

DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE N. 5/2014

SCHEMA DI PROVVEDIMENTO 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.

Il presente documento contiene lo schema di Provvedimento recante l'individuazione del criterio di calcolo delle compensazioni tra imprese di assicurazione e dei limiti delle stesse nell'ambito della procedura di risarcimento diretto, 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 la legge 24 marzo 2012, n. 27.

Eventuali osservazioni, commenti e proposte dovranno essere inviate all'IVASS entro il **31 maggio 2014** al seguente indirizzo di posta elettronica: provvedimentoCARD@ivass.it

Al termine della fase di pubblica consultazione saranno rese pubbliche sul sito dell'IVASS:

- le osservazioni pervenute, con indicazione del mittente, fatta eccezione per i dati e le informazioni per i quali il mittente stesso richieda la riservatezza, motivandone le ragioni. Il generico avvertimento di confidenzialità del contenuto della e-mail, in calce alla stessa, non sarà considerata una richiesta di non divulgare i commenti inviati;
- le conseguenti risoluzioni assunte dall'IVASS.

15 aprile 2014

SCHEMA DI PROVVEDIMENTO 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 DI PRESENTAZIONE

1. Contenuti, finalità e motivazione del Provvedimento

Lo schema di Provvedimento che si propone per la pubblica consultazione 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 (di seguito CAP). 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 Diretto¹) e 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 gestoria). Tale gestione rappresenta, in termini di rilevanza numerica, circa il 77% del totale dei sinistri gestiti dalle compagnie assicurative in Italia e circa il 44% del totale dei sinistri in termini di importi risarciti.

Il sistema CARD doveva costituire uno strumento per migliorare la qualità del servizio assicurativo, riducendo i tempi di trattazione e liquidazione del danno e, soprattutto, un mezzo per incidere sui costi dei risarcimenti, contribuendo al contenimento dei livelli tariffari dell'assicurazione r.c. auto. In effetti il *trend* dei principali indicatori tecnici ha evidenziato che la procedura di risarcimento diretto, nel suo complesso, ha avuto un positivo effetto di contenimento dei costi dei risarcimenti. Tuttavia l'attuale criterio di compensazione economica tra imprese, basato sul sistema dei *forfait*, ha evidenziato alcune carenze nel meccanismo redistributivo interaziendale degli incentivi o disincentivi e ha 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.

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

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

A tal fine sono stati studiati diversi modelli operativi allo scopo di valutare l'efficienza degli stessi nonché gli eventuali impatti delle modifiche sul sistema, sia a livello globale di mercato sia a livello aziendale.

2. Principali elementi di novità

Il modello per la gestione dei sinistri rientranti nella CARD-CID² (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 gestiti per conto delle altre imprese. Il Provvedimento, in aggiunta al meccanismo dei *forfait*, introduce un sistema di incentivi/penalizzazioni per quelle imprese che, nel corso del periodo di osservazione, hanno dimostrato migliori/peggiori capacità gestionali nel contenimento dei costi e nella velocità di liquidazione. In particolare, per favorire la corretta gestione da parte delle imprese dell'attività di contrasto alle frodi, è stato 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. La completa e puntuale alimentazione della base dati necessaria per il calcolo degli indicatori AIA, costituirà in tal modo un elemento d'interesse per le imprese.

Per la gestione dei sinistri rientranti nella CARD-CTT³ (circa il 10% in termini di onere sinistri), considerata la disponibilità delle tabelle ministeriali sulle microlesioni e l'introduzione di criteri più stringenti e obiettivi per la valutazione delle lesioni personali di minore entità, si è ritenuto di innovare il precedente meccanismo di compensazione, prevedendo rimborsi basati sul valore reale dell'importo risarcito (c.d. *piè di lista*), calcolato al netto di un'eventuale franchigia fissa e/o percentuale.

3. Valutazioni d'impatto

I criteri individuati dall'IVASS, con riferimento al sistema CARD-CID, sono frutto di analisi condotte su diversi modelli e varie ipotesi, di cui sono stati valutati costi e benefici. Delle diverse modalità gestionali del sistema prese in considerazione è stata scelta la soluzione che prevede un meccanismo di regolazione delle compensazioni e di determinazione degli incentivi o delle penalizzazioni, in termini assoluti e comparativi, ritenuto il più idoneo al raggiungimento degli obiettivi previsti dalla legge.

Il meccanismo, individuato a seguito di un'analisi d'impatto condotta sui dati dei sinistri pagati a titolo definitivo al 30 giugno 2013 (fonte CONSAP-Stanza di compensazione), prevede modalità operative che incentivano le imprese verso comportamenti "virtuosi" e, nello stesso tempo, disincentivano "prassi opportunistiche".

Sono state innanzitutto analizzate statisticamente le caratteristiche delle imprese italiane. Dalla definizione di circa 20 modelli, o varianti di modelli, è stato possibile simulare, sulla base dei dati storici, gli effetti dell'applicazione degli incentivi o delle penalizzazioni su ciascuna impresa del mercato, in tutte le situazioni prese in esame. Per ciascuno dei modelli è stata inoltre effettuata un'analisi di *cluster* con simulazione Monte Carlo, basata sulla definizione di repliche del sistema assicurativo italiano con le stesse caratteristiche di volatilità del mercato reale.

² 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.

³ 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.

I risultati, riportati nell'allegato A, sono stati ottenuti per ciascuna impresa, o per *cluster* di imprese raggruppate in funzione della frequenza e del costo medio dei sinistri, considerando separatamente il settore dei "ciclomotori e motocicli" e quello dei "veicoli diversi da ciclomotori e motocicli" e distinguendo tra i risarcimenti per danni al veicolo assicurato e alle cose trasportate e le lesioni al conducente.

Per la gestione CARD-CTT, l'adozione di criteri oggettivi nell'accertamento e nella valutazione medico-legale delle lesioni di lieve entità ha indotto a operare un cambiamento nell'ambito del precedente meccanismo di compensazioni. Infatti, anche in considerazione del più ristretto campo di applicazione dei sinistri CARD-CTT, si ritiene che il rimborso *a piè di lista* possa costituire lo strumento più efficace per garantire un equo e corretto rimborso all'assicurato e, al tempo stesso, rendere snello ed efficiente il funzionamento del sistema.

Lo schema proposto:

- ❖ ricalca l'impianto dell'attuale sistema CARD, basato su rimborsi forfettari all'impresa gestoria dei sinistri gestiti per conto delle altre imprese, innovandolo alla luce delle carenze riscontrate nel suo funzionamento e introducendo un sistema premiante delle capacità gestionali delle imprese virtuose. Non risultano pertanto aggravii apprezzabili sulle imprese assicurative in quanto il sistema prescelto, per la parte più rilevante relativa ai sinistri CARD-CID, risulta modificato solo in minima parte;
- ❖ consente di disporre di un modello 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;
- ❖ prevede, allo scopo di consentire all'IVASS di stabilire annualmente i limiti per il calcolo delle compensazioni, la richiesta di invio di una specifica base dati 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.

4. Entrata in vigore

Lo schema di Provvedimento prevede quale data di entrata in vigore 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.

Il modello proposto è costruito su parametri, funzione di variabili esplicative dell'andamento dei costi e dell'efficienza della gestione aziendale e consente una periodica valutazione e calibrazione dei risultati, alla luce degli effetti che si verranno a misurare nel tempo.

Tenuto conto degli elementi innovativi introdotti ed allo scopo di pervenire ad un continuo miglioramento ed affinamento delle metodologie adottate, l'Istituto provvederà, decorso un idoneo periodo di osservazione, a sottoporre ad analisi gli effetti prodotti dall'introduzione del nuovo modello sul sistema, visti gli obiettivi di efficienza e contenimento dei costi da raggiungere e a valutare l'introduzione di eventuali correttivi o modifiche al modello.

TESTO DEL PROVVEDIMENTO

PROVVEDIMENTO 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.

L'ISTITUTO PER LA VIGILANZA SULLE ASSICURAZIONI

VISTA la legge 12 agosto 1982 n. 576 e successive modificazioni e integrazioni, concernente la riforma della vigilanza sulle assicurazioni;

VISTO il decreto legislativo 7 settembre 2005 n. 209 e successive modificazioni e integrazioni, recante il Codice delle Assicurazioni Private;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 18 luglio 2006, n. 254, recante la disciplina del risarcimento diretto dei danni derivanti dalla circolazione stradale, a norma dell'articolo 150 del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, modificato dal D.P.R. 18 febbraio 2009, n. 28, in particolare l'articolo 13 recante "Organizzazione e gestione del sistema di risarcimento diretto";

VISTO il decreto del Ministro dello Sviluppo Economico dell'11 dicembre 2009, concernente la differenziazione dei costi medi forfettari delle compensazioni tra imprese di assicurazione;

VISTO il decreto legge 6 luglio 2012 n. 95, recante "Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini", convertito con legge 7 agosto 2012 n. 135, istitutivo dell'IVASS;

VISTO il 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;

VISTO il Regolamento ISVAP n. 22, del 4 aprile 2008, concernente le disposizioni e gli schemi per la redazione del bilancio di esercizio e della relazione semestrale delle imprese di assicurazione e di riassicurazione di cui al titolo VIII (bilancio e scritture contabili) capo I (disposizioni generali sul bilancio), capo II (bilancio di esercizio) e capo V (revisione contabile) del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 – Codice delle Assicurazioni Private;

VISTO il Regolamento ISVAP n. 27, del 14 ottobre 2008, concernente la tenuta dei registri assicurativi di cui all'articolo 101 del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 – Codice delle Assicurazioni Private;

CONSIDERATO che la legge 24 marzo 2012, n. 27, all'articolo 29 (Efficienza produttiva del risarcimento diretto) attribuisce all'IVASS il potere di individuare un criterio per il calcolo dei valori dei costi e delle eventuali franchigie sulla base dei quali vengono definite le compensazioni tra compagnie, nonché il potere di stabilire annualmente il limite delle stesse;

CONSIDERATO che il suddetto criterio è individuato al fine di incentivare l'efficienza produttiva delle imprese assicurative e in particolare di controllare i costi dei rimborsi e di individuare le frodi;

