



PRIMO PIANO

L'Ivass cambia pelle

Il consiglio dell'Ivass ha approvato il piano di riorganizzazione e il nuovo organigramma dell'Autorità. Stabilita la ripartizione delle funzioni tra i vari dirigenti, "a seguito - spiega l'Istituto in una nota - di uno screening accurato delle competenze e delle aspirazioni del personale". Il nuovo assetto, che entrerà in vigore dal 10 giugno, è frutto di un gruppo di lavoro interno di cui hanno fatto parte esponenti dell'Ivass e della Banca d'Italia. La nuova organizzazione vuole introdurre maggiore efficacia nell'azione ispettiva, in un'ottica di contenimento dei costi.

Tra le principali innovazioni: la creazione di un *Servizio ispettorato*, fulcro dell'attività di vigilanza futura; l'assegnazione della vigilanza cartolare a un unico *Servizio di vigilanza prudenziale*; l'ampliamento dei compiti del *Servizio tutela del consumatore*, che si occuperà anche dell'attività di vigilanza, con il consolidamento del contact center; l'introduzione di funzioni come ad esempio le competenze in materia di normativa di vigilanza, analisi macro prudenziale e analisi d'impatto regolamentare, attività che vengono attribuite al *Servizio normativa e politiche di vigilanza*; l'istituzione di un *Servizio studi e gestione dati*, per massimizzare l'utilizzo delle banche dati già disponibili.

B.M.

MERCATO - RC AUTO

L'auto non guida i consumi

Quasi un milione di immatricolazioni in meno, parco circolante per la prima volta in calo ed età media dell'automobile in aumento: sono tutti segnali della crisi del mercato auto, con i connessi risvolti su Rca e Cvt

Il mercato italiano dell'auto è interessato da una crisi lunga e profonda. È dall'avvio della recessione nel 2008 che la domanda di nuove autovetture si contrae, archiviando cinque anni consecutivi di calo. Nel 2012 le immatricolazioni totali si sono fermate a 1,4 milioni di unità, un dato impressionante, se confrontato con i livelli medi del periodo 2000-2007, superiori ai 2,3 milioni.

Nei mesi più recenti la crisi si è estesa agli altri principali mercati europei, parallelamente al diffondersi del rallentamento economico a tutta la zona euro. Nei primi tre mesi del 2013 le vendite nell'Unione Europea si sono ridotte del 10%, quasi del 15% in Francia e di circa il 13% in Germania e Italia.

Gli operatori in Italia, quindi, si trovano davanti a un mercato quasi dimezzato, su livelli nemmeno lontanamente immaginabili nella prima parte degli anni duemila, quando si riteneva che l'equilibrio per il settore auto nel nostro paese, dato l'elevato tasso di motorizzazione e l'alta età media delle vetture circolanti, fosse sui due milioni di nuove autovetture l'anno.

L'analisi del quadro di mercato disaggregato per i segmenti di vetture porta pochi spunti positivi. L'unico comparto in crescita è quello delle vetture con alimentazioni alternative; oltre alle più tradizionali e già diffuse gpl e metano, anche le vetture ibride sono in deciso incremento. Lo spostamento verso tali soluzioni del mix di auto acquistate da famiglie, imprese e società di noleggio è trainato soprattutto dalla maggiore economicità di questi veicoli in un contesto in cui i prezzi alla pompa dei carburanti tradizionali hanno raggiunto livelli record, e lì sembrano destinati a rimanere nel medio termine. Anche il driver ecologico gioca e giocherà un ruolo importante a sostegno di tali autovetture, sia per i sempre maggiori vincoli alla circolazione per le auto inquinanti, sia per le scelte di incentivazione pubbliche legate alla mobilità sostenibile.

I MOTIVI DELLA CRISI DELL'AUTO

Ma questi pochi spunti positivi non hanno avuto un peso rilevante sul livello complessivo della domanda.

Che cosa ha, drammaticamente, cambiato le carte in tavola?

- Una crisi economica pesante, che ha colpito in particolare la capacità di spesa delle famiglie (negli ultimi cinque anni il peso della domanda dei privati nel nostro Paese si è ridotto di circa cinque punti percentuali)
- Il venire a mancare di politiche d'incentivo pubblico che hanno sostenuto il settore negli anni scorsi, anticipando la domanda di sostituzione
- La difficoltà per le famiglie di accedere al mercato del credito, che ha sostenuto le compravendite negli anni precedenti la recessione
- Il cambiamento delle abitudini di consumo, accelerato dalla crisi dei redditi e dall'incidenza delle spese obbligate legate all'auto.

