



Confronto sul mercato RCA in Europa

Conferenza stampa

Roma, 14 gennaio 2014

THE BOSTON CONSULTING GROUP



Perimetro e obiettivi dello studio

- !** **Richiesta di ANIA a BCG di fornire il proprio punto di vista sui principali mercati RCA**
 - Progetto iniziato a settembre 2013, concluso e consegnato a metà novembre 2013
- !** **Confronto su 5 Paesi europei del mercato RCA per clienti privati (auto e motocicli)**
 - Italia, Francia, Germania, Spagna e UK
- !** **Confronto fattuale su prezzi e principali elementi di costo/ margine su 5 anni (2008-2012)**
 - Ricercando omogeneità nella definizione dei dati e nella comparazione
- !** **Utilizzati dati pubblici e contributi/ interviste di primari operatori di mercato**
 - Associazioni nazionali; assicuratori Top10 di mercato; report istituti internazionali
- !** **Identificazione delle principali differenze tra Paesi e dei fattori industriali sottostanti**
 - Evidenziando aree a maggior criticità
- !** **Identificazione di possibili direzioni per riallineare le principali differenze**

**Confronto fattuale, analiticamente rigoroso
e con un'ottica meramente industriale**

Studio condotto coinvolgendo associazioni nazionali, compagnie ed esperti di settore in ciascun Paese

	Soggetti coinvolti	Contributi allo studio
Associazioni	5 associazioni nazionali <ul style="list-style-type: none">• ANIA, FFSA, GDV, UNESPA, ABI	<ul style="list-style-type: none">• 20+ interviste per discutere caratteristiche chiave ed evoluzione del mercato• Raccolta di dati complessivi di mercato e armonizzazione degli indicatori
Assicuratori	10+ assicuratori <ul style="list-style-type: none">• 2-3 assicuratori Top10 di mercato per Paese	<ul style="list-style-type: none">• 30+ interviste per raccogliere punto di vista interno su struttura/ caratteristiche mercato• Raccolta di dati interni di dettaglio su aree specifiche, sanitizzati ai fini dello studio
Esperti BCG	10+ esperti BCG <ul style="list-style-type: none">• 2+ per Paese	<ul style="list-style-type: none">• 20+ interviste focalizzate su comprensione degli interventi strutturali di contenimento costi• Visione complessiva di mercato

Principali risultati dello studio

Sintesi

➡ **Prezzi¹ RCA in Italia (media 2008-2012) mediamente superiori agli altri Paesi (+213€/ veicolo)**

- In Italia prezzo medio per il cliente di 491€, rispetto alla media di 278€ per gli altri Paesi
- Per le auto, il prezzo medio dell'RCA negli altri paesi è circa -45% più basso che in Italia

➡ **Sinistri (+126€/ veicolo) e tasse (+52€/ veicolo) i fattori con contributo maggiore alla differenza**

- Su sinistri, impatto da frodi, rischiosità stradale/ comportamenti e normativa
- Su tasse, effetto indotto da premi più alti, ma anche incidenza più alta (24% Italia contro 17% altri)
- Contributo minore da Marketing & Distribuzione, Costi amministrativi e Margine

➡ **4 aree con differenze industriali, ~30% di potenziale riduzione su prezzo di riferimento di ~500€**

- 60-65€/ veicolo (11-12%) su danno a persone (es. differenze risarcimenti su danni mortali)
- 40-45€/ veicolo (8-9%) agendo su contrasto alle frodi, attraverso organismi, controlli e normative
- 15-20€/ veicolo (3-4%) intervenendo su danno a cose, attraverso risarcimento in forma specifica
- 25-30€/ veicolo (5-6%) migliorando rischiosità, attraverso controlli, qualità strade e normative
- Totale 140-160€/ veicolo su 500€ teorico (~30% inclusa riduzione indiretta di tasse e commissioni)

1. Calcolato come Totale premi di mercato più tasse diviso veicoli assicurati
Fonte: Principali assicuratori europei, ANIA, FFSA, GDV, UNESPA, ABI, analisi BCG