CONSIDERATA la comunicazione interpretativa del 2 febbraio 2000 della Commissione Europea in materia di libera prestazione di servizi e interesse generale nel settore delle assicurazioni;

adotta il seguente

PROVVEDIMENTO

Art. 1 (Definizioni)

1. Ai fini del presente Provvedimento si intendono per:

- a) "CARD": la Convenzione tra assicuratori per il risarcimento diretto e per la regolazione dei rimborsi e delle compensazioni conseguenti ai risarcimenti operati ai sensi degli articoli 141, 149 e 150 del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e del decreto del Presidente della Repubblica del 18 luglio 2006, n. 254;
- b) "CARD-CID": la parte seconda della CARD per l'indennizzo diretto dei danni relativi ai conducenti, ai veicoli e alle cose trasportate di proprietà dei conducenti o dei proprietari dei veicoli;
- c) "CARD-CTT": la parte terza della CARD per l'esercizio del diritto di rivalsa per i danni relativi ai terzi trasportati e alle cose di proprietà dei terzi trasportati;
- d) "decreto": il decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, recante il Codice delle Assicurazioni Private;
- e) "impresa": la società autorizzata ad esercitare l'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile autoveicoli, con i limiti di cui all'articolo 150, comma 2 del decreto;
- f) "forfait": costo medio del danno stabilito dal Comitato tecnico per la regolazione dei rapporti contabili tra imprese di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 luglio 2006, n. 254;
- h) "impresa debitrice": l'impresa di assicurazione per la quale i danni provocati, in tutto o in parte, dai propri assicurati sono risarciti da altre imprese per suo conto;
- i) "impresa gestonaria": l'impresa di assicurazione che effettua un risarcimento per conto dell'impresa debitrice;
- j) "IVASS": l'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni;
- k) "partita di danno": l'insieme dei danni afferenti il medesimo danneggiato o assicurato o trattati nell'ambito della medesima tipologia di gestione;
- l) "risarcimento diretto": la procedura per la regolazione dei risarcimenti prevista dagli articoli 141, 149 e 150 del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209;
- m) "sinistri CARD": i sinistri e/o le partite di danno regolati dalla procedura di risarcimento diretto, trattati dall'impresa di assicurazione in qualità di impresa gestonaria per conto delle debtrici. Sono compresi anche i sinistri, regolati dalla procedura di risarcimento diretto, che coinvolgono veicoli assicurati presso la medesima impresa verificatisi a partire dal 1° gennaio 2009;
- n) "Stanza di Compensazione": il complesso di regolazioni contabili dei rapporti economici tra imprese partecipanti alla CARD di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 luglio 2006, n. 254.

Art. 2
(Oggetto del Provvedimento)

1. Il Provvedimento disciplina il criterio di calcolo dei valori dei costi e delle eventuali franchigie sulla base dei quali vengono definite le compensazioni tra compagnie e stabilisce il limite alle stesse, in attuazione dell'articolo 29, commi 1 e 2 della legge del 24 marzo 2012, n. 27, nell'ambito della procedura di risarcimento diretto disciplinato dall'articolo 150 del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209.

Art. 3
(Criterio di calcolo per la determinazione delle compensazioni CARD-CID)

1. Le compensazioni per 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, sono effettuate nel corso dell'esercizio sulla base di un costo medio unico determinato annualmente. Il costo medio unico è calcolato sulla base dei risarcimenti effettivamente corrisposti nell'esercizio precedente per i sinistri rientranti nell'ambito della CARD-CID in base alle rilevazioni contabili della Stanza di Compensazione, per le seguenti grandi tipologie di veicolo:

- a) "ciclomotori e motocicli";
- b) "veicoli diversi da ciclomotori e motocicli".

Limitatamente ai danni al veicolo assicurato e alle cose trasportate le compensazioni sono differenziate, con riferimento a ciascuna grande tipologia di veicolo, in tre macroaree territorialmente omogenee.

2. Le compensazioni di cui al comma 1 sono integrate con i valori degli incentivi e delle penalizzazioni determinati, secondo le modalità descritte nell'allegato 1 in base alle rilevazioni contabili della Stanza di Compensazione, per le imprese che nell'anno precedente hanno emesso premi in misura superiore alle soglie individuate ai sensi dell'articolo 5, per la macroclasse "ciclomotori e motocicli" o per la macroclasse "veicoli diversi da ciclomotori e motocicli".
3. I valori degli incentivi e delle penalizzazioni sono calcolati, con riferimento a ciascuna generazione, in funzione dei costi medi differenziati per le grandi tipologie di veicolo e le macroaree territoriali di cui al comma 1, nonché in funzione della velocità di liquidazione sinistri differenziata per le grandi tipologie di veicolo di cui al comma 1. Sono considerate nell'ambito di ciascuna macroclasse le sole imprese che superano la corrispondente soglia di cui al comma 2.
4. La Stanza di Compensazione, alla chiusura dell'esercizio, determina i valori degli incentivi e delle penalizzazioni tenuto conto dei limiti stabiliti dall'IVASS ai sensi dell'articolo 5, comma 1.

Art. 4
(Criterio di calcolo per la determinazione delle compensazioni CARD-CTT)

1. Le compensazioni per la regolazione contabile dei rapporti economici per i danni alla persona del terzo trasportato e alle cose di sua proprietà sono effettuate attraverso

rimborsi basati sul valore reale dell'importo risarcito che può essere gravato da una franchigia, assoluta e/o percentuale.

2. Le compensazioni di cui al comma 1 sono determinate distintamente per le seguenti grandi tipologie di veicolo:
 - a) ciclomotori e motocicli;
 - b) veicoli diversi da ciclomotori e motocicli.

Art. 5

(Fissazione dei limiti per il calcolo delle compensazioni)

1. Ai fini dell'applicazione dei criteri di calcolo di cui agli articoli 3 e 4 l'IVASS, sulla base dell'andamento effettivo dei costi e dell'esperienza maturata, fissa entro il 31 dicembre dell'anno antecedente a quello di riferimento:
 - a) in relazione alla CARD-CID, le soglie minime dei premi, nonché la misura del percentile utilizzato per la determinazione dell'importo minimo dei sinistri da includere nell'algoritmo di calcolo e i valori massimi degli scostamenti percentuali degli incentivi e delle penalizzazioni adottati per la determinazione dei relativi importi;
 - b) in relazione alla CARD-CTT, i limiti dei valori assoluti e/o percentuali della franchigia.
2. L'IVASS rende noti, entro i medesimi termini, con Provvedimento pubblicato sul proprio sito internet, i valori di cui al comma 1. Nel medesimo Provvedimento comunica il valore dell'importo minimo dei sinistri da includere nell'algoritmo di calcolo degli incentivi o penalizzazioni dell'anno in corso, determinato secondo le modalità descritte nell'allegato 1.

Art. 6

(Tenuta dei registri assicurativi e del modulo di sviluppo sinistri per le imprese con sede legale in altri Stati membri)

1. Le imprese con sede legale in altri Stati membri che aderiscono alla procedura di risarcimento diretto sono tenute alla compilazione:
 - a) per le sole partite di danno CARD, dei registri dei sinistri di cui agli articoli da 22 a 26 del Regolamento ISVAP n. 27 del 14 ottobre 2008, secondo le modalità previste dal regolamento stesso;
 - b) del modulo 29A.2-SINISTRI CARD e dell'allegato 1 al modulo 29A.2, di cui al Regolamento n. 22 del 4 aprile 2008, secondo le modalità previste dal regolamento stesso.
2. Le imprese assicurano il raccordo tra le totalizzazioni dei registri assicurativi di cui al comma 1, lettera a) e gli importi indicati nel modulo di cui al comma 1, lettera b), secondo le istruzioni dettate nell'allegato 1, lettera C, del Regolamento ISVAP n. 27 del 14 ottobre 2008. Le imprese conservano evidenza degli elementi che determinano gli eventuali disallineamenti.
3. Le imprese operanti in regime di stabilimento conservano i registri assicurativi e il modulo di sviluppo sinistri di cui al comma 1 presso la propria sede in Italia.
4. Le imprese operanti in regime di libera prestazione di servizi conservano i registri assicurativi e il modulo di sviluppo sinistri di cui al comma 1 presso la sede del rappresentante per la gestione dei sinistri di cui all'articolo 25 del decreto.

Art. 7

(Informazioni sui sinistri di tipologia di gestione CARD)

1. Ai fini della fissazione dei limiti di cui all'articolo 5, le imprese trasmettono all'IVASS i dati sui sinistri CARD, secondo gli schemi e le relative istruzioni di compilazione e trasmissione riportati negli Allegati 2 e 3. La trasmissione di tali dati avviene entro un mese dalla data di approvazione del bilancio, salvo per le imprese con sede legale in altri Stati membri che provvedono entro il 31 maggio di ciascun anno.
2. Le imprese che, a seguito di operazioni straordinarie di fusione o trasferimento totale di portafoglio, hanno acquisito portafogli che hanno dato luogo a sinistri CARD, forniscono le informazioni con riferimento ai sinistri e ai relativi risarcimenti come se gli effetti dell'operazione straordinaria fossero sempre esistiti.
3. Nei medesimi termini e con le medesime finalità di cui al comma 1, le imprese redigono una relazione nella quale sono illustrate le modalità operative seguite per l'elaborazione dei dati e riferiscono in merito all'analisi svolta per verificare che le differenze riscontrate, rispetto ai dati contenuti nella modulistica di vigilanza, siano giustificate dalle differenti modalità di rilevazione delle voci di costo. Nel documento sono, inoltre, fornite adeguate motivazioni in merito a ogni altro eventuale disallineamento rispetto alla modulistica di vigilanza o, per le imprese con sede legale in altri Stati membri, al modulo di cui all'articolo 6 comma 1, lettera b).
4. La relazione di cui al comma 3 è sottoscritta per le imprese di assicurazione autorizzate in Italia dal responsabile dell'impresa e dall'attuario incaricato ai sensi dell'articolo 34, comma 1, del decreto.
5. Le imprese con sede legale in altri Stati membri che aderiscono alla procedura di risarcimento diretto, comunicano all'IVASS il nominativo di un responsabile ai fini dell'adempimento degli obblighi di cui ai commi 3 e 4 del presente articolo, entro dieci giorni dalla nomina.
6. Le imprese conservano presso la propria sede in Italia la relazione di cui al comma 3 comprensiva degli elaborati tecnici utilizzati per la redazione della stessa. Le imprese operanti in regime di libera prestazione di servizi conservano la relazione presso la sede del rappresentante per la gestione dei sinistri.