A tutto ciò si combinano e si aggiungono fattori che opereranno certamente anche nel medio-lungo periodo, quali l'aumento della penetrazione delle modalità alternative, grazie agli investimenti in alta velocità e all'incremento dei voli low cost, la riduzione dei viaggi favorita dal telelavoro, la diffusione dei servizi web, dell'e-commerce e del car pooling. Non ultimo c'è l'effetto di transizione demografica.

(continua a pag.2)



**Seguici anche su
Facebook alla
pagina di
Insurance Connect
e su Twitter
@insurancetrade**



(continua da pag. 1)

Se l'auto era al centro dei desiderata per i cosiddetti *baby boomers*, le generazioni successive sono meno auto-centriche.

PARCO CIRCOLANTE IN CALO

Nel 2012 per la prima volta l'**AcI** ha registrato un calo del parco circolante, di circa 80 mila unità. Date le tendenze indicate, crediamo che il fenomeno della de-motorizzazione sia destinato a protrarsi almeno fino a quando la crisi continuerà a mordere, incidendo sulla domanda delle famiglie. Le rinunce alla seconda vettura, soprattutto nelle aree metropolitane dove sono presenti alternative di trasporto, proseguiranno. Si posticiperà inoltre la sostituzione della vettura quanto possibile, rivolgendosi al mercato dell'usato, che mostra un andamento migliore rispetto al nuovo

(nei primi mesi 2013 i trasferimenti di proprietà sono in leggera crescita).

Tutto ciò porterà a una relativa riduzione del parco circolante, che solo in uscita dalla crisi potrà tornare crescere a tassi molto modesti, crediamo inferiori alla popolazione. In sintesi avremo un numero di vetture circolanti che non cresce, e che riduce il suo valore medio sia a causa dell'invecchiamento del parco, sia per lo spostamento del mix verso city-car e utilitarie, legato a un effetto reddito. Inoltre il segmento del lusso, che aveva mostrato un incremento della rappresentatività sul mercato italiano fino al 2011, è stato penalizzato dai provvedimenti fiscali e dall'inasprirsi dei controlli anti-evasione sui proprietari di vetture *premium*.

L'INCIDENZA SULLA DOMANDA DI RCA E CVT

Questi cambiamenti sul mercato dell'auto hanno pesato indubbiamente anche sulla domanda di assicurazione RCA nonché CVT. Nel 2012 il volume degli affari del ramo Rc auto ha subito, nel confronto con l'anno precedente, una riduzione dell'1,2%. Il miglioramento degli equilibri tecnici, frutto soprattutto di una forte riduzione della frequenza sinistri, indotta da una caduta della percorrenza media dei veicoli, ha favorito un inasprimento delle condizioni concorrenziali del mercato con una conseguente riduzione del premio medio effettivamente praticato alla clientela. Al declino della raccolta del ramo ha contribuito anche la riduzione del parco assicurato, fenomeno cui non è estraneo il diffondersi di forme di evasione dell'obbligo assicurativo.

(continua a pag.3)

Non sarebbe meglio lavorare con uno specialista?



Quando si tratta di performance e qualità, uno specialista dà di più. QBE è tra i principali gruppi assicurativi specializzati nell'assicurazione del business. Sappiamo come assumere i rischi dei clienti, qualunque sia la loro attività. Lo facciamo con soluzioni innovative, assistendoli attivamente con offerte basate su competenze solide. Da oltre 125 anni assicuriamo business e oggi, con una presenza in 52 Paesi nel mondo e una forte solidità finanziaria, siamo uno dei principali assicuratori e riassicuratori a livello mondiale. Per un assicuratore che capisca il tuo business più da vicino consulta QBEurope.com/Italia

Business insurance specialist





(continua da pag.2)

Sul fronte della domanda di coperture Cvt, il 2012 ha segnato il quinto anno consecutivo di riduzione della raccolta premi: rispetto al massimo toccato nel 2007, il volume del ramo si è contratto di quasi il 20%.

Le indicazioni che emergono dal primo trimestre del 2013 lasciano intravedere un altro anno di contrazione della raccolta per il mercato danni auto. Secondo i recenti dati pubblicati da Ania la raccolta Rca ha registrato un calo del 6,1% (contro +1,5% del I trimestre 2012) e la raccolta Cvt una contrazione del 7,0% (contro il -7,1% del I trimestre 2012).

LE PROSPETTIVE PER IL 2013

Sul fronte Rca è ipotizzabile un'ulteriore riduzione, o quantomeno stabilizzazione sui livelli 2012, della frequenza sinistri. Ciò potrà favorire un'ulteriore riduzione del premio medio praticato in un contesto in cui la perdurante debolezza economica delle famiglie dovrebbe mantenere elevata la mobilità dei portafogli. Ne consegue quindi una previsione per il 2013 ancora negativa per la raccolta Rca e in ulteriore rallentamento rispetto a quanto osservato nell'anno passato.

