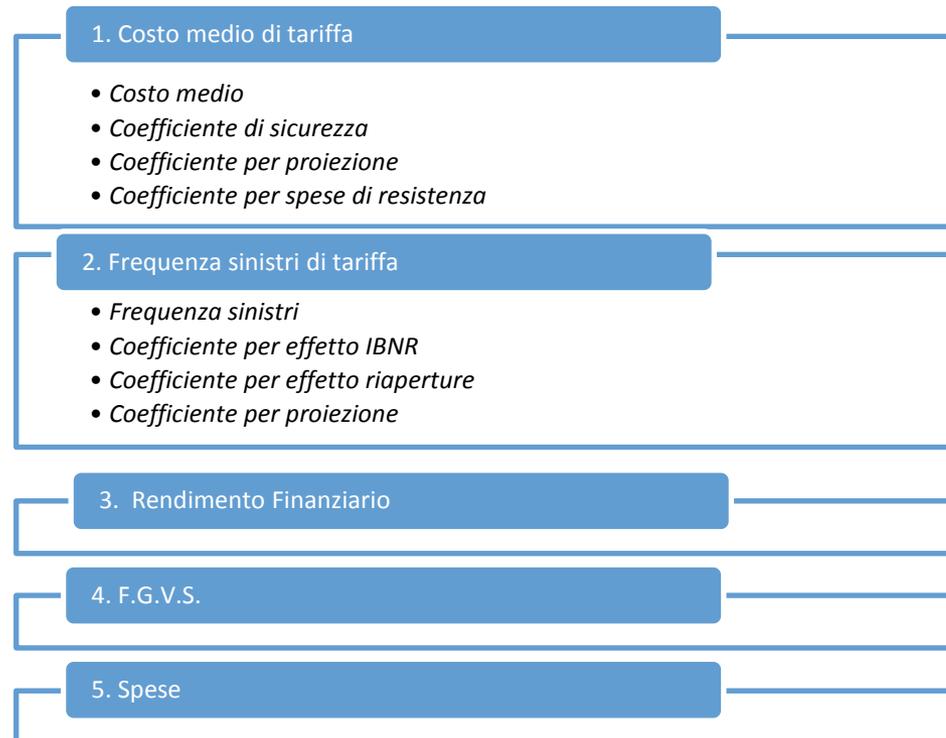
Problematiche post-indennizzo diretto:

1. Aleatorietà delle componenti di costo a causa del meccanismo mediante il quale la compagnia risarcisce i propri assicurati che hanno subito il sinistro;
2. Forfait calcolati sulla base di macroaree geografiche, gli indennizzi medi variano notevolmente (cfr. compagnia con portafoglio poco sinistroso);
3. Disomogeneità delle basi dati pre e post introduzione della procedura di indennizzo diretto.



4. Processo per la determinazione del premio di tariffa

SCHEMA SEMPLIFICATIVO DI COSTRUZIONE DEL PREMIO MEDIO DI TARIFFA





5. La personalizzazione del premio

Obiettivo principale per l'assicuratore che opera nelle assicurazioni contro i danni è la determinazione di un premio che rifletta il più possibile il livello di sinistrosità di ciascun rischio assunto.



PERSONALIZZAZIONE DEL PREMIO
due fasi distinte



PERSONALIZZAZIONE A PRIORI
al momento di stipula del contratto

PERSONALIZZAZIONE A POSTERIORI
durante i "periodi di osservazione"



5. La personalizzazione del premio

LA PERSONALIZZAZIONE A PRIORI

- Occorre suddividere i rischi in classi di rischio (o anche classi tariffarie)
- Una classe di rischio è caratterizzata da:
 - fattori di rischio (o anche variabili tariffarie)
 - un certo numero di modalità, in corrispondenza di ciascuna variabile tariffaria.
- Ogni classe è costituita da rischi omogenei, ognuna con un proprio premio calcolato mediante le usuali metodologie di calcolo
- Tipologie di classi:
 - Qualitative: Residenza, Stato Civile, Professione, ecc...
 - Quantitative: Età, Anni senza sinistri, Età Veicolo, ecc...



5. La personalizzazione del premio

LA PERSONALIZZAZIONE A PRIORI

Operativamente al momento della stipulazione di un nuovo contratto, il rischio è classificato, cioè assegnato ad una particolare classe di rischio e conseguentemente gli è attribuito il tasso di premio.