Art. 8

(Modifiche al Regolamento ISVAP n. 22 del 4 aprile del 2008)

1. Le istruzioni relative all'allegato 1 al Modulo 17 del ramo responsabilità civile autoveicoli terrestri (ramo 10), di cui all'allegato 4 al Regolamento ISVAP n. 22 del 4 aprile del 2008, sono modificate come segue:
 - a) con riferimento alla voce 87, di seguito alla frase "La voce accoglie altresì i rimborsi spese costituiti dalle penalità che all'esito della procedura arbitrale prevista dalla CARD sono attribuite all'impresa" è aggiunto "e gli incentivi contabilizzati, alla chiusura dell'esercizio, per la regolazione delle compensazioni CARD-CID.";

- b) con riferimento alla voce 88, di seguito alla frase “le altre penalità previste dalla CARD” è aggiunto “e le penalizzazioni contabilizzate, alla chiusura dell’esercizio, per la regolazione delle compensazioni CARD-CID.”.

Art. 9
(Entrata in vigore)

1. Il presente Provvedimento, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, nel Bollettino e sul sito internet dell'IVASS, entra in vigore a decorrere dal 1° gennaio 2015.

ANALISI DI IMPATTO

INTRODUZIONE DEL MECCANISMO DI INCENTIVAZIONE/PENALIZZAZIONE

1. Obiettivo generale

L'analisi di modelli alternativi della gestione CARD-CID delle imprese assicurative italiane è stata condotta al fine di valutarne l'efficacia, ad alcuni anni dall'introduzione del procedura di risarcimento diretto, avvenuta nel 2007.

I meccanismi di incentivazione e penalizzazione hanno lo scopo generale di favorire le imprese il cui comportamento è ritenuto virtuoso e, parallelamente, scoraggiare quei comportamenti distorsivi del sistema che, in ultima analisi, penalizzano gli assicurati.

Tenendo in considerazione l'estrema variabilità del mercato italiano, sono stati presi in esame più modelli ed è stata applicata una metodologia di indagine che ha permesso di selezionare l'algoritmo risultato più efficace, cioè tale da introdurre gli incentivi per le imprese effettivamente più virtuose evitando, tuttavia, eccessive penalizzazioni per le altre.

2. Analisi del mercato CARD italiano

Le analisi sono state condotte sulla base delle informazioni presenti nell'archivio CONSAP, contenente il dettaglio dei sinistri CARD avvenuti in Italia dal 2007, per i sinistri accaduti nel biennio 2010-2011 e regolati al 30 giugno 2013 separatamente per le macroclassi "ciclomotori e motocicli" e "veicoli diversi da ciclomotori e motocicli".

Sono state selezionate in particolare 49 imprese relativamente alla macroclasse "veicoli diversi da ciclomotori e motocicli" e 48 per la macroclasse "ciclomotori e motocicli", includendo sia le imprese sottoposte alla vigilanza dell'Istituto che le imprese UE che operano in Italia ed hanno richiesto di aderire alla convenzione CARD.

Avendo a disposizione i dati di dettaglio dei sinistri avvenuti nel territorio italiano, è stato possibile condurre analisi puntuali, relative alla distribuzione complessiva del mercato e quella della singola impresa dei costi sostenuti per ciascuna tipologia di macroclasse, circa l'evoluzione nel tempo del processo di regolazione dei sinistri e di distribuzione dei costi nelle zone geografiche in cui è ripartito il territorio nazionale.

3. Introduzione dei modelli di incentivazione o penalizzazione

Sono state definite ed analizzate venti diverse varianti degli algoritmi che avrebbero introdotto gli incentivi e le penalizzazioni. Ciascuno di questi si sovrappone e si basa sul sistema attuale con rimborso a *forfait* oppure, in alternativa, ha consistenza in un sistema che prevede il rimborso a *piè di lista*.

I principali modelli oggetto di analisi sono stati i seguenti:

a) Risarcimento diretto a piè di lista con correttivo a spread

Nella forma più semplice di risarcimento diretto, l'impresa gestionaria paga i sinistri subiti (gestiti) e viene rimborsata dell'intero importo del risarcimento ("*piè di lista*") dalla

debitrice. In questo modello il “*piè di lista*” viene corretto da una componente pari al differenziale tra i costi medi: chi ha il costo medio più alto paga all'altra impresa il differenziale per il numero sinistri subiti e rimborsati dall'impresa debitrice.

b) Risarcimento diretto con conguaglio basato sui costi della debitrice

In questo sistema il conguaglio si ottiene sulla base del costo medio dell'impresa debitrice. I rimborsi sono pertanto effettuati accreditando i sinistri subiti (gestiti) per il costo medio della controparte (debitrice) e addebitando i sinistri causati per il proprio costo medio (in quanto debitrice).

c) Forfait con bonus/malus

Si basa sull'attuale sistema a *forfait* a cui si aggiunge un ulteriore correttivo (c.d. bonus/malus) calcolabile come conguaglio periodico (es. semestrale) e derivante dal confronto bilaterale non solo tra numero sinistri ma anche tra costi medi. L'obiettivo consiste nel premiare chi ha sia i costi medi sotto il *forfait* (obiettivo macro) sia i costi più bassi nel confronto bilaterale (obiettivo micro).

d) Modello Lineare

Anche questo modello si basa sull'attuale sistema a *forfait* a cui si aggiunge un ulteriore correttivo. Il modello prevede l'erogazione a fine anno di un incentivo/penalizzazione in funzione delle caratteristiche cinematiche e dinamiche di ciascuna impresa, nell'operare come gestionaria ed in relazione alla restante porzione del mercato.

Le valutazioni sono state condotte, per ciascuno dei modelli, secondo due diverse direttrici. Innanzitutto è stata valutata la situazione di ciascuna impresa utilizzando i dati dei sinistri accaduti nel 2010 e nel 2011. Sulla base dei dati riscontrati sono stati definiti 4 raggruppamenti di imprese (*analisi di clustering*), in funzione del livello dei costi medi totali dei sinistri e della frequenza dei sinistri causati, ritenendo fossero da privilegiare le imprese con costi medi inferiori alla media di mercato e che avessero, negli anni, selezionato un portafoglio con sinistrosità limitata. Questo ha permesso di condurre l'analisi in maniera puntuale ma, allo stesso tempo, di prescindere dalle specifiche situazioni allo scopo di evidenziare la risposta di ciascun modello a seconda delle diverse caratteristiche dei diversi gruppi di imprese.

La seconda tipologia di analisi realizzata fornisce informazioni aggregate per ciascuno dei 4 *cluster* e si basa sul metodo di simulazione Monte Carlo generando repliche del sistema assicurativo italiano con le stesse caratteristiche di volatilità del mercato reale.

4. Valutazione comparata dei risultati e selezione del modello

Sono state realizzate, per ciascuno dei modelli, le due tipologie di analisi descritte selezionando, qualora presenti, gli opportuni parametri. Alcuni modelli sono apparsi subito come non idonei in quanto avrebbero introdotto una eccessiva volatilità dei risultati e per l'assenza o l'insufficiente struttura di parametri di calibrazione, per cui non sarebbe stato possibile alcun affinamento successivo.

Si riportano nel seguito la sintesi dei risultati di alcune simulazioni effettuate, in relazione ai sinistri CARD-CID distinti per danni a cose e lesioni al conducente, per i 4 raggruppamenti di imprese individuati.

Determinati la frequenza e il costo medio sinistri CARD-CID dell'intero mercato, è definita come:

- ✓ **ZONA A:** il gruppo delle imprese con frequenza e costo medio sinistri superiore rispetto al mercato;
- ✓ **ZONA B:** il gruppo di imprese con frequenza inferiore e costo medio sinistri superiore rispetto al mercato;
- ✓ **ZONA C:** il gruppo di imprese con frequenza superiore e costo medio sinistri inferiore rispetto al mercato;
- ✓ **ZONA D:** il gruppo di imprese con frequenza e costo medio sinistri inferiore rispetto al mercato.

I valori sotto riportati, determinati rispetto al reale andamento dei sinistri della generazione 2010 esprimono, per condizioni simili e tali da consentire il confronto, la diminuzione/incremento percentuale dell'onere complessivo dei sinistri del gruppo esaminato rispetto all'attuale sistema, per effetto dell'applicazione del nuovo modello.