In Italia, Sinistri e Tasse

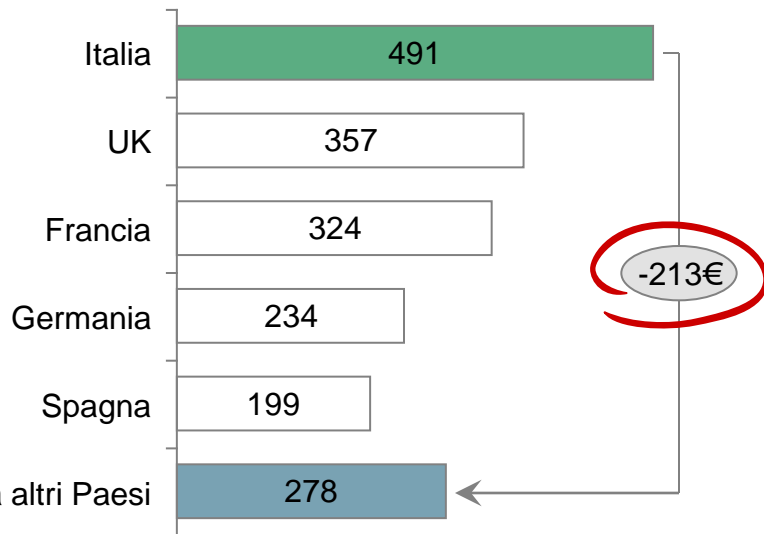
le maggiori componenti del conto tecnico

	Valore complessivo Media 2008-2012	% Premi compl.=100%	Valore per veicolo
Costo per i consumatori	21,5 Mdi€	124%	491 €
• Tasse	4,1 Mdi€	24%	94 €
Premi complessivi	17,4 Mdi€	100%	397 €
• Costo sinistri	14,4 Mdi€	82%	329 €
• Commissioni e spese di marketing	2,4 Mdi€	14%	55 €
• Costi amministrativi	0,8 Mdi€	5%	18 €
Risultato tecnico	-0,2 Mdi€	-1%	-5 €

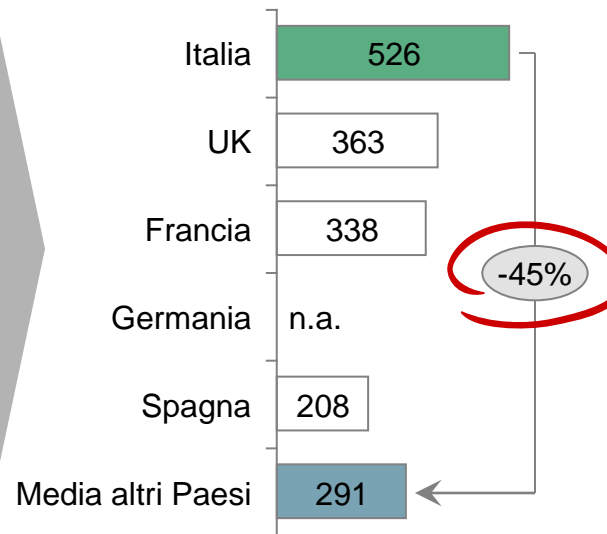
Prezzi medi RCA Italia superiori rispetto agli altri paesi, in media +213€ veicolo nel periodo '08-'12

Prezzi medi RCA

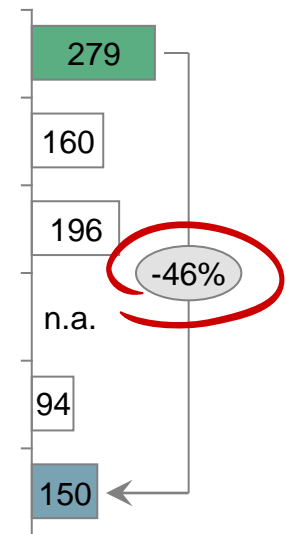
Media '08-'12: totale Premi e Tasse, diviso per il numero dei veicoli assicurati