Supponiamo di aver osservato la collettività e siano:

- $C_{i,j}$ → risarcimento globale osservato per i rischi della classe (i,j)
- $R_{i,j}$ → numero totale dei rischi anno della classe (i,j)

Allora il rapporto:

$$Q_{ij} = \left(\frac{C_{i,j}}{R_{i,j}} \right)$$

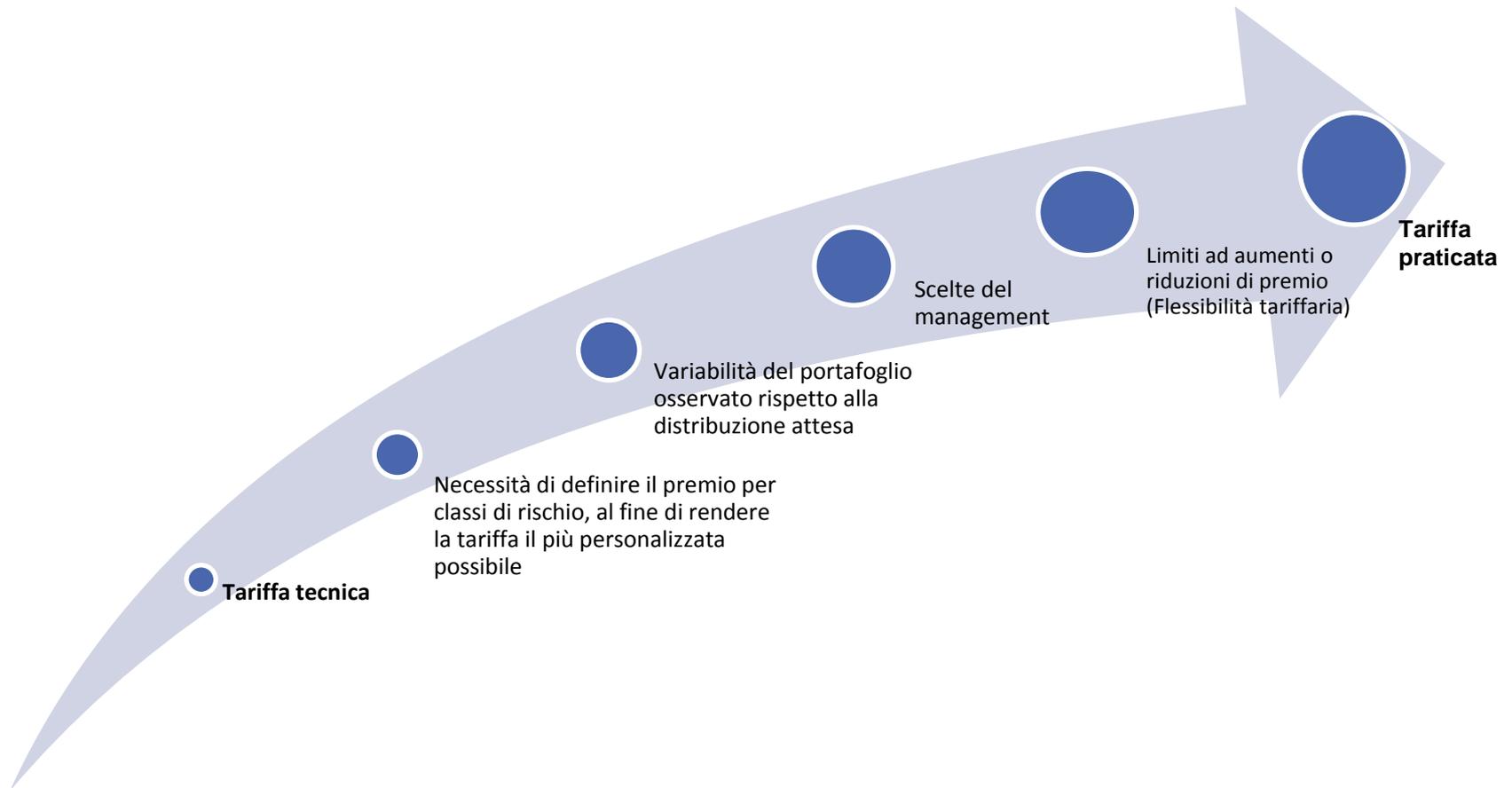
è la quota danni per i rischi della classe.

LA PERSONALIZZAZIONE A POSTERIORI

Si prefigge di ridurre l'eterogeneità del portafoglio derivante dalle componenti della base tecnica del rischio e di ottenere una sequenza di premi di esperienza (es. Bonus Malus).



6. Dalla tariffa tecnica alla tariffa praticata





7. Punti in discussione

Attività dell'Ordine degli Attuari

- **Discussione con IVASS sulle linee guida dell'Attuario Incaricato RCA**
- **Reiterata richiesta di costituzione di un tavolo di lavoro allargato sul tema RCA a tutti gli attori del sistema**
- **Recente lettera con evidenza di tutte le problematiche tecniche emergenti dall'Art. 8 del Decreto Destinazione Italia (poi stralciato)**



8. Il mercato e la legislazione

Innovazioni presenti sul mercato per la lotta alle frodi

- Scatola nera
- Riparazione in forma specifica

Alcune aree di intervento e impatti sul premio RCA

- Standardizzazione delle regole per i risarcimenti lievi sul danno a persone
- Rivisitazione politiche di risarcimento sui sinistri mortali
- Creazione organismi anti frodi, con poteri di investigazione
- Aumento e automatizzazione dei controlli e inasprimento pene
- Riduzione della fiscalità
- Rivisitazione del sistema Bonus-Malus

Riduzione significativa
del premio medio RCA

❑ *Si stima che circa 4 milioni di veicoli non siano assicurati!!!*



**GRAZIE PER
L'ATTENZIONE**