Risarcimento diretto a piè di lista con correttivo a spread

Gruppo	Incentivo/penalizzazione valore medio (%)	Incentivo/penalizzazione valore minimo (%)	Incentivo/penalizzazione valore massimo (%)
A	3,99	-3,55	20,11
B	4,98	-7,39	20,10
C	-1,91	-10,16	12,18
D	-1,87	-13,44	3,10

Risarcimento diretto con conguaglio basato sui costi della debitrice

Gruppo	Incentivo/penalizzazione valore medio (%)	Incentivo/penalizzazione valore minimo (%)	Incentivo/penalizzazione valore massimo (%)
A	1,59	-6,27	6,49
B	2,48	-4,81	20,20
C	-1,41	-8,51	2,57
D	-1,67	-25,79	11,32

Forfait con bonus/malus

Gruppo	Incentivo/penalizzazione valore medio (%)	Incentivo/penalizzazione valore minimo (%)	Incentivo/penalizzazione valore massimo (%)
A	4,83	1,51	10,97
B	6,46	1,06	12,95
C	-4,09	-15,65	-1,11
D	-4,61	-17,58	8,64

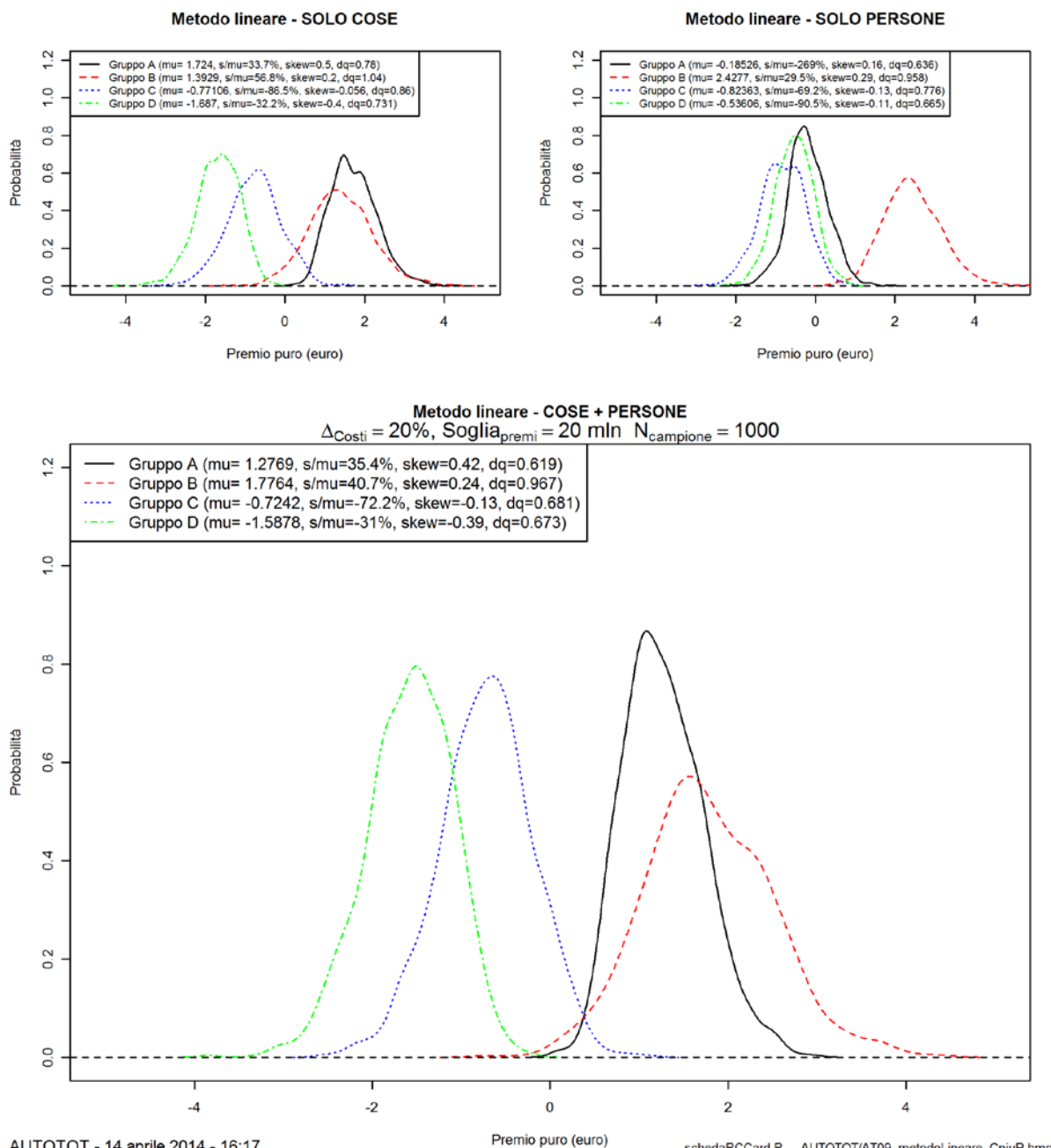
Modello lineare (*)

Gruppo	Incentivo/penalizzazione valore medio (%)	Incentivo/penalizzazione valore minimo (%)	Incentivo/penalizzazione valore massimo (%)
A	1,40	-2,22	10,30
B	1,96	-0,54	7,42
C	-0,74	-7,58	0,22
D	-1,78	-8,10	1,18

(*) Per conformità ai precedenti modelli sono prese in esame esclusivamente il danno a cose del territorio nazionale e le lesioni al conducente. I successivi sviluppi del modello, di cui al paragrafo 5, considerano anche ulteriori fattori per la determinazione dell'incentivo/penalizzazione.

Come si evince dalla tabella sopra riportata, dalla valutazione comparata dei risultati, è risultato che il modello lineare è quello dotato delle caratteristiche migliori al fine di produrre il corretto impianto di incentivi. Si basa infatti sul meccanismo del *forfait* attualmente in vigore, il che non induce aggravii per le imprese, ed è associato ad un algoritmo semplice che introduce in maniera naturale limiti alle percentuali di incentivo/penalizzazione, garantendo la stabilità del mercato assicurativo. La struttura di parametri è piuttosto articolata ed è possibile, pertanto, una progressiva calibrazione.

Si riportano di seguito un grafico che riassume, sempre in termini di variazione percentuale dei diversi modelli rispetto all'onere complessivo dei sinistri, i risultati più significativi delle simulazioni stocastiche.



5. Il modello lineare: ulteriori raffinamenti

L'attenzione si è pertanto focalizzata sull'analisi del modello lineare e sono stati introdotti, via via, raffinamenti ed estensioni al fine di rendere il modello maggiormente efficace.

I parametri presi in considerazione dal modello sono i seguenti:

- a) l'incentivo/penalizzazione tiene conto del costo medio dei sinistri subiti (gestiti) da ciascuna impresa rispetto a tutte le altre per tener conto della capacità della stessa di contenere i costi attraverso una gestione efficiente. Per limitare comportamenti anomali, è stata prevista una soglia che fissa il livello minimo di importo del risarcimento per far rientrare il sinistro nella valutazione;
- b) è stato introdotto un incentivo/penalizzazione per considerare la capacità dell'azienda di ridurre i propri costi nel tempo, basato sul rapporto tra il costo medio registrato dall'impresa in un anno rispetto al precedente;
- c) viene previsto uno specifico livello di incentivo/penalizzazione legato alla velocità di liquidazione dei sinistri.

6. Conclusioni

Il modello prescelto ricalca per la quasi totalità dei sinistri, riconducibili alla gestione CARD-CID, l'impianto dell'attuale sistema CARD, basato su rimborsi forfettari all'impresa gestionaria dei sinistri gestiti per conto delle altre imprese, rinnovandolo alla luce delle carenze riscontrate nel suo funzionamento e introducendo un sistema premiante delle capacità gestionali delle imprese virtuose.

Non risultano aggravii apprezzabili sulle imprese assicurative in quanto il sistema, per la parte più rilevante, risulta modificato solo in minima parte richiedendo la determinazione degli incentivi/penalizzazione sulla base di un algoritmo estremamente semplice e la corresponsione di un unico flusso per la regolazione tra imprese degli incentivi/penalizzazioni, alla chiusura del periodo di osservazione.

Per la gestione CARD-CTT, l'adozione di criteri oggettivi nell'accertamento e nella valutazione medico-legale delle lesioni di lieve entità ha indotto a operare un cambiamento nell'ambito del precedente meccanismo di compensazioni. Infatti, anche in considerazione del più ristretto campo di applicazione dei sinistri CARD-CTT, si ritiene che il rimborso a *piè di lista* possa costituire lo strumento più efficace per garantire un equo e corretto rimborso all'assicurato e, al tempo stesso, rendere snello ed efficiente il funzionamento del sistema.

NOTA METODOLOGICA

GESTIONE CARD-CID

CALCOLO INCENTIVI/PENALIZZAZIONI A FINE ANNO

1. Calcolo della percentuale di incentivo/penalizzazione in relazione al costo medio dei sinistri subiti

Il valore percentuale dell'incentivo/penalizzazione è determinato per singola generazione alla fine di ciascun anno di osservazione sulla base del costo medio sostenuto da ciascuna impresa per i sinistri CARD-CID subiti e pagati a titolo definitivo, di importo superiore ad una soglia minima prefissata.

L'importo relativo all'incentivo/penalizzazione è calcolato come prodotto tra la percentuale dell'incentivo/penalizzazione così determinata e l'onere complessivo dei sinistri subiti.

La valutazione è effettuata a partire dall'anno di generazione (antidurata 0) ed è aggiornata nei successivi due anni (antidurata 1 e 2).

CM_i^s = costo medio dei sinistri subiti (gestiti) in un certo anno di generazione dalla i-ma impresa il cui importo totale è superiore alla soglia minima, pagati a titolo definitivo fino alla data di riferimento.

NS_i = numero complessivo dei sinistri subiti (gestiti) in un certo anno di generazione dalla i-ma impresa, pagati a titolo definitivo fino alla data di riferimento.

CM_i = costo medio dei sinistri subiti (gestiti) in un certo anno di generazione dalla i-ma impresa, pagati a titolo definitivo fino alla data di riferimento.

$NS_i CM_i$ = onere complessivo dei sinistri subiti (gestiti) in un certo anno di generazione dalla i-ma impresa, pagati a titolo definitivo fino alla data di riferimento.

p_i^c = percentuale associata all'incentivo (se negativa) o alla penalizzazione (se positiva) in relazione ai costi medi della i-ma impresa.

$p_i^c NS_i CM_i$ = importo dell'incentivo (se p_i^c è negativa) o della penalizzazione (se p_i^c è positiva) in relazione ai costi medi della i-ma impresa.

Tutte le variabili sono calcolate includendo i sinistri CARD naturali.

Al fine del calcolo del p_i^c sono presi in esame esclusivamente i dati registrati dalle imprese che rientrano nell'ambito di applicazione del presente modello.

In particolare posto che:

CM_{max}^s = costo medio massimo dei sinistri subiti (gestiti) in un certo anno di generazione il cui importo totale è superiore alla soglia minima, pagati a titolo definitivo fino alla data di riferimento, determinato in relazione alle imprese operanti sul mercato.

CM_{min}^s = costo medio minimo dei sinistri subiti (gestiti) in un certo anno di generazione il cui importo totale è superiore alla soglia minima, pagati a titolo definitivo fino alla data di riferimento, determinato in relazione alle imprese operanti sul mercato.