Auto



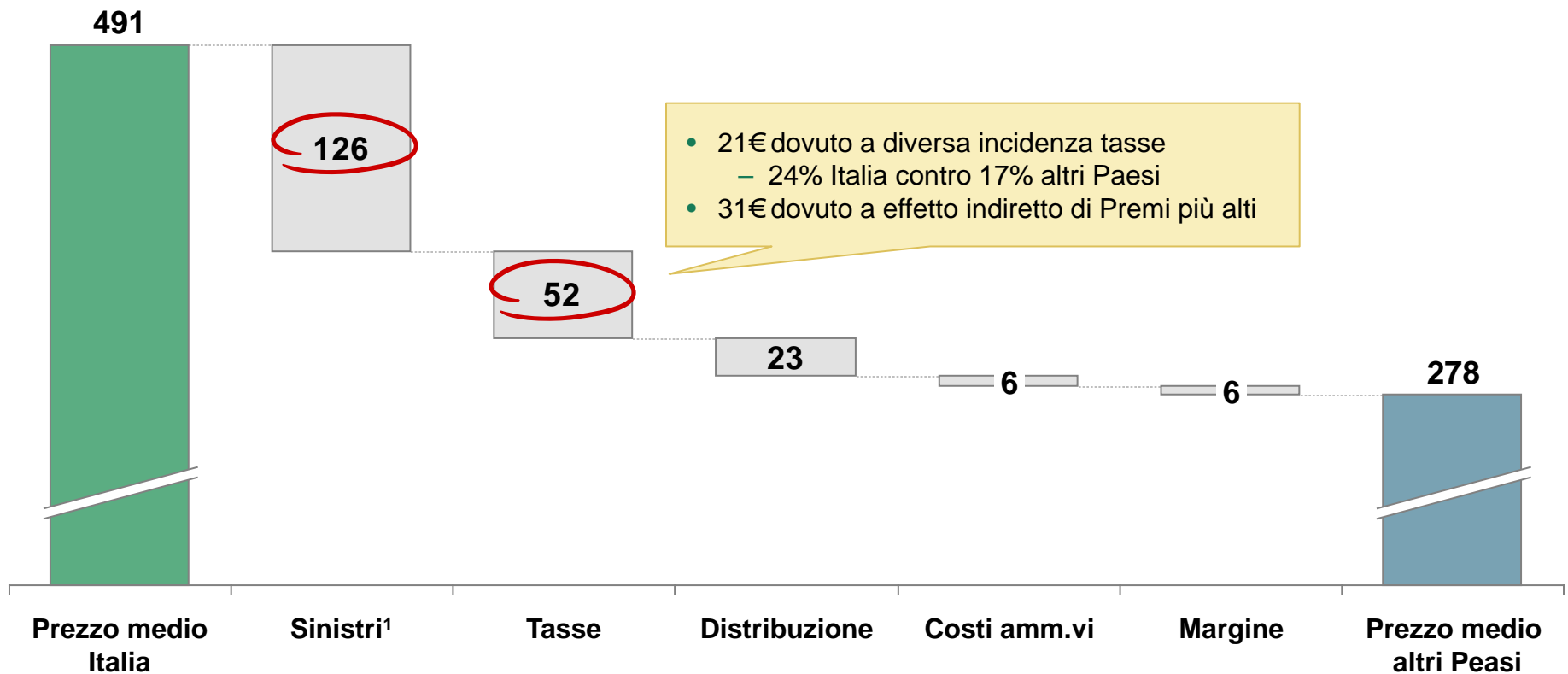
Motocicli



Differenza percentuale simile su Auto e Motocicli

Sinistri e tasse i fattori chiave alla base dei maggiori costi rispetto agli altri Paesi

Media 2008-2012



- I sinistri sono il principale ambito di intervento
- Parte della differenza non controllabile direttamente dai soli assicuratori (es. normative sulle frodi, sicurezza stradale, risarcimenti danni a persone)

1. Inclusi costi relativi a veicoli non assicurati, e.g. FGVS, e normalizzazione dei diversi livelli di rivalse nei diversi Paesi
Fonte: dati interni player assicurativi europei, ANIA, FFSA, GDV, UNESPA, ABI, analisi BCG