La crescita economica ancora negativa per l'anno in corso e le mancate attese di ripresa sul fronte delle immatricolazioni non lasciano spazio ad aspettative positive per il comparto Cvt, anch'esso in ulteriore flessione rispetto al 2012. Infatti, al calo della domanda di coperture Cvt, tipicamente collegate all'acquisto di nuove auto, si somma anche l'effetto riconducibile al crescente invecchiamento del parco assicurato (riduzione del numero di coperture sottoscritte e dei livelli di premio medio).

Federica Orsini,
senior manager Prometeia
Claudia Sensi,
specialist Prometeia
Lucia Valentini,
senior consultant Prometeia



MERCATO

Attuari: serve un progetto di welfare integrato

Il tema è stato al centro del dibattito in corso durante il congresso nazionale della categoria, al via mercoledì a Roma

Cresce l'esigenza di un nuovo welfare che tenga conto delle tendenze attualmente in corso, con un sistema pubblico che si sta dimostrando sempre più in difficoltà nel riuscire a fornire adeguate risposte nel campo della previdenza e della sanità, a una popolazione in mutamento demografico. È stato questo lo spunto di partenza per il dibattito tenutosi nel corso del decimo **congresso nazionale degli attuari**, aperti mercoledì a Roma presso il *Salone delle fontane*, all'Eur.

Un contesto, quello attuale, in cui una serie di fattori concomitanti stanno mettendo davvero a dura prova il sistema di protezione sociale: aumento della speranza di vita, contrazione delle nascite, mutamento del modello tradizionale di famiglia, disoccupazione, tagli alla sanità. Ciononostante, secondo gli attuari, è paradossale che in Italia, Paese che avrebbe un urgente bisogno di interventi risolutivi in questo campo, la situazione non sia ancora stata affrontata con la necessaria attenzione.

La soluzione, hanno ribadito gli interventi di esperti, studiosi e protagonisti del mondo della previdenza e delle assicurazioni intervenuti, non può essere procrastinata. Secondo gli attuari "la situazione impone di orientare le scelte verso un modello di welfare integrato e allargato che tenga conto dei nuovi bisogni che si stanno manifestando nel Paese. Basti pensare, soltanto per fare un esempio, ai cosiddetti esodati, lavoratori che non hanno più retribuzione ma non percepiscono ancora la pensione".

La volontà degli attuari è quella di assumere "un ruolo determinante nella riprogettazione di un sistema più moderno ed efficace, contribuendo con le loro competenze all'individuazione e alla valutazione dei bisogni socio-sanitari e alla definizione delle coperture e dei servizi che si potranno garantire", capace di individuare e configurare le coperture complementari da sviluppare.

Al congresso, è stato presentato anche il caso dell'**Epap**, la cassa di previdenza e assistenza pluricategoriale che oltre agli attuari tutela chimici, geologi, agronomi e forestali: tre membri del comitato dei delegati degli attuari dell'Epap hanno spiegato le iniziative del *Progetto Welfare* e l'assicurazione sanitaria *Emapi*.

Ai lavori odierni hanno partecipato, tra gli altri, **Falco Valkenburg**, chairman of the *Pension Committee* del **Gcae** (groupe consultatif actuariel europeen); **Salvatore Rossi**, direttore generale della **Banca d'Italia** e presidente **Ivass**; **Rino Tarelli**, commissario **Covip**; **Arcangelo Pirrello**, presidente Epap; **Fabio Grasso**, direttore del dipartimento di Scienze Statistiche dell'**Università La Sapienza** di Roma; **Riccardo Ottaviani**, presidente dell'**Istituto Italiano Attuari**; **Martina Calderone**, presidente del **Cup**; **Dario Focarelli**, direttore generale dell'**Ania**; **Edoardo Gambacciani**, direttore generale **Ministero del Welfare**.

Beniamino Musto



GLOSSARIO

Accident Year

Anche detto *anno di accadimento*. Il periodo di tempo nel quale un determinato evento dannoso si verifica, producendo il suo effetto su una data polizza di assicurazione o su un contratto di riassicurazione.

Il concetto si usa per collocare il pagamento o la messa a riserva di tale sinistro in uno spazio temporale definito, in questo caso l'anno di accadimento, della durata di una polizza o di un contratto di riassicurazione.