Il valore massimo e il valore minimo dei costi medi sono individuati considerando le imprese che rientrano nell'ambito di applicazione del presente modello; viceversa, al fine della valutazione del costo medio CM_i di ciascuna impresa, sono inclusi tutti i sinistri CARD-CID subiti dalla stessa, nei confronti di qualunque impresa rientrante nel sistema CARD-CID.

Il valore percentuale p_i^c dell'incentivo/penalizzazione relativo al costo medio, riferito ad una certa generazione per la i -ma impresa, è ottenuto applicando una funzione lineare del costo medio dei sinistri subiti e pagati a titolo definitivo fino alla data di riferimento.

Quindi:

$$p_i^c = m^c CM_i^s + q^c$$

I valori dei parametri m^c e q^c sono determinati imponendo le due condizioni di seguito definite.

1. La misura dello scostamento tra la percentuale p_i^c dell'incentivo/penalizzazione per l'impresa con il costo medio subito massimo e il corrispondente valore percentuale per l'impresa con costo medio subito minimo è stabilito in misura fissa.

Nel dettaglio, dato:

$$p_{max}^c = m^c CM_{max}^s + q^c$$

$$p_{min}^c = m^c CM_{min}^s + q^c$$

Si pone la condizione:

$$\Delta^c = p_{max}^c - p_{min}^c$$

Dove Δ^c , definita come misura massima degli scostamenti percentuali degli incentivi e delle penalizzazioni, è una percentuale stabilita a priori.

2. La seconda condizione è scelta in modo tale da rendere nulla la somma degli incentivi/penalizzazioni scambiati tra le imprese per una certa generazione, ossia imponendo la relazione:

$$\sum_i p_i^c CM_i NS_i = 0$$

Le due condizioni sopra definite consentono di determinare univocamente i valori dei parametri m^c e q^c che risultano pari a:

$$m^c = \frac{\Delta^c}{CM_{max}^s - CM_{min}^s}$$

$$q^c = -m^c \frac{\sum_i CM_i^s CM_i NS_i}{\sum_i CM_i NS_i}$$

Il valore p_i^c è calcolato per diverse tipologie di costi medi, opportunamente definiti, all'interno di macroclassi, tipologia di risarcimento (cose e lesioni) e macroaree territoriali.

2. Calcolo della percentuale di incentivo/penalizzazione in base alla dinamica temporale del costo medio dei sinistri subiti

Il valore percentuale dell'incentivo/penalizzazione è determinato alla fine di ciascun anno di osservazione sulla base del decremento/incremento del costo medio per danni al veicolo e alle cose trasportate, sostenuto da ciascuna impresa per i sinistri CARD-CID subiti e pagati a titolo definitivo nell'anno di generazione rispetto al medesimo importo calcolato con riferimento all'anno di generazione immediatamente precedente.

L'importo relativo all'incentivo/penalizzazione è calcolato come prodotto tra la percentuale dell'incentivo/penalizzazione così determinata e l'onere complessivo per danni al veicolo e alle cose trasportate, dei sinistri subiti e pagati a titolo definitivo nell'anno di generazione.

La valutazione è effettuata una unica volta nell'anno di generazione (antidurata 0).

Nel dettaglio, posto:

$NS_{i,k}$ = numero dei sinistri subiti (gestiti) pagati a titolo definitivo dalla i-ma impresa nell'anno di generazione k (antidurata 0).

$CM_{i,k}$ = costo medio dei sinistri subiti (gestiti) pagati a titolo definitivo dalla i-ma impresa nell'anno di generazione k (antidurata 0).

$NS_i CM_i$ = onere complessivo dei sinistri subiti (gestiti) pagati a titolo definitivo dalla i-ma impresa nell'anno di generazione oggetto di osservazione (antidurata 0).

p_i^d = percentuale associata all'incentivo (se negativa) o alla penalizzazione (se positiva) in relazione alla dinamica temporale del costo medio dei sinistri subiti (gestiti) della i-ma impresa.

$p_i^d NS_i CM_i$ = importo dell'incentivo (se p_i^d è negativa) o della penalizzazione (se p_i^d è positiva) in relazione alla dinamica temporale del costo medio dei sinistri subiti (gestiti) della i-ma impresa.

Le valutazioni devono essere condotte facendo riferimento per:

- la macroclasse "ciclomotori e motocicli", al numero e al costo medio dei sinistri complessivi della macroclasse.
- la macroclasse "veicoli diversi da ciclomotori e motocicli", al numero e al costo medio dei sinistri della macroarea 1 della macroclasse.

Tutte le variabili sono calcolate includendo i sinistri CARD naturali.

La dinamica del costo medio al termine dell'anno di osservazione è definita dalla relazione:

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

Dove k indica la generazione relativa al periodo di osservazione considerato e k-1 la generazione immediatamente precedente.

Al fine del calcolo del p_i^d sono presi in esame esclusivamente i dati registrati dalle imprese che rientrano nell'ambito di applicazione del presente modello.

In particolare posto che:

d_{max} = indice di incremento/decremento massimo/minimo del costo medio dei sinistri subiti (gestiti) pagati a titolo definitivo nell'anno di generazione, determinato in relazione alle imprese operanti sul mercato.

d_{min} = indice di incremento/decremento minimo/massimo del costo medio dei sinistri subiti (gestiti) pagati a titolo definitivo nell'anno di generazione, determinato in relazione alle imprese operanti sul mercato.

Il valore massimo e il valore minimo della dinamica del costo medio sono individuati considerando le imprese che rientrano nell'ambito di applicazione del presente modello; viceversa, al fine della valutazione del costo medio CM_i di ciascuna impresa, sono inclusi tutti i sinistri CARD-CID subiti dalla stessa, nei confronti di qualunque impresa rientrante nel sistema CARD-CID.

Il valore percentuale p_i^d dell'incentivo/penalizzazione relativo alla dinamica del costo medio per la i-ma impresa, è ottenuto applicando una funzione lineare del coefficiente d_i .

Quindi:

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

I valori dei parametri m^d e q^d sono determinati imponendo le due condizioni di seguito definite.

1. La misura dello scostamento tra la percentuale p_i^d dell'incentivo/penalizzazione dell'impresa con dinamica del costo medio minima e il corrispondente valore percentuale per l'impresa con dinamica del costo medio massima è stabilita in misura fissa.

Nel dettaglio, dato:

$$p_{max}^d = m^d d_{min} + q^d$$

$$p_{min}^d = m^d d_{max} + q^d$$

Si pone la condizione:

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

Dove Δ^d , definita come misura massima degli scostamenti percentuali degli incentivi e delle penalizzazioni, è una percentuale stabilita a priori.

2. La seconda condizione è scelta in modo tale da rendere nulla la somma degli incentivi/penalizzazioni scambiati tra le imprese, ossia imponendo la relazione:

$$\sum_i p_i^d NS_i CM_i = 0$$

Le due condizioni sopra definite consentono di determinare univocamente i valori dei parametri m^d e q^d che risultano pari a:

$$m^d = \frac{\Delta^d}{d_{max} - d_{min}}$$

$$q^d = -m^d \frac{\sum_i d_i NS_i CM_i}{\sum_i NS_i CM_i}$$

Il valore p_i^d è calcolato per diverse tipologie di costi medi, opportunamente definiti, all'interno di macroclassi e macroaree territoriali.

3. Calcolo della percentuale di incentivo/penalizzazione in relazione alla velocità di liquidazione dei sinistri subiti

Il valore percentuale dell'incentivo/penalizzazione è determinato per i sinistri CARD-CID sulla base della velocità di liquidazione delle generazione stessa.

La valutazione è effettuata una unica volta nell'anno di generazione (antidurata 0).

Nel dettaglio posto:

ND_i = numero complessivo dei sinistri CARD-CID subiti (gestiti) dalla i-ma impresa accaduti e denunciati nell'anno di generazione (antidurata 0) al netto dei sinistri della stessa tipologia che in base alla consultazione dell'Archivio Integrato Antifrode (AIA)¹ presentino un indicatore sintetico (*score di sintes*) di livello "alto" secondo i criteri definiti nel Regolamento sull'AIA che verrà emanato da IVASS.

NS_i = numero dei sinistri subiti (gestiti) pagati a titolo definitivo dalla i-ma impresa nell'anno di generazione (antidurata 0).

CM_i = costo medio dei sinistri subiti (gestiti) pagati a titolo definitivo dalla i-ma impresa nell'anno di generazione (antidurata 0).

¹ Art. 21 del D.L. 18 ottobre 2012 n. 179 convertito con Legge del 17 dicembre 2012 n. 221.

NS_iCM_i = onere complessivo dei sinistri subiti (gestiti) pagati a titolo definitivo dalla i-ma impresa nell'anno di generazione (antidurata 0).

p_i^f = percentuale associata all'incentivo (se negativa) o alla penalizzazione (se positiva) in relazione alla velocità di liquidazione della i-ma impresa.

$p_i^f NS_iCM_i$ = importo dell'incentivo (se p_i^f è negativo) o della penalizzazione (se p_i^f è positivo) in relazione alla velocità di liquidazione della i-ma impresa.

Tutte le variabili sono calcolate includendo i sinistri CARD naturali.

La percentuale dell'importo dell'incentivo/penalizzazione si ottiene considerando la velocità di liquidazione al termine dell'anno di generazione ed è calcolato come valore percentuale dell'onere complessivo dei sinistri subiti.

La velocità di liquidazione dei sinistri subiti pagati a titolo definitivo nell'anno di generazione è definita dalla relazione:

$$f_i = \frac{NS_i}{ND_i}$$

Al fine del calcolo del p_i^f sono presi in esame esclusivamente i dati registrati dalle imprese che rientrano nell'ambito di applicazione del presente modello.

In particolare posto che:

f_{max} = velocità massima di liquidazione dei sinistri subiti (gestiti) pagati a titolo definitivo nell'anno di generazione, determinata in relazione alle imprese operanti sul mercato.

f_{min} = velocità minima di liquidazione dei sinistri subiti (gestiti) pagati a titolo definitivo nell'anno di generazione, determinata in relazione alle imprese operanti sul mercato.

Il valore massimo e il valore minimo della velocità di liquidazione sono individuati considerando le imprese che rientrano nell'ambito di applicazione del presente modello.