Sinistri: 4 elementi chiave spingono in alto i costi

Sintesi dei risultati dello studio

Elementi chiave

Descrizione

1 Danni a persone

- Elevata **incidenza contenziosi**, che genera 45% sinistri in causa verso ~15% altri paesi
- **Alti risarcimenti per il caso morte**, 4x rispetto agli altri Paesi (649k€ vs. 138k€)
- **Alto livello** medio di **danno non patrimoniale** (50-60k€ vs.. 30-40k€ altri¹) e possibili beneficiari

2 Rischio stradale/ comportamenti

- **Rischiosità della circolazione**, 6,2 morti/Mdi km percorsi rispetto a 4,4 degli altri Paesi (+41%)
- **Comportamenti pericolosi** (es. **5x uso cellulare** alla guida, 10% uso cinture posteriori vs 90%)
- Maggior incidenza **motocicli**, che a parità di chilometraggio hanno **2x incidenti** e **10x morti**

3 Frodi






- Incidenza **frodi non rilevate** 2x vs. altri Paesi, anche per limitato sviluppo strumenti di contrasto
- Incidenza **veicoli non assicurati**, 7-8%, 2-3x vs. altri Paesi, con basso livello di controlli/ sanzioni
- Diffusa presenza del **colpo di frusta** fino all'introduzione della Legge Monti, ora in **riduzione**

4 Danni a cose

- **Basso tasso riparazione** in reti convenzionate, -30/-40 p.p. rispetto ad altri Paesi
- **Struttura** mercato dei **riparatori frammentata** e meno efficiente

1. Stima di costo medio della componente di danno non patrimoniale per sinistri gravi con danno alla persona, i.e. >9 punti di invalidità permanente
Fonte: dati interni player assicurativi europei, ANIA, FFSA, GDV, UNESPA, ABI, analisi BCG

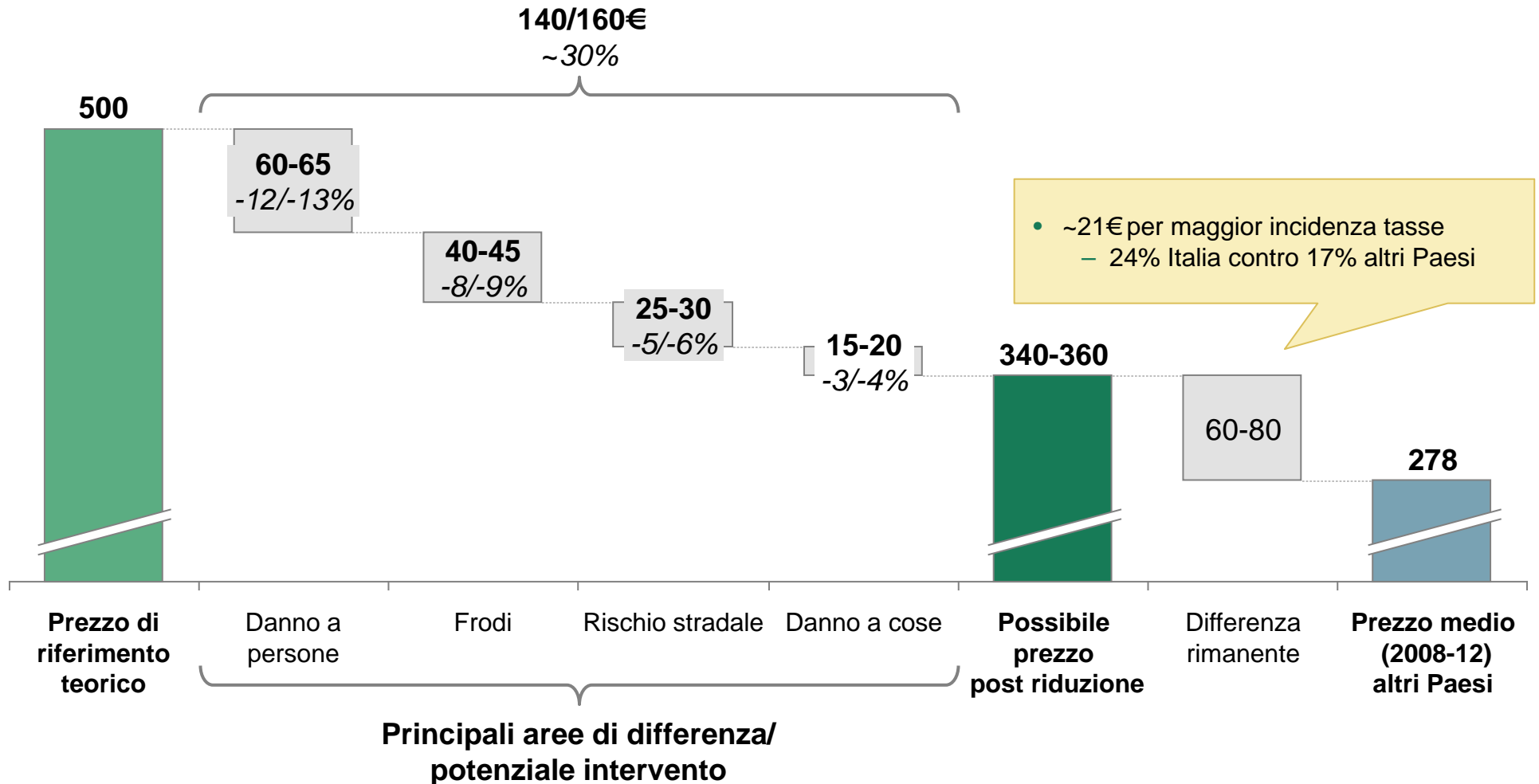
In Italia varianza tariffe paragonabile agli altri Paesi per età e classe B/M; impatto geografia simile a UK