Gli eventi dannosi attribuiti a un dato anno di accadimento (pagamenti e riserve) vengono poi confrontati con i premi effettivamente incassati nello stesso lasso di tempo (premi di competenza o *earned premiums*), per determinare la profittabilità di ciascun periodo di assicurazione o riassicurazione.

Lo sviluppo delle riserve e dei pagamenti collocati in un dato anno di accadimento viene monitorato per tutta la durata dei sinistri, ovvero finché questi non vengono definitivamente chiusi.

Le statistiche calcolate in base all'**accident year**, o anno di accadimento, sono dunque particolarmente importanti per determinare le politiche di sottoscrizione di una compagnia di assicurazione o riassicurazione, poiché consentono alla stessa di tenere sotto controllo nel tempo l'andamento tecnico di un dato portafoglio di rischi.

Cinzia Altomare,
Branch Manager, Gen Re

Parte oggi una rubrica fissa che troverà spazio su *Insurance Daily*, tenuta da Cinzia Altomare, branch manager di Gen Re e collaboratrice storica di *Insurance Connect*.

Si tratterà di uno spazio dedicato alla spiegazione di tutti i termini che riguardano il mondo del rischio: uno zibaldone assicurativo e riassicurativo, per ripassare, insieme ai lettori, i concetti che stanno alla base del settore. Il glossario vuole essere una sorta di mappa, di quaderno di appunti, ma anche un confronto con le proprie conoscenze: per testare quanto si sa davvero dello sterminato vocabolario dei rischi. In un comparto dell'economia importante come quello assicurativo, è quindi essenziale che alle parole si sappia dare l'esatto significato.

PSICOLOGIA

Come mantenere sana la mente

Spesso il nostro cervello viene paragonato a un muscolo con la sola finalità di farci capire quanto sia importante tenerlo in costante allenamento.

Ciò vuol dire, come per il sistema muscolare, una adeguata alimentazione, esercizi quali leggere e poi fare una sintesi di quanto letto a distanza di un giorno, impegnarsi attraverso l'uso del cervello in attività quali ad esempio l'informatica, imparare a memoria poesie, risolvere esercizi legati alla matematica, cruciverba o giocare a carte.

Quanto sopra risulta, come per la ginnastica, ancora più necessario con l'avanzare dell'età.

Tutto quanto deve però essere associato da una parte a una revisione annuale del nostro corpo, dall'altra al controllo dei nostri livelli quali ad esempio pressione arteriosa e colesterolemia.

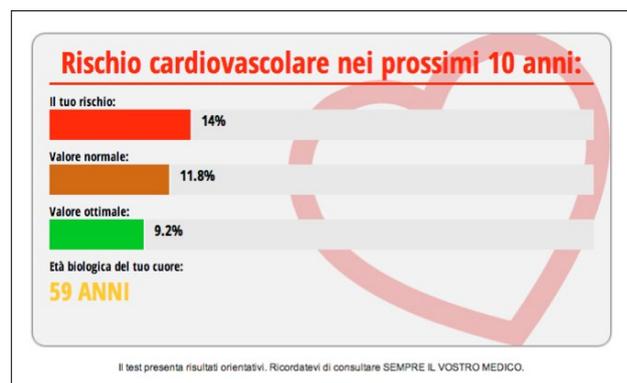
Entrambi questi indicatori vanno monitorati costantemente e qualora risultassero fuori dalla norma bisogna intervenire con cure adeguate.

Ricordiamoci sempre che l'ipertensione e un colesterolo al di sopra dei parametri fisiologici sono prodromici all'ictus e all'alzheimer.

Camminiamo molto all'aria aperta e cerchiamo di tenere in costante allenamento il nostro cervello attraverso pensieri e ricordi. Solo così saremo sicuri di avere il nostro cervello sempre efficiente e pronto a supportarci nella nostra vita quotidiana.

Per coloro che volessero fare un check della loro situazione cardiovascolare, sul web, fra i vari test che esistono ne ho selezionato uno che in otto passaggi vi da qualche indicazione sul vostro rischio cardiovascolare.

Ecco un esempio di risultato:



<http://www.fondazioneitalianacuorecircolazione.it/test-calcola-il-rischio/>

Leonardo Alberti,
trainer scuola di Palo Alto,
consulente di direzione strategica in ambito assicurativo,
docente vendite e management

Insurance Daily

Direttore responsabile: Maria Rosa Alaggio alaggio@insuranceconnect.it

Editore e Redazione: Insurance Connect Srl, Via Montepulciano 21, 20124 Milano 02.36768000 redazione@insuranceconnect.it

Per inserzioni pubblicitarie contattare info@insuranceconnect.it

Supplemento al 7 giugno di www.insurancetrade.it
Reg. presso Tribunale di Milano, n. 46, 27/01/2012