Il valore percentuale p_i^f dell'incentivo/penalizzazione per la i-ma impresa, calcolato alla fine dell'anno di generazione dei sinistri, è ottenuto applicando una funzione lineare della velocità di liquidazione dei sinistri subiti nell'anno di generazione dei sinistri.

Quindi:

$$p_i^f = m^f f_i + q^f$$

I valori dei parametri m^f e q^f sono determinati imponendo le due condizioni di seguito definite.

3. La misura dello scostamento tra la percentuale p_i^f dell'incentivo/penalizzazione dell'impresa con velocità di liquidazione minima e il corrispondente valore percentuale per l'impresa con velocità di liquidazione massima è stabilita in misura fissa.

Nel dettaglio, dato:

$$p_{max}^f = m^f f_{min} + q^f$$

$$p_{min}^f = m^f f_{max} + q^f$$

Si pone la condizione:

$$\Delta^f = p_{max}^f - p_{min}^f$$

Dove Δ^f , definita come misura massima degli scostamenti percentuali degli incentivi e delle penalizzazioni, è una percentuale stabilita a priori.

4. La seconda condizione è scelta in modo tale da rendere nulla la somma degli incentivi/penalizzazioni scambiati tra le imprese, ossia imponendo la relazione:

$$\sum_i p_i^f CM_i NS_i = 0$$

Le due condizioni sopra definite consentono di determinare univocamente i valori dei parametri m^f e q^f che risultano pari a:

$$m^f = - \frac{\Delta^f}{f_{max} - f_{min}}$$

$$q^f = -m^f \frac{\sum_i f_i CM_i NS_i}{\sum_i CM_i NS_i}$$

Il valore p_i^f è calcolato per sinistri distinti per macroclassi.

4. Schema riassuntivo di calcolo degli incentivi/penalizzazioni di fine esercizio

Le misure degli incentivi/penalizzazioni da attribuire alla singola impresa sono determinati in funzione del costo medio dei sinistri e della velocità di liquidazione dei sinistri nell'anno di generazione.

Tali valori percentuali, determinati con riferimento a ciascuna generazione, sono differenziati secondo le grandi tipologie di veicolo:

- a) ciclomotori e motocicli;
- b) veicoli diversi da ciclomotori e motocicli.

Inoltre, limitatamente ai danni al veicolo assicurato e alle cose trasportate, le misure degli incentivi/penalizzazioni sono differenziate, con riferimento alla macroclasse “veicoli diversi da ciclomotori e motocicli”, in tre macroaree territorialmente omogenee.

Pertanto si avrà che:

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

Sono definiti sinistri, nell'ambito del modello, tutti i sinistri e/o le partite di danno regolati dalla CARD-CID, trattati dall'impresa in qualità di gestionaria per conto delle imprese di assicurazione dei veicoli responsabili (debitrici). Sono compresi anche i sinistri, regolati dalla procedura di risarcimento diretto, che coinvolgono veicoli assicurati presso la medesima impresa verificatisi a partire dal 1° gennaio 2009. I sinistri sono da considerarsi chiusi, e i relativi pagamenti a titolo definitivo, quando siano state pagate tutte le partite di danno relative alla gestione CARD-CID.

Ai fini della valutazioni sono presi in considerazione i sinistri che, all'atto della denuncia, presentano partite rientranti unicamente nella gestione CARD-CID e, pertanto, non presentano partite riconducibili alla gestione CARD-CTT.

La soglia minima dell'importo dei sinistri, necessaria per il calcolo della percentuale di incentivo/penalizzazione in relazione ai costi medi dei sinistri (v. paragrafo 1) è determinata, a valere per ciascuna generazione, fissando all'inizio dell'anno di osservazione il valore del percentile per ciascuna delle due macroclassi sopra indicate. L'importo corrispondente, nell'ambito di ciascuna macroclasse, è individuato facendo riferimento alla distribuzione del costo totale dei sinistri (che include sia danni a cose che le lesioni al conducente) subiti e chiusi nel periodo di osservazione che inizia dal 1 novembre dell'anno immediatamente antecedente quello di osservazione al 31 ottobre dell'anno in corso. La distribuzione presa a riferimento considera i sinistri CARD-CID dell'intero mercato.

5. Determinazione dell'incentivo/penalizzazione.

Il valore complessivo dell'incentivo/penalizzazione alla fine dell'esercizio è determinato come segue.

Posto:

- ✓ $NS_{K,Z}^{cose}$ - **numero dei sinistri danni a cose**: numero dei sinistri subiti della macroclasse "K" di una certa generazione nella macroarea "Z" (ove considerata), chiusi alla data di rilevazione, che presentano partite di danno relative a danni al veicolo assicurato e alle cose trasportate.
- ✓ $CM_{K,Z}^{cose}$ - **costo medio sinistri danni a cose**: rapporto, alla data di rilevazione, tra la somma dei risarcimenti operati dalla gestionaria relativi al danno al veicolo assicurato e alle cose trasportate per i sinistri subiti della macroclasse "K" di una certa generazione nella macroarea "Z" (ove considerata), chiusi alla data di rilevazione, e il relativo numero sinistri.
- ✓ $NS_K^{pers.}$ - **numero sinistri lesioni al conducente**: numero dei sinistri subiti della macroclasse "K" di una certa generazione, chiusi alla data di rilevazione, che presentano partite di danno relative a lesioni al conducente.
- ✓ $CM_K^{pers.}$ - **costo medio sinistri lesioni al conducente**: rapporto, alla data di rilevazione, tra la somma dei risarcimenti operati dalla gestionaria relativi a lesioni al conducente per i sinistri subiti della macroclasse "K" di una certa generazione, chiusi alla data di rilevazione, e il relativo numero sinistri.
- ✓ $CM_{K,Z}^{cose} NS_{K,Z}^{cose}$ - **Onere sinistri danni a cose**: prodotto, alla data di rilevazione, del costo medio sinistri danni a cose della macroclasse "K" nella macroarea "Z" (ove considerata) di una certa generazione, per il relativo numero dei sinistri.
- ✓ $CM_K^{pers.} NS_K^{pers.}$ - **Onere sinistri lesioni al conducente**: prodotto, alla data di rilevazione, del costo medio sinistri lesioni al conducente della macroclasse "K" di una certa generazione, per il relativo numero dei sinistri.
- ✓ $NS_K^{din.}$ - **numero dei sinistri danni a cose per la valutazione dinamica**: numero dei sinistri subiti della macroclasse "K" di generazione corrente, chiusi alla fine dell'anno di osservazione, che presentano partite di danno relative a danni al veicolo assicurato e alle cose trasportate.
- ✓ $CM_K^{din.}$ - **costo medio sinistri danni a cose per la valutazione dinamica**: rapporto, alla fine dell'anno di osservazione, tra la somma dei risarcimenti operati dalla gestionaria relativi al danno al veicolo assicurato e alle cose trasportate per i sinistri subiti della macroclasse "K" di generazione corrente, chiusi alla fine dell'anno di osservazione, e il relativo numero sinistri.
- ✓ $CM_K^{din.} NS_K^{din.}$ - **Onere sinistri**: prodotto, alla fine dell'anno di osservazione, tra il costo medio dei sinistri danni a cose subiti della macroclasse "K" per il relativo numero dei sinistri.
- ✓ $NS_K^{tot.}$ - **Numero sinistri**: numero dei sinistri subiti della macroclasse "K" di generazione corrente, chiusi alla fine dell'anno di osservazione, essendo state pagate tutte le tipologie di danno relative alla gestione CARD-CID.
- ✓ $CM_K^{tot.}$ - **Costo medio sinistri**: rapporto tra la somma dei risarcimenti operati dalla gestionaria per i sinistri subiti della macroclasse "K" di generazione corrente, chiusi alla fine dell'anno di osservazione, essendo state pagate tutte le tipologie di danno relative alla gestione CARD-CID, e il relativo numero sinistri chiusi.

- ✓ $CM_K^{tot.} NS_K^{tot.}$ - **Onere sinistri**: prodotto, alla data di rilevazione, tra il costo medio sinistri della macroclasse “K” di generazione corrente, chiusi alla fine dell’anno di osservazione, per il relativo numero dei sinistri.

Pertanto, definiti rispettivamente:

$$H_M^{cose} = p_M^{cose} (CM_M^{cose} NS_M^{cose})$$

il valore complessivo dell’incentivo/penalizzazione per danni al veicolo assicurato e le cose trasportate per la macroclasse “ciclomotori e motocicli”.

$$H_V^{cose} = \sum_{Z=1}^3 p_{V,Z}^{cose} (CM_{V,Z}^{cose} NS_{V,Z}^{cose})$$

il valore complessivo dell’incentivo/penalizzazione per danni al veicolo assicurato e le cose trasportate per la macroclasse “veicoli diversi da ciclomotori e motocicli”.

$$H_M^{pers.} = p_M^{pers.} (CM_M^{pers.} NS_M^{pers.})$$

il valore complessivo dell’incentivo/penalizzazione per le lesioni al conducente per la macroclasse “ciclomotori e motocicli”.

$$H_V^{pers.} = p_V^{pers.} (CM_V^{pers.} NS_V^{pers.})$$

il valore complessivo dell’incentivo/penalizzazione per le lesioni al conducente per la macroclasse “veicoli diversi da ciclomotori e motocicli”.

$$H_M^{din} = p_M^{din.} (CM_M^{din.} NS_M^{din.})$$

il valore complessivo dell’incentivo/penalizzazione per dinamica temporale del costo medio per la macroclasse “ciclomotori e motocicli”, calcolato facendo riferimento al numero e al costo medio dei sinistri complessivi della macroclasse.

$$H_V^{din} = p_V^{din.} (CM_V^{din.} NS_V^{din.})$$

il valore complessivo dell’incentivo/penalizzazione per dinamica temporale del costo medio per la macroclasse “veicoli diversi da ciclomotori e motocicli”, calcolato facendo riferimento al numero e al costo medio dei sinistri complessivi della macroclasse.

$$H_M^f = p_M^f CM_M^{tot.} NS_M^{tot.}$$

il valore complessivo dell’incentivo/penalizzazione per effetto della velocità di liquidazione dei sinistri subiti, pagati a titolo definitivo nell’anno di generazione per la macroclasse “ciclomotori e motocicli”.

$$H_V^f = p_V^f CM_V^{tot.} NS_V^{tot.}$$

il valore complessivo dell’incentivo/penalizzazione per effetto della velocità di liquidazione dei sinistri subiti pagati a titolo definitivo nell’anno di generazione per la macroclasse “veicoli diversi da ciclomotori e motocicli”.

il valore complessivo dell'incentivo/penalizzazione di una certa generazione, alla fine dell'esercizio di riferimento, sarà pertanto ottenuto come:

$$H_{TOT} = H_M^{cose} + H_V^{cose} + H_M^{pers.} + H_V^{pers.} + H_M^{din.} + H_V^{din.} + H_M^f + H_V^f$$

6. Disposizioni finali

6.1. Costo medio dei sinistri gestiti

In relazione al capitolo 1, l'importo della soglia minima del costo medio dei sinistri è fissato all'inizio dell'anno di generazione e rimane costante per tutto il periodo di osservazione. Il valore dei parametri utilizzati per la determinazione del valore percentuale degli incentivi/penalizzazioni, il costo medio e l'onere complessivo dei sinistri subiti relativo alle singole generazioni dovranno essere ricalcolati alla fine di ogni esercizio per i primi tre anni di antidurata della generazione, tenendo conto degli aggiornamenti nel frattempo intervenuti nei costi dei sinistri subiti, pagati a titolo definitivo.