							
		Italia	Francia	Germania	Spagna	UK	Commenti
Età	Min	459	195	282	166	444	Varianza simile per tutti i Paesi <ul style="list-style-type: none"> Guidatori giovani con tariffe significativamente più elevate
	Max	1.274	661	750	463	2.630	
	Rapporto Max/ Min	2,8x	3,4x	2,7x	2,8x	5,9x	
Geografia	Min	In alcune zone premi con gap ridotto rispetto a media europea 369	175	209	168	282	Geografia forte elemento di differenziazione il Italia e UK <ul style="list-style-type: none"> Per entrambi i Paesi impatti locali specifici, legati ad esempio alle frodi
	Max	1.218	215	300	248	1.148	
	Rapporto Max/ Min	3,3x	1,2x	1,4x	1,5x	4,1x	
						Anche in altri Paesi presenza di aree con alti costi e prezzi	
Classe B/M ¹	Min	467	165	172	168	480	In Italia varianza limitata dovuta al basso potere predittivo della classe <ul style="list-style-type: none"> Per effetto del Decreto Bersani, limitata rilevanza della classe In Spagna impatto delle politiche aggressive delle dirette
	Max	882	683	1.000	181	1.578	
	Rapporto Max/ Min	1,9x	4,1x	5,8x	1,1x	3,3x	

1. Classe di ingresso (14) utilizzata come scenario peggiore
Fonte: Preventivi online, analisi BCG

Importante considerare impatto dei possibili interventi anche sul livellamento delle differenze

140-160€ veicolo di riduzione potenziale della differenza, ~30% su un prezzo di riferimento teorico di 500€



Nota: Impatti calcolati sulla base dei dati 2012

Fonte: dati interni player assicurativi europei, ANIA, FFSA, GDV, UNESPA, ABI, analisi BCG

313901-00-ANIA -Presentazione finale -14Gen14_vStampa_v3.pptx

Le 4 aree con differenze "industriali" hanno impatto fino a 140-160€ veicolo (~30% di riduzione) (I)

