

INCENTIVI E PENALIZZAZIONI CARD: NOTA METODOLOGICA

(DI CUI AL PROV. 156 DEL 18 DICEMBRE 2024)

SOMMARIO

1. Il sistema incentivante	2
2. Il modello lineare	5
2.A. Costo medio tagliato e costo medio	5
2.B. Incentivo per l'antifrode.....	6
2.C. Incentivo per il costo	6
2.D. Incentivo per la dinamica del costo.....	7
2.E. Incentivo per la velocità di liquidazione.....	8
3. Determinazione dell'incentivo	10
4. Calcolo dei percentili.....	12
5. Scadenario del calcolo degli incentivi	12

1. IL SISTEMA INCENTIVANTE

Il sistema incentivante misura l'efficienza delle imprese in relazione all'antifrode, al costo, alla dinamica del costo e alla velocità di liquidazione.

Accedono al sistema incentivante le imprese che hanno premi superiori alla soglia fissata dall'IVASS, separatamente per ciascuna macroclasse, prima dell'inizio della generazione.

Per le componenti costo, dinamica del costo e velocità di liquidazione l'incentivo è calcolato per generazione di accadimento, mentre, per la componente antifrode il calcolo dell'incentivo è effettuato per anno di competenza. Lo scadenziario del calcolo degli incentivi è riportato nel capitolo 5.

Gli incentivi sono determinati separatamente per ciascuna macroclasse e componente. Per la componente costo è previsto un ulteriore dettaglio per tipologia di danno e/o macroarea.

Le variabili del modello sono censite nella tavola A. Tutte le variabili utilizzate nel modello sono relative ai sinistri subiti (gestiti) dall'impresa.

Tavola A. Variabili del modello CARD

Variabile	Definizione	1
NEF_i Numero dei sinistri esposti a rischio frode	(impresa i) numero dei sinistri accaduti negli ultimi 36 mesi che hanno almeno una partita con danno a cose gestita nel regime CARD-CID (causale trattazione in BDS: RPD, RD1 o RD2) e score complessivo AIA maggiore o uguale a 20.	A
$NPERS_i(n)$ Numero dei danneggiati con lesioni di lieve entità	(impresa i , antidurata n) numero dei danneggiati risarciti a titolo definitivo, pari alla somma dei: <ul style="list-style-type: none"> – conducenti con lesioni dei sinistri CARD-CID con responsabilità esclusiva e al netto dei CARD naturali – danneggiati con micro lesioni (1/9 punti di invalidità permanente) dei sinistri CARD-CTT 	S
$NS_i(n)$ Numero dei sinistri pagati	(impresa i , antidurata n) numero dei sinistri CARD-CID della generazione di riferimento, pagati a titolo definitivo all'antidurata considerata. Variabile significativa per macroclasse	S
$NR_i(n)$ Numero sinistri riaperti	(impresa i , antidurata n) numero dei sinistri che risultavano pagati totali all'antidurata 0, ma che sono stati successivamente riaperti alle antidurate 1 o 2; rappresentano un sottoinsieme di $NS_i(0)$. Variabile significativa per macroclasse	R
$NRSS_i(n)$ Numero dei sinistri riaperti da senza seguito	(impresa i , antidurata n) numero dei sinistri che risultavano senza seguito all'antidurata 0, ma che sono stati successivamente riaperti alle antidurate 1 o 2. Per definizione $NRSS_i(0) = 0$ Variabile significativa per macroclasse	R
NSD_i Numero dei sinistri per dinamica	(impresa i) numero dei sinistri CARD-CID con danni a cose (danni al veicolo e alle cose trasportate del conducente), pagati a titolo definitivo all'antidurata 0, con importo totale dei risarcimenti (cose, veicolo, persona del conducente) superiore al percentile minimo P_{min} e inferiore al percentile massimo P_{max} . Variabile significativa per: macroclasse "Autoveicoli" / tipologia di danno "cose+veicoli" / totale Italia	S
$NSCS_i(0)$ Numero dei sinistri con seguito	(impresa i , antidurata 0) numero dei sinistri CARD-CID denunciati al netto dei sinistri senza seguito all'antidurata considerata.	R
$NSE_i(n)$ Numero dei sinistri esclusivi	(impresa i , antidurata n) numero dei sinistri CARD-CID, al netto dei CARD naturali, definiti con responsabilità esclusiva, pagati a titolo definitivo alla data di riferimento, con importo totale dei risarcimenti (cose, veicolo, persona del conducente) superiore al percentile minimo e inferiore al percentile massimo. Variabile significativa per vari insiemi individuati da combinazioni di macroclasse/ tipologia di danno/ macroarea	S
P_{min} Percentile minimo	Percentile minimo per il taglio delle distribuzioni dei costi dei sinistri di cui agli insiemi NSD e NSE. È determinato considerando il costo totale dei sinistri CARD-CID (danni al veicolo, alle cose trasportate del conducente e lesioni del conducente) per i sinistri con responsabilità esclusiva delle ultime tre generazioni, pagati a titolo definitivo nell'esercizio. La distribuzione presa a riferimento considera l'intero mercato. Variabile significativa per macroclasse	S
P_{max} Percentile massimo	Percentile massimo per il taglio delle distribuzioni dei costi dei sinistri di cui agli insiemi NSD e NSE. È determinato considerando il costo totale dei sinistri CARD-CID (danni al veicolo, alle cose trasportate del conducente e	S