Il valore dell'incentivo/penalizzazione relativo ad una certa generazione viene periodicamente aggiornato secondo i predetti parametri e basi di calcolo.

Per le imprese interessate da operazioni straordinarie (fusione, scissione e trasferimento di portafoglio etc.) si procede al ricalcolo dei parametri alla prima scadenza successiva all'effetto legale come se gli effetti dell'operazione straordinaria fossero sempre esistiti.

6.2. Dinamica temporale del costo medio dei sinistri subiti

In relazione al capitolo 2, il valore degli incentivi/penalizzazioni relativo alla dinamica temporale del costo medio dei sinistri subiti è calcolato un'unica volta al termine dell'anno di generazione dei sinistri.

Il calcolo degli incentivi/penalizzazioni interessa le imprese che rientrano nell'ambito di applicazione del presente modello sia nell'anno di generazione sia in quello immediatamente precedente.

Per le imprese interessate ad operazioni straordinarie (fusione, scissione e trasferimento di portafoglio etc.) in corso d'anno, si procede al calcolo del parametro come se gli effetti dell'operazione straordinaria fossero sempre esistiti.

6.3. Velocità di liquidazione dei sinistri subiti

In relazione al capitolo 3, il valore degli incentivi/penalizzazioni relativo alla velocità di liquidazione è calcolato un'unica volta al termine dell'anno di generazione dei sinistri.

Ai fini del calcolo della velocità di liquidazione dei sinistri, successivamente alla chiusura dell'anno di osservazione, le imprese comunicano alla Stanza di Compensazione, distintamente per le macroclassi "ciclomotori e motocicli" e "veicoli diversi da ciclomotori e motocicli", il numero complessivo dei sinistri CARD-CID accaduti e denunciati nell'anno di generazione, di cui all'Allegato 2 – Prospetto 1 (voci 10 e 12) del Provvedimento, al netto dei sinistri che, a seguito di interrogazione dell'AIA, presentino un indicatore sintetico (score di sintesi) di livello "alto". In assenza di score di sintesi i dati sul numero dei sinistri accaduti e denunciati nell'anno di generazione, sono trasmessi al lordo di tale informazione.

Per le imprese interessate ad operazioni straordinarie (fusione, scissione e trasferimento di portafoglio etc.) in corso d'anno, si procede al calcolo del parametro come se gli effetti dell'operazione straordinaria fossero sempre esistiti.

IVASS - SINISTRI CARD - Sinistri pagati - Portafoglio del lavoro diretto italiano: situazione aggiornata al 31 dicembre (N)

Società

Esercizio (N)

Tavola 1

Anno di accadimento	Ciclomotori e motocicli		Veicoli diversi da ciclomotori e motocicli	
	Premi lordi contabilizzati in euro	N. sinistri CARD-CID denunciati al 31 dicembre (N)	Premi lordi contabilizzati in euro	N. sinistri CARD-CID denunciati al 31 dicembre (N)
N-2	1	2	3	4
N-1	5	6	7	8
N	9	10	11	12

Tavola 2: MACROCLASSE Ciclomotori e motocicli

Anno di accadimento	CARD-CID										CARD - CTT										Totale Sinistri CARD					
	Sinistri con lesioni al conducente				Sinistri con danni veicoli e cose				Totale Sinistri CARD-CID				Sinistri con lesioni e cose terzi trasportati				Risarcimenti al singolo terzo trasportato per lesioni e cose				A titolo definitivo		A titolo parziale			
	A titolo definitivo		A titolo parziale		A titolo definitivo		A titolo parziale		A titolo definitivo		A titolo parziale		A titolo definitivo		A titolo parziale		A titolo definitivo		A titolo parziale		A titolo definitivo		A titolo parziale			
Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24			
N-2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
N-1	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48		
N	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72		

Tavola 3: MACROCLASSE Veicoli diversi da ciclomotori e motocicli

Anno di accadimento	CARD-CID										CARD - CTT										Totale Sinistri CARD					
	Sinistri con lesioni al conducente				Sinistri con danni veicoli e cose				Totale Sinistri CARD-CID				Sinistri con lesioni e cose terzi trasportati				Risarcimenti al singolo terzo trasportato per lesioni e cose				A titolo definitivo		A titolo parziale			
	A titolo definitivo		A titolo parziale		A titolo definitivo		A titolo parziale		A titolo definitivo		A titolo parziale		A titolo definitivo		A titolo parziale		A titolo definitivo		A titolo parziale		A titolo definitivo		A titolo parziale			
Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24			
N-2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
N-1	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48		
N	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72		

I dati sui sinistri sono relativi ai soli sinistri CARD gestiti direttamente dall'impresa (CARD Gestionaria) senza considerare gli effetti dei forfait. Sono compresi anche i sinistri, regolati dalla procedura di risarcimento diretto, che coinvolgono veicoli assicurati presso la medesima impresa verificatisi a partire dal 1° gennaio 2009.

Il numero dei sinistri denunciati, per ogni generazione di accadimento, comprende tutte le denunce, anche tardive, pervenute fino alla data del 31 dicembre N.

Per ogni generazione deve essere fornita la situazione aggiornata dei sinistri pagati, indicando nelle relative colonne il cumulo di tutti i pagamenti effettuati fino alla data di aggiornamento. I pagamenti sono da considerarsi a titolo definitivo solo quando sono state pagate tutte le partite di danno relative alla tipologia di gestione CARD, con l'eccezione dei risarcimenti corrisposti al singolo terzo trasportato - colonne da 17 a 20 - che sono considerati a titolo definitivo quando non vi sono più partite di danno da liquidare ad uno stesso danneggiato. In deroga ai principi di redazione del modulo 29A.2 del Regolamento ISVAP n. 22 del 4 aprile 2008, i sinistri per i quali restino da pagare le sole spese dirette devono essere considerati come pagati a titolo definitivo.

Relativamente agli importi devono essere considerate le sole voci di costo previste dalla Convenzione CARD con esclusione delle spese di resistenza, di liquidazione e per i fiduciari (Norma operativa dell'art. 29 e art. 38, comma 8, della Convenzione CARD). Sono altresì esclusi i contributi al Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada.

1 Controlli dei dati tabelle

- colonna 9 <= per ogni riga alla somma delle colonne 1-5
- colonna 10 = per ogni riga alla somma delle colonne 2+6
- colonna 11 <= per ogni riga alla somma delle colonne 3+7
- colonna 12 = per ogni riga alla somma delle colonne 4+8
- colonne 13+15 <= per ogni riga alla somma delle colonne 17-19
- colonna 14+16 = per ogni riga alla somma delle colonne 18+20
- colonna 21 <= per ogni riga alla somma delle colonne 9+13
- colonna 22 = per ogni riga alla somma delle colonne 10+14
- colonna 23 <= per ogni riga alla somma delle colonne 11+15
- colonna 24 = per ogni riga alla somma delle colonne 12+16

2 Controlli moduli di bilancio

- arrotonda(voci (1+3)/1000) della tav.1 <= voce 3 del modulo 17 dei rami 10+12 dell'esercizio (N-2)
- arrotonda(voci (5+7)/1000) della tav.1 <= voce 3 del modulo 17 dei rami 10+12 dell'esercizio (N-1)
- arrotonda(voci (9+11)/1000) della tav.1 <= voce 3 del modulo 17 dei rami 10+12 dell'esercizio (N)
- [voci (21+23) della tav.2 es. (N) + voci (21+23) della tav.3 es. (N)] - [voci (45+47) tav.2 es. (N-1) + voci (45+47) tav.3 es. (N-1)] <= somma delle colonne r1+r2+d+e+h+i della riga 11 del modulo 29A.2 del bilancio 2011
- [voci (45+47) della tav.2 es. (N) + voci (45+47) della tav.3 es. (N)] - [voci (69+71) tav.2 es. (N-1) + voci (69+71) tav.3 es. (N-1)] <= somma delle colonne r1+r2+d+e+h+i della riga 12 del modulo 29A.2 del bilancio 2011
- voci (69+71) tav.2 es. (N) + voci (69+71) tav.3 es. (N) <= riga 14, colonne d+e, del modulo 29A.2 del bilancio 2011
- arr.[voci (70+72)/1000] tav.2 es. (N) + arr.[voci (70+72)/1000] tav.3 es. (N) =(voce 28 dell'allegato 1 al modulo 17 del ramo 10 del bilancio 2011)

IVASS - RILEVAZIONE STATISTICA SINISTRI CARD "NATURALI" - Sinistri pagati - Portafoglio del lavoro diretto italiano: situazione aggiornata al 31 dicembre (N)

Società

Esercizio (N)