Include riduzione indiretta di tasse e commissioni di distribuzione

Simulazione¹ del valore

Area

Principali differenze/ Potenziali aree di lavoro

Area	Principali differenze/ Potenziali aree di lavoro	Simulazione ¹ del valore
1 Danno a persone	I Regole standard Standardizzazione delle regole per i risarcimenti sul danno a persone <ul style="list-style-type: none"> Introduzione tabella nazionale di riferimento Rimodulazione dei livelli di risarcimento 	15-20€ veic. -3/-4%
	II Risarcimento casi mortali Differenze sul risarcimento dei casi mortali rispetto alla media <ul style="list-style-type: none"> Ridefinizione possibili beneficiari Rimodulazione dei livelli di risarcimento 	40-45€ veic. -8/-9%
2 Rischio stradale/ comp.	III Controlli sulla sicurezza Aumento controlli stradali e pene <ul style="list-style-type: none"> Controlli/norme sui comportamenti più rischiosi: uso cell, cinture post., casco Maggiori penalità su patente, es. perdita di punti in caso di sinistro 	25-30€ veic. -5/-6%
	IV Qualità rete stradale Miglioramento della sicurezza della rete attraverso misure strutturali <ul style="list-style-type: none"> Maggior monitoraggio del rischio stradale / aree critiche per i sinistri Focus degli investimenti sulle zone a rischio 	
	V Riduzione rischio motocicli Iniziative specifiche per ridurre drasticamente gli incidenti delle moto <ul style="list-style-type: none"> Campagna di comunicazione dedicata; iniziative specifiche <ul style="list-style-type: none"> Es. giacca riflettente obbligatoria di notte 	

1. Simulazione di possibile impatto di riduzione basata su assunzioni ad alto livello di allineamenti o riduzioni di differenze rispetto ad alcuni parametri alla base della differenza tra Italia e altri Paesi impatto basato su dati 2012

Fonte: Principali assicuratori europei, ANIA, FFSA, GDV, UNESPA, ABI, analisi BCG

Le 4 aree con differenze "industriali" hanno impatto fino a 140-160€ veicolo (~30% di riduzione) (II)

Include riduzione indiretta di tasse e commissioni di distribuzione

Simulazione¹ del valore

Area

Principali differenze/ Potenziali aree di lavoro

3

Frodi

VI

Organismo anti-frodi

Creazione organismo anti-frodi, con poteri di investigazione

- Rafforzando anche la base dati sinistri / frodi

VII

Legislazione anti-frodi

Nuove regole per facilitare le attività di contrasto alle frodi

- Possibilità recupero delle spese legali
- Riduzione tempo per dichiarare il sinistro da 2 anni a 3 mesi
- Ispezione del veicolo prima della riparazione

VIII

Scatola nera

Supporto a diffusione scatola nera nelle zone a maggior tasso di frode

- Focus su zone in cui i benefici giustificano i costi dello strumento

IX

Verifica veicoli non assicurati

Aumento e automatizzazione controlli; inasprimento pene

- Controlli automatici (autostrade / porte "Area C")
- Pene severe, e.g. sospensione patente per 1 anno

25-30€ veic.
-5/-6%

10-15€ veic.
-2/-3%

4

Danno a cose

X

Risarcimento in forma specifica

Introduzione del risarcimento in forma specifica obbligatorio

- Possibilità per l'assicuratore di pagare la sola riparazione, con uno sconto predeterminato nel caso non sia eseguita da un carrozziere scelto dalla compagnia





15-20€ veic.
-3/-4%

**Totale: 140-160€ veic.
~30%**

1. Simulazione di possibile impatto di riduzione basata su assunzioni ad alto livello di allineamenti o riduzioni di differenze rispetto ad alcuni parametri alla base della differenza tra Italia e altri Paesi
impatto basato su dati 2012

Fonte: Principali assicuratori europei, ANIA, FFSA, GDV, UNESPA, ABI, analisi BCG

Commenti finali

-  **Nel quinquennio considerato il 60% della differenza di prezzo è data dal costo dei Sinistri**
-  **Un altro 24% della differenza è costituito da tasse, fuori da un ambito di intervento industriale**
-  **Il restante 16% è costituito dalla somma delle diverse voci di Distribuzione, Marketing e Costi di Amministrazione, con un potenziale di allineamento realisticamente molto più limitato**
 - Differenze di costo generate spesso dal minore sviluppo del prodotto Kasko, che negli altri Paesi consente di suddividere i costi e di ridurre il peso di queste voci sul prodotto RCA
-  **Possibile incidere sulle differenze di prezzo principalmente attraverso leve di sistema, che introducano discontinuità significative supportando la riduzione strutturale di costi e prezzi**