¹ Fonte del dato: 'A' calcolata da AIA; 'R' Rilevazione Card; 'S' calcolata da Stanza di compensazione.

	lesioni del conducente) per i sinistri con responsabilità esclusiva delle ultime tre generazioni, pagati a titolo definitivo nell'esercizio. La distribuzione presa a riferimento considera l'intero mercato. Variabile significativa per macroclasse	
$Importo_{i,j}$ Importo tagliato	(impresa i, sinistro j) Pagamento a titolo definitivo superiore al percentile minimo e inferiore al percentile massimo	S
$Imp_{tot_{i,j}}$ Importo totale	(impresa i, sinistro j) Pagamento a titolo definitivo	S
$CMT_i(n) = \frac{\left(\sum_j Importo_{i,j}\right)}{NSE_i}$ Costo medio tagliato	(impresa i, antidurata n) media aritmetica degli importi tagliati calcolata sui sinistri di cui alla variabile NSE. <ul style="list-style-type: none"> - Per tipo danno "cose" si considerano i risarcimenti per i danni alle cose e al veicolo (la media degli importi tagliati); - Per tipo danno "persone" si considerano sia i risarcimenti per i danni alla persona del conducente (relativi ai sinistri esclusivi per i quali l'importo totale -cose+veicolo+lesioni del conducente- è interno all'intervallo individuato dai percentili Pmin e Pmax, sia i risarcimenti per le microlesioni dei sinistri CARD-CTT relative ai danneggiati per i quali l'importo totale dei danni a persona è interno all'intervallo individuato dai percentili Pmin e Pmax. Variabile significativa per vari insiemi individuati da combinazioni di macroclasse/ tipologia di danno e macroarea.	S
$CMTD_{i,g} = \frac{\left(\sum_j Importo_{i,j}\right)}{NSD_i}$ Costo medio tagliato per dinamica	(impresa i, antidurata 0) media aritmetica degli importi tagliati calcolata sui sinistri di cui alla variabile NSD. Variabile significativa per: macroclasse "Autoveicoli"/ tipologia di danno "cose+veicoli"/ totale Italia.	S
$CM_i(n) = \frac{\left(\sum_j Imp_{tot_{i,j}}\right)}{NS_i}$ Costo medio	(impresa i, antidurata n) media aritmetica degli importi totali calcolata sui sinistri di cui alla variabile NS. Variabile significativa per vari insiemi individuati da combinazioni di macroclasse/ tipologia di danno/ macroarea e totale Italia.	S
$v_i(n) = \frac{NS_i(0) - NR_i(n)}{NSCS_i(0) + NRSS_i(n)}$ Con $NR_i(n) = 0 \text{ per } n = 0$ Velocità di liquidazione	(impresa i, antidurata n). <ul style="list-style-type: none"> - n= 0 Rapporto tra il numero dei sinistri pagati a titolo definitivo nell'antidurata 0 e il numero dei sinistri denunciati nell'anno di accadimento pagati o riservati al 31 dicembre dell'anno di accadimento; - n= 1, 2 Rapporto tra a) il numero dei sinistri pagati a titolo definitivo nell'antidurata 0 al netto dei sinistri riaperti fino alla data di riferimento e b) il numero dei sinistri denunciati nell'anno di accadimento, pagati o riservati al 31 dicembre dell'anno di accadimento, a cui si aggiungono le riaperture dei sinistri senza seguito al 31.12 dell'anno di accadimento. Variabile significativa per macroclasse.	S/ R
$d_i = \frac{CMTD_{i,g}}{CMTD_{i,g-1}}$ Variazione del costo delle cose	(impresa i) rapporto tra il costo medio tagliato dei danni al veicolo e alle cose, misurato all'antidurata 0, nella generazione di riferimento (g) e la medesima variabile relativa alla generazione precedente quella di riferimento (g-1). Sono considerati i pagamenti per i danni al veicolo e alle cose trasportate del conducente relativi ai sinistri della macroclasse Autoveicoli per l'intero territorio nazionale.	S
$Onere_i(n) = CM_i(n) * NS_i(n)$ Onere sinistri	(impresa i, antidurata n) Onere dei sinistri gestiti della generazione pagati a titolo definitivo fino all'antidurata. Variabile significativa per vari insiemi individuati da combinazioni di macroclasse/ tipologia di danno e macroarea.	S

$SOARFSS_i$ Numero delle partite poste senza seguito per attività antifrode	(impresa i) numero delle partite di danno CARD-CID e CARD-CIT poste senza seguito nell'anno di riferimento indipendentemente dalla generazione di accadimento.	R
$a_i = \frac{SOARFSS_i}{NEF_i}$ Coefficiente Antifrode	(impresa i) rapporto tra le partite di danno poste senza seguito per attività antifrode e i sinistri CARD-CID con score AIA medio o alto.	A / R

2. IL MODELLO LINEARE

Si individua una variabile - la generica X_i - indicativa dell'efficienza dell'impresa. L'efficienza dell'impresa dipende in modo lineare dalla variabile indipendente X_i .

Le percentuali di incentivo che esprimono l'efficienza delle imprese sono punti della retta di equazione

$$p_i = (+1/-1) * m * X_i + q$$

Convenzionalmente, i valori negativi di p_i indicano efficienza mentre i valori positivi esprimono invece inefficienza: m ha segno negativo per le variabili X_i positivamente correlate con l'efficienza (antifrode e velocità) mentre ha segno positivo per le variabili X_i inversamente correlate con l'efficienza (costo e dinamica).

m è fissato dall'IVASS prima dell'inizio della generazione/competenza, q è determinato in modo da rendere nulla la somma degli incentivi scambiati tra le imprese.

$$\sum_i p_i * Onere_i = 0$$

L'incentivo è determinato moltiplicando la percentuale dell'incentivo per il corrispondente onere sinistri.

$$H = p_i * Onere_i$$

Per tutte le componenti l'onere sinistri è calcolato sulla base dei sinistri subiti ($Onere_i = CM_i * NS_i$).

2.A. COSTO MEDIO TAGLIATO E COSTO MEDIO

Il costo medio tagliato è calcolato come rapporto tra la somma dei risarcimenti per l'insieme di interesse e il relativo numero di sinistri. Al costo medio tagliato concorrono i sinistri, definiti con responsabilità esclusiva, pagati a titolo definitivo che presentano un valore complessivo di risarcimento (somma dei

risarcimenti per danni al veicolo, alle cose trasportate del conducente e per lesioni al conducente) superiore al percentile minimo e inferiore al percentile massimo.

Il costo medio è dato dal rapporto tra la somma dei risarcimenti per l'insieme di interesse e il relativo numero di sinistri.

2.B. INCENTIVO PER L'ANTIFRODE

La componente antifrode misurata con il modello CARD riguarda l'aspetto liquidativo.

Per misurare l'efficienza dell'impresa nel contrasto alle frodi si definisce il **coefficiente antifrode** a_i come rapporto tra il numero delle partite di danno (danneggiati/creditori) poste senza seguito per attività antifrode e i sinistri CARD con score AIA medio o alto (NEF_i). La percentuale di incentivo per l'antifrode dell'impresa p_i^a è data da:

$$p_i^a = -m^a * a_i + q^a$$

ove m^a è fissato da IVASS e q^a è determinato in modo da rendere nulla la somma degli incentivi scambiati tra le imprese, ossia imponendo la relazione:

$$\sum_i p_i^a * Onere_i = 0$$

Quindi:
$$q^a = m^a * \frac{\sum_i a_i * Onere_i}{\sum_i Onere_i}$$

- a) La percentuale di incentivo per l'antifrode è calcolata per la macroclasse Autoveicoli.
- b) L'onere sinistri (numero di sinistri NS_i^{anf} e costo medio CM_i^{anf}) è calcolato considerando i sinistri CARD-CID pagati a titolo definitivo nell'esercizio, relativi alle ultime 3 generazioni.
- c) L'incentivo per l'antifrode è calcolato per la macroclasse Autoveicoli; le modalità e gli insiemi sono indicati nella tavola B.

2.C. INCENTIVO PER IL COSTO

Per misurare l'efficienza dell'impresa rispetto al livello dei risarcimenti si utilizza il **costo medio tagliato** CMT_i (cfr. tavola A). La percentuale di incentivo per il costo dell'impresa p_i^c è data da:

$$p_i^c = m^c * CMT_i + q^c$$

ove m^c è fissato dall'IVASS prima dell'inizio della generazione e q^c è determinato in modo da rendere nulla la somma degli incentivi scambiati tra le imprese, ossia imponendo la relazione:

$$\sum_i p_i^c * Onere_i = 0$$

Quindi:
$$q^c = -m^c * \frac{\sum_i CMT_i * Onere_i}{\sum_i Onere_i}$$

a) La percentuale di incentivo per il costo è calcolata per i seguenti insiemi:

- Autoveicoli (A) – sinistri CID con danni a cose – macroarea 1;
- Autoveicoli (A) – sinistri CID con danni a cose – macroarea 2;
- Autoveicoli (A) – sinistri CID con danni a cose – macroarea 3;
- Autoveicoli (A) – Partite CARD (danneggiati) con lesioni di lieve entità;
- Ciclomotori e motocicli (M) – Partite CARD (danneggiati) con lesioni di lieve entità.

b) Le variabili CMT, CM e NS sono calcolate all'antidurata corrispondente:

- per il costo alle cose, sono determinate con riferimento ai sinistri CID con danni alle cose;
- per il costo alla persona, sono determinate con riferimento ai danneggiati con lesioni di lieve entità. Quindi:

$$CMT_i^{per} = \frac{\sum Importo_i^{cid_pers} + \sum Importo_i^{ctt}}{\sum NPERS_i}$$

$$CM_i^{per} = \frac{\sum Imp_tot_i^{cid_pers} + \sum Imp_tot_i^{ctt}}{\sum NPERS_i}$$

c) L'incentivo per il costo è calcolato secondo le modalità e gli insiemi indicati nella tavola B.

2.D. INCENTIVO PER LA DINAMICA DEL COSTO

Per misurare l'efficienza dell'impresa riguardo alla dinamica dei risarcimenti si utilizza la **variazione del costo dei danni alle cose d_i** . Il d_i rappresenta il decremento (incremento) del costo per i danni al veicolo e alle cose trasportate in relazione ai sinistri subiti e pagati a titolo definitivo al 31 dicembre dell'anno di accadimento, rispetto alla generazione precedente. La percentuale di incentivo per il costo dell'impresa p_i^d è data da:

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

ove m^d è fissato dall'IVASS e q^d è determinato in modo da rendere nulla la somma degli incentivi scambiati tra le imprese, ossia imponendo la relazione:

$$\sum_i p_i^d * Onere_i = 0$$

Quindi:
$$q^d = -m^d * \frac{\sum_i d_i * Onere_i}{\sum_i Onere_i}$$

- a) La percentuale di incentivo per la dinamica è calcolata per i sinistri CID della macroclasse Autoveicoli che presentano risarcimenti per i danni al veicolo e alle cose trasportate del conducente;
- b) La variabile CMTD è determinata con riferimento ai sinistri CID della macroclasse Autoveicoli per i danni al veicolo e alle cose trasportate del conducente relativi all'intero territorio nazionale;
- c) L'incentivo è calcolato applicando la percentuale di cui al punto a) all'onere sinistri della macroclasse Autoveicoli di antidurata 0 dei sinistri CID con danni a cose (veicolo e cose trasportate);
- d) L'incentivo per la dinamica è calcolato per la macroclasse Autoveicoli; le modalità e gli insiemi di calcolo sono indicati nella tavola B.

2.E. INCENTIVO PER LA VELOCITÀ DI LIQUIDAZIONE

Per misurare l'efficienza dell'impresa per quanto concerne i tempi di liquidazione dei sinistri si utilizza la **velocità di liquidazione** v_i . Tale velocità di liquidazione misura l'efficienza dell'impresa rispetto alla liquidazione dei sinistri denunciati nell'anno di accadimento, pagati o riservati alla fine dell'anno di accadimento. La percentuale di incentivo per la velocità dell'impresa p_i^v è data da:

$$p_i^v = -m^v * v_i + q^v$$

ove m^v è fissato dall'IVASS e q^v è determinato in modo da rendere nulla la somma degli incentivi scambiati tra le imprese, ossia imponendo la relazione:

$$\sum_i p_i^v * Onere_i = 0$$

Quindi:
$$q^v = m^v * \frac{\sum_i v_i * Onere_i}{\sum_i Onere_i}$$

- a) La percentuale di incentivo per la velocità è calcolata separatamente per ciascuna macroclasse;

- b) Le variabili CM e NS sono calcolate all'antidurata 0, separatamente per ciascuna macroclasse, considerando i sinistri della gestione CID pagati a titolo definitivo nell'esercizio;
- c) L'incentivo per la velocità è calcolato secondo le modalità e gli insiemi indicati nella tavola B.

3. DETERMINAZIONE DELL'INCENTIVO

Gli incentivi sono calcolati per le imprese incluse nella gara sulla base della soglia minima di premi fissata da IVASS per ciascuna generazione e macroclasse.

L'incentivo di ciascuna impresa è espresso dalla somma algebrica degli incentivi delle singole componenti per gli insiemi descritti nei paragrafi precedenti, ovvero:

1. H_A^{cose} Autoveicoli costo cose;
2. H_A^{per} Autoveicoli costo persona;
3. H_A^{din} Autoveicoli dinamica;
4. H_A^{velo} Autoveicoli velocità;
5. H_A^{anf} Autoveicoli antifrode
6. H_M^{per} Ciclomotori e motocicli costo persona;
7. H_M^{velo} Ciclomotori e motocicli velocità.

Il valore complessivo dell'incentivo (penalizzazione) è pertanto:

$$H = H_A^{cose} + H_A^{per} + H_A^{din} + H_A^{velo} + H_A^{anf} + H_M^{per} + H_M^{velo}$$

Lo schema di calcolo degli incentivi è riportato nella tavola B.

Tavola B. Schema di calcolo degli incentivi

Tipologia di incentivo	Costi medi e numero sinistri
Incentivo Antifrode	
Autoveicoli (A)	CM_A^{anf} è il costo medio dei sinistri CID della macroclasse (A)
$H_A^{anf} = p_A^{anf} * CM_A^{anf} * NS_A^{anf}$	NS_A^{anf} è il numero dei sinistri CID della macroclasse (A)
Incentivo Costo	
Autoveicoli (A) cose	$CM_{A,Z}^{cose}$ è il costo medio dei sinistri CID con danni a cose nella macroclasse A e nella macroarea Z
$H_A^{cose} = \sum_{Z=1}^3 p_{A,Z}^{c,cose} * CM_{A,Z}^{cose} * NS_{A,Z}^{cose}$	$NS_{A,Z}^{cose}$ è il numero dei sinistri CID con danni a cose nella macroclasse A e nella macroarea Z
Autoveicoli (A) persona	CM_A^{per} è il costo medio calcolato rapportando il totale dei risarcimenti per lesioni di lieve entità dei sinistri CARD nella macroclasse A al corrispondente numero di danneggiati
$H_A^{per} = p_A^{per} * CM_A^{per} * NPERS_A$	$NPERS_A$ è il numero dei danneggiati nei sinistri CARD con microlesioni nella macroclasse A
Ciclomotori e motocicli (M) persona	CM_M^{per} è il costo medio calcolato rapportando il totale dei risarcimenti per lesioni di lieve entità dei sinistri CARD nella macroclasse M al corrispondente numero di danneggiati
$H_M^{per} = p_M^{per} * CM_M^{per} * NPERS_M$	$NPERS_M$ è il numero dei danneggiati nei sinistri CARD con microlesioni nella macroclasse M
Incentivo Dinamica	
Autoveicoli (A)	CM_A^{cose} è il costo medio dei sinistri CID con danni a cose della macroclasse A misurato all'antidurata 0
$H_A^{din} = p_A^d * (CM_A^{cose} * NS_A^{cose})$	NS_A^{cose} è il numero dei sinistri CID della macroclasse A calcolati all'antidurata 0
Incentivo Velocità	
Velocità Autoveicoli (A)	CM_A è il costo medio dei sinistri CID della macroclasse A
$H_A^{velo} = p_A^{velo} * CM_A * NS_A$	NS_A è il numero dei sinistri CID della macroclasse A
Velocità Ciclomotori e motocicli (M)	CM_M è il costo medio dei sinistri