Tavola 1: MACROCLASSE Ciclomotori e motocicli

Anno di accadimento	CARD-CID										CARD - CTT								Totale Sinistri CARD					
	Sinistri con lesioni al conducente				Sinistri con danni veicoli e cose				Totale Sinistri CARD-CID		Sinistri con lesioni e cose terzi trasportati				Risarcimenti al singolo terzo trasportato per lesioni e cose				A titolo definitivo		A titolo parziale			
	A titolo definitivo		A titolo parziale		A titolo definitivo		A titolo parziale		A titolo definitivo		A titolo parziale		A titolo definitivo		A titolo parziale		A titolo definitivo		A titolo parziale					
Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero partite	Importo in euro	Numero partite	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
N-2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
N-1	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48
N	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72

Tavola 2: MACROCLASSE Veicoli diversi da ciclomotori e motocicli

Anno di accadimento	CARD-CID										CARD - CTT								Totale Sinistri CARD					
	Sinistri con lesioni al conducente				Sinistri con danni veicoli e cose				Totale Sinistri CARD-CID		Sinistri con lesioni e cose terzi trasportati				Risarcimenti al singolo terzo trasportato per lesioni e cose				A titolo definitivo		A titolo parziale			
	A titolo definitivo		A titolo parziale		A titolo definitivo		A titolo parziale		A titolo definitivo		A titolo parziale		A titolo definitivo		A titolo parziale		A titolo definitivo		A titolo parziale					
Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero partite	Importo in euro	Numero partite	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	Numero sinistri	Importo in euro	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
N-2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
N-1	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48
N	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72

I dati sui sinistri sono relativi ai soli sinistri, regolati dalla procedura di risarcimento diretto, che coinvolgono veicoli assicurati presso la medesima impresa verificatisi a partire dal 1° gennaio 2009

Per ogni generazione deve essere fornita la situazione aggiornata dei sinistri pagati, indicando nelle relative colonne il cumulo di tutti i pagamenti effettuati fino alla data di aggiornamento. I pagamenti sono da considerarsi a titolo definitivo solo quando sono state pagate tutte le partite di danno relative alla tipologia di gestione CARD, con l'eccezione dei risarcimenti corrisposti al singolo terzo trasportato - colonne da 17 a 20 - che sono considerati a titolo definitivo quando non vi sono più partite di danno da liquidare ad uno stesso danneggiato. In deroga ai principi di redazione del modulo 29A.2 del Regolamento ISVAP n. 22 del 4 aprile 2008, i sinistri per i quali restino da pagare le sole spese dirette devono essere considerati come pagati a titolo definitivo.

Relativamente agli importi devono essere considerate le sole voci di costo previste dalla Convenzione CARD con esclusione delle spese di resistenza, di liquidazione e per i fiduciari (Norma operativa dell'art. 29 e art. 38, comma 8, della Convenzione CARD). Sono altresì esclusi i contributi al Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada.

1 Controlli dei dati tabelle

- colonna 9 <= per ogni riga alla somma delle colonne 1+5
- colonna 10 <= per ogni riga alla somma delle colonne 2+6
- colonna 11 <= per ogni riga alla somma delle colonne 3+7
- colonna 12 <= per ogni riga alla somma delle colonne 4+8
- colonne 13+15 <= per ogni riga alla somma delle colonne 17+19
- colonne 14+16 <= per ogni riga alla somma delle colonne 18+20
- colonna 21 <= per ogni riga alla somma delle colonne 9+13
- colonna 22 <= per ogni riga alla somma delle colonne 10+14
- colonna 23 <= per ogni riga alla somma delle colonne 11+15
- colonna 24 <= per ogni riga alla somma delle colonne 12+16

2 Controlli moduli di bilancio

- ogni voce tavola 1 <= voce corrispondente tavola 2 prospetto 1
- ogni voce tavola 2 <= voce corrispondente tavola 3 prospetto 1

Istruzioni per la trasmissione informatica dei dati

Specifiche tecniche

I dati, riportati nei prospetti dell'allegato 2 al Provvedimento, devono essere trasmessi al seguente indirizzo di posta elettronica:

rdscard@ivass.it

La comunicazione è costituita da un file denominato secondo il seguente standard:

CARDAAAA.ZZZ

dove:

- CARD sono quattro caratteri fissi che identificano l'oggetto della comunicazione;
- AAAA rappresenta l'anno in cui l'invio viene effettuato;
- ZZZ è il codice IVASS della compagnia.

I dati che compongono la comunicazione in argomento devono essere registrati in formato carattere secondo la codifica ASCII.

Per quanto concerne il contenuto dei campi valgono le seguenti specifiche:

- i dati alfanumerici (tipo AN nel tracciato record) devono essere allineati a sinistra completando con spazi le posizioni non utilizzate;
- i dati numerici (tipo NU nel tracciato record) devono essere allineati a destra completando con zeri le posizioni non utilizzate;
- le date devono essere registrate nella forma "AAAAMMGG".

Il file è organizzato secondo il tracciato record di seguito riportato.

Tracciato record del file denominato CARDAAAA.ZZZ relativo ai Prospetti

1. Tracciato del record di testa:

Campo	lungh.	posizione		tipo	Valori da riportare
		da	a		
Tipo record	2	1	2	AN	Record di Testa che ha come valore fisso 'T1'
Codice compagnia	3	3	5	NU	Parte numerica del codice della compagnia riportato sull'Albo Imprese
Data produzione file	8	6	13	NU	Data nel formato 'AAAAMMGG'
	16	14	29	AN	Non utilizzato
	2	30	31	AN	caratteri ASCII "CR" e "LF" (fine record)

2. Tracciato del record di dettaglio:

Per ciascun campo valorizzato nei prospetti, registrare un record composto come segue:

Campo	lungh.	posizione		tipo	Valori da riportare
		da	a		
Tipo record	2	1	2	AN	Record di Dettaglio che ha come valore fisso 'D1'
Esercizio	4	3	6	NU	Anno di esercizio
Codice prospetto	2	7	8	NU	Può assumere i seguenti valori: 01 per il Prospetto 1 02 per il Prospetto 2
Tavola	2	9	10	NU	Numero della tavola. Può assumere i seguenti valori: 01, 02, 03 se Codice prospetto = 01 01, 02 se Codice prospetto = 02
Voce	3	11	13	NU	Codice che rappresenta il numero di riga del prospetto; in particolare: valori compresi fra 001-012 se Codice prospetto = 01 e Tavola = 01 valori compresi fra 001-072 se Codice prospetto = 01 e Tavola = 02 o 03 valori compresi fra 001-072 se Codice prospetto = 02 e Tavola = 01 o 02
Valore	15	14	28	NU	Importo in unità di euro o numero
Segno	1	29	29	AN	Segno dell'importo di cui sopra. Valori consentiti '+' oppure '-'
	2	30	31	AN	caratteri ASCII "CR" e "LF" (fine record)

3. Tracciato del record di coda:

Campo	lungh.	posizione		tipo	Valori da riportare
		da	a		
Tipo record	2	1	2	AN	Record di Coda che ha come valore fisso 'C1'
Numero record	4	3	6	NU	Numero dei record di dettaglio trasmessi
	23	7	29	AN	Non utilizzato
	2	30	31	AN	caratteri ASCII "CR" e "LF" (fine record)

Allegato 3

Istruzioni per la compilazione dell'Allegato 2

I prospetti di cui all'Allegato 2 devono essere compilati sulla base dei soli sinistri CARD gestiti dall'impresa in qualità di gestionaria (CARD Gestionaria), senza considerare gli effetti dei forfait e facendo riferimento, ove non indicato, alle istruzioni per la compilazione del modulo di vigilanza 29A.2. I dati relativi ai sinistri, regolati dalla procedura di risarcimento diretto, che coinvolgono veicoli assicurati presso la medesima impresa verificatisi a partire dal 1° gennaio 2009 sono ricompresi nel prospetto 1 e sono forniti in dettaglio nel prospetto 2.

Si considerano sinistri CARD-CID denunciati quei sinistri, avvenuti in un certo anno di accadimento che, all'atto della denuncia, presentano partite di danno rientranti unicamente nella gestione CARD-CID. Il numero dei sinistri denunciati, per ogni generazione di accadimento, comprende tutte le denunce, anche tardive, pervenute fino alla data del 31 dicembre (N).

I sinistri sono da considerarsi chiusi, ed i relativi pagamenti riportati nelle colonne dei pagati a titolo definitivo, solo quando siano state pagate tutte le tipologie di danno relative alla gestione CARD, con l'eccezione dei risarcimenti corrisposti al singolo terzo trasportato per i quali si deve fare riferimento, per lo stato aperto/chiuso, al singolo danneggiato considerando i pagamenti a titolo definitivo solo quando non vi siano più partite relative a lesioni fisiche o cose di proprietà trasportate da risarcire ad uno stesso terzo trasportato.

In deroga ai principi di redazione del modulo di vigilanza 29A.2, del Regolamento ISVAP n. 22 del 4 aprile 2008, i sinistri per i quali restino da pagare le sole spese dirette devono essere considerati come chiusi ed inseriti tra i pagati a titolo definitivo.

Gli importi devono essere riferiti alle sole voci di costo previste dalla Convenzione CARD con esclusione delle spese di resistenza, di liquidazione e per i fiduciari. Sono altresì esclusi i contributi al Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada.

Nelle colonne dei prospetti deve essere indicato per importo la somma relativa a tutte le partite di danno indicate nelle singole intestazioni delle colonne stesse, mentre per numero deve essere conteggiato un sinistro (pro quota se in coassicurazione), ad eccezione delle informazioni relative al singolo terzo trasportato dove deve essere conteggiata per numero una partita per ogni singolo danneggiato riportando negli importi la somma delle partite per lesioni fisiche e per danni a cose di proprietà trasportate ad esso relative. Ad esempio un sinistro CARD-CID per cui siano presenti importi risarciti o da risarcire per tutte e tre le tipologie di danno (lesioni fisiche/danni al veicolo/danni alle cose trasportate) dovrà figurare come un sinistro nella colonna relativa alle lesioni al conducente e come un sinistro in quella relativa ai danni a veicolo e cose.

Per ogni generazione deve essere fornita la situazione aggiornata dei sinistri pagati, indicando nelle relative colonne il cumulo di tutti i pagamenti effettuati fino alla data di aggiornamento.