

CAMPER CLUB LA GRANDA
www.camperclublagranda.it
beppe@cnnnet.it

BREVE GUIDA ALLE TARIFFE DELL'ASSICURAZIONE R.C.AUTO

A cura dell'ANIA

- [Il premio di assicurazione](#)
- [Inversione del ciclo produttivo](#)
- [Le statistiche e le analisi attuariali](#)
- [Dal premio di rischio osservato al premio puro](#)
- [Fondo di garanzia per le vittime della strada](#)
- [Caricamenti](#)
- [Articolazione dei premi di tariffa in rapporto alla probabilita' di causare sinistri](#)
- [Parametri tariffari e personalizzazione](#)
- [Oneri fiscali e parafiscali](#)

Il premio di assicurazione

In generale il premio di tariffa, a parte oneri fiscali e parafiscali è costituito da due voci che si sommano:

- il premio puro;
- il caricamento.

Il premio puro è l'importo che l'assicuratore incassa per far fronte alle richieste di risarcimento.

I caricamenti rappresentano invece i costi sostenuti dall'assicuratore per l'acquisizione e l'amministrazione del contratto, comprese le spese per la gestione dei sinistri.

Se determinare l'entità dei caricamenti non presenta particolari difficoltà' per l'assicuratore, che ha ben evidenti i costi sostenuti per la gestione dei contratti, molto più complesso è determinare il premio puro.

Il calcolo del premio, che servirà all'assicuratore per far fronte ai sinistri futuri provocati da una determinata categoria di assicurati, può essere

effettuato soltanto attraverso stime che traggono alimento dalle evidenze statistiche degli anni trascorsi.

Inversione del ciclo produttivo

L'attività assicurativa opera a ciclo produttivo invertito, per cui l'assicuratore nello stabilire le proprie tariffe, deve poter essere certo che i premi che incassa oggi siano sufficienti a far fronte ai sinistri futuri.

Quando una qualsiasi impresa, che produce beni materiali o servizi, si appresta a vendere il prodotto finito, conosce già quali costi ha sostenuto e può determinarne agevolmente il prezzo di vendita.

L'assicuratore, invece, quando immette il proprio servizio sul mercato, non sa con precisione quanto gli costerà in termini di sinistri, perché la prestazione è, per sua natura, futura e aleatoria e quindi incerta.

Le statistiche e le analisi attuariali

Per superare questa mancanza di certezza dei costi dovuta all'inversione del ciclo produttivo; è necessario ricorrere a tecniche attuariali che consentano di prevedere il costo dei sinistri futuri.

L'elemento base per procedere a tali stime previsionali è dato dalle statistiche, che evidenziano come è variata nel recente passato la sinistrosità dei rischi assicurati e consentono di effettuare previsioni sulla sua evoluzione futura, attraverso specifiche metodologie attuariali.

La "materia prima" per costruire il prodotto assicurativo (il contratto ed il relativo prezzo) è quindi rappresentata dalle statistiche che evidenziano i sinistri e i relativi importi che un numero convenientemente ampio di veicoli, o meglio di rischi, con caratteristiche simili, hanno provocato in un determinato periodo di tempo.

Di norma le statistiche si riferiscono a periodi annuali proprio perché l'osservazione su base annua dei fenomeni dà maggior attendibilità, smorzando gli effetti distorsivi legati alla stagionalità dei rischi: la circolazione stradale risente in maniera determinante del clima e degli eventi atmosferici.

Quanto deve essere ampia la base statistica dei dati per fornire risultati attendibili? Maggiore è la quantità dei dati (veicoli e sinistri) statisticati, più attendibili sono i risultati.

Per tale ragione le imprese non si basano esclusivamente sui loro dati ma ricorrono a statistiche di mercato che raggruppano dati di più imprese. La Banca dati ANIA dà, da questo punto di vista, un'attendibilità elevata, statisticando oltre il 75% dei rischi e dei sinistri dell'intero mercato r.c.auto.

Le evidenze osservate sono rappresentate dai sinistri (numero e importo) e dai veicoli (macchine assicurate/anno).

Dal premio di rischio osservato al premio puro

Per determinare il costo mediamente sostenuto dall'assicuratore a fronte di ogni veicolo, si suddivide l'importo dei sinistri per il numero dei veicoli assicurati: si ha così il premio di rischio osservato sull'andamento passato.

E' evidente che in una teorica situazione di stabilità assoluta nel tempo, senza variazioni nel costo dei sinistri e nel relativo numero, il premio così calcolato potrebbe andare bene anche per i contratti da stipulare in futuro. Poiché, invece, il numero dei sinistri e i relativi costi variano nel tempo, per determinare il premio da applicare nell'esercizio futuro è necessario stimare le probabili variazioni che interverranno e adeguare di conseguenza i dati osservati.

A questo scopo, anziché adeguare il premio di rischio osservato, è buona norma valutare nel tempo l'evoluzione dei due fattori che lo compongono:

- la frequenza sinistri, rappresentata dal numero di sinistri mediamente provocati nell'anno oggetto di osservazione (numero di sinistri diviso numero dei veicoli);
- il costo medio dei sinistri, determinato suddividendo l'importo globale dei sinistri verificatisi nello stesso anno per il loro numero.

Questi due fattori presentano nel tempo dinamiche completamente diverse e devono pertanto essere valutati, nella loro evoluzione temporale, separatamente.

La frequenza sinistri osservata dovrà essere corretta e riferita al periodo in cui la tariffa andrà in vigore, valutando il fenomeno "circolazione" nel suo complesso (evoluzione del parco auto, sicurezza dei veicoli, qualità della viabilità, intensità del traffico, comportamento dell'utenza, prevenzione....).

Il costo medio del sinistro si muove negli anni spinto soprattutto da dinamiche specifiche del settore, che poco hanno a che vedere con l'inflazione e che presentano anche aspetti patologici. E' il caso del danno alla persona che presenta un tasso deciso di crescita, nel numero e

nell'entità, in funzione anche di decisioni giurisprudenziali (danno biologico).

Anche il costo del danno a cose (sostanzialmente i costi di sostituzione e di riparazione dei veicoli danneggiati) aumenta in misura superiore all'inflazione, sia per effetto dei prezzi delle auto e dei relativi ricambi sia per i costi orari di mano d'opera applicati dagli autoriparatori sia, infine, per l'evoluzione della tecnica di costruzione dei veicoli che, in caso di danno all'autovettura, determina sempre più la necessità di procedere a sostituzioni delle parti danneggiate in luogo della riparazione delle stesse che risultava certo meno onerosa in termini di costi.

La proiezione di questi due fattori (frequenza sinistri e relativo costo medio) è un'operazione tanto importante quanto delicata nell'attività dell'impresa di assicurazione: una sottostima porta a premi insufficienti e, quindi, a perdite tecniche, mentre una sovrastima porta a premi eccessivi e mette il prodotto dell'impresa fuori mercato.

Determinati la frequenza sinistri ed il valore medio del danno, riferiti al periodo in cui sarà vigente la tariffa che si costruisce, non resta che moltiplicare tra loro questi due fattori per ottenere il premio puro, ossia il premio da applicare mediamente ad ogni contratto per far fronte al pagamento dei sinistri che in previsione si verificheranno.

La procedura, tuttavia, non è ancora conclusa: un'altra operazione importante che, di norma, si effettua nella determinazione della tariffa è quella di depurare il premio così costruito del così detto "fattore finanziario", cioè di un importo corrispondente al reddito finanziario che l'assicuratore ottiene dall'investimento delle "riserve tecniche" date dagli accantonamenti derivanti dall'incasso anticipato dei premi rispetto al momento del pagamento dei sinistri.

Infatti, nel periodo intercorrente tra l'incasso dei premi e il pagamento dei sinistri, le risorse acquisite vengono investite dall'assicuratore in attività economiche appropriate ed i relativi proventi vanno a beneficio degli assicurati per l'effetto riduttivo che essi hanno sul premio.

Fondo di garanzia per le vittime della strada

Si tratta di un ente pubblico che risarcisce, con determinate regole, i danni subiti da cittadini coinvolti in incidenti stradali per colpa altrui, i quali, altrimenti, non potrebbero beneficiare di una valida copertura assicurativa.

Il Fondo interviene per risarcire gli infortuni subiti ad opera di veicoli che restano ignoti (cd. pirata della strada) e per i danni causati da veicoli non assicurati o assicurati con compagnie in stato fallimentare.

Le somme necessarie a far fronte a questi risarcimenti vengono acquisite dal Fondo attraverso un prelievo sui premi delle polizze RC Auto la cui misura è attualmente pari al 2,5% dei premi incassati nel ramo. Tale aliquota diventa una componente del premio.

Caricamenti

Se al premio puro così determinato si aggiungono i caricamenti per spese, si ottiene il costo che, mediamente, in prospettiva, l'assicuratore dovrebbe sostenere per una specifica categoria di veicoli.

Articolazione dei premi di tariffa in rapporto alla probabilità di causare sinistri

L'assicuratore non può limitarsi ad applicare in maniera omogenea e indiscriminata a tutti i suoi assicurati il premio medio come sopra determinato.

Infatti, la probabilità di causare sinistri da parte dei singoli assicurati è assai differenziata. L'impresa di assicurazione deve pertanto tener conto di questa diversa propensione al rischio differenziando di conseguenza il premio in modo che lo stesso sia proporzionato all'effettiva intensità del rischio (premio equo).

Sempre ricorrendo alle osservazioni statistiche del comportamento degli assicurati, si costituiscono gruppi con caratteristiche omogenee sulla base dei così detti parametri tecnici, ossia le variabili che incidono sulla probabilità di causare sinistri.

Le variabili più note sono la potenza del veicolo, la residenza dell'assicurato (provincia o comune), i massimali di garanzia, l'età del proprietario, il sesso, l'anzianità di patente, la classe bonus malus...e così via.

Dalle osservazioni di questi elementi si determinano dei coefficienti di maggiore o minore pericolosità che, applicati al premio medio, determinano la tariffa nella sua articolazione.

Parametri tariffari e personalizzazione

Facciamo qualche esempio di come funzionano alcuni parametri tariffari che differenziano il premio, prendendo in considerazione prima i dati oggettivi riguardanti il veicolo e poi i dati soggettivi riguardanti l'assicurato.

Dati oggettivi (riguardanti il veicolo)

Potenza del veicolo (in c.v. o km)

E' senza dubbio l'elemento più significativo che agisce sul premio: con il crescere della potenza del veicolo aumentano sia la frequenza di sinistri che il costo medio del danno.

Provincia di immatricolazione del veicolo

E' l'elemento che, dopo la potenza, differenzia di più il premio. La provincia di immatricolazione individua l'area di circolazione prevalente del veicolo.

Alcune imprese sostituiscono questo dato con il comune di residenza del proprietario, dato più preciso per individuare la localizzazione del rischio.

Alimentazione del veicolo

Il dato (diesel, benzina o gas) può essere indicativo della percorrenza annua.

Risulta infatti dalle statistiche aziendali che i veicoli alimentati a gasolio, di norma posseduti da professionisti che usano l'auto per lavoro, provocano mediamente più incidenti di quelli alimentati a benzina.

Presenza di A.B.S.

Si valorizza la sicurezza del veicolo attraverso una riduzione del premio, sia pur modesta, che trae origine da considerazioni tecniche sulla sicurezza dei veicoli.

Presenza di doppio AIR – BAG

Si valorizza la sicurezza del veicolo attraverso una riduzione del premio, nella presunzione che anche il passeggero, in caso di incidente, sia più protetto.

Dati soggettivi (riferiti alla persona)

Età dell'assicurato

E' statisticamente provato dai dati aziendali delle principali compagnie che i giovani provocano più incidenti; di solito le imprese pongono un limite tariffario di 24 - 25 anni al di sotto del quale applicano soprapremi.

Sesso dell'assicurato

Sempre dai dati aziendali d'impresa, risulta che nella fascia di età giovanile le donne provocano meno incidenti dei coetanei maschi: per esse il soprapremio per la giovane età è più contenuto.

Anzianità di patente

I neopatentati provocano più incidenti : questo parametro potrebbe sovrapporsi a quello dell'età per cui è necessario valutare l'effetto combinato delle due variabili.

Le persone coniugate e con figli piccoli provocano meno incidenti.

Modalità di utilizzo dell'auto

Chi usa l'auto per lavoro ha maggior probabilità di avere incidenti rispetto a chi la usa soltanto per diporto ; questa informazione può essere convenientemente collegata alla professione.

Identificazione del conducente unico o abituale

Quando il conducente dichiarato ha caratteristiche di rischio favorevoli si applica una riduzione del premio che tiene conto anche della limitata circolazione del veicolo sempre condotto da una stessa e sola persona.

Il Bonus/Malus

Un ultimo argomento che merita d'essere sottolineato è quello del Bonus/Malus (o sistemi simili) che rappresenta la principale forma di personalizzazione del rischio e a posteriori agisce in maniera determinante sul premio, in relazione al reale comportamento manifestato dall'assicurato.

In regime di tariffa amministrata l'incidenza sul premio determinata dalla scala Bonus/Malus variava dal 50% (classe di massimo sconto) al 200% (classe di massima penalizzazione)

della tariffa base.

La tendenza, tuttavia, è quella d'accentuare l'ampiezza della forbice del sistema Bonus/Malus, per rendere più incisiva questa formula tariffaria che ha effetti positivi sulla riduzione della sinistrosità perché influisce sul comportamento dell'utente (prevenzione).

E' chiaro che ciascuna impresa impiega in modo strategico la propria clausola Bonus/Malus, come variabile tariffaria che deve essere coordinata, nei suoi effetti sul premio, con gli altri parametri di rischio utilizzati nella costruzione della tariffa aziendale.

Oneri fiscali e parafiscali

Sui premi imponibili dell'assicurazione di responsabilità civile auto gravano l'imposta del 12,50% e il contributo al Servizio Sanitario Nazionale per un'aliquota del 10,50% : quest'ultimo è un importo versato dagli assicurati alla compagnia di assicurazione, e da questa allo Stato, per compensare, in via forfettaria, i costi sostenuti dalle strutture sanitarie per la cura ed il ricovero degli infortunati in incidenti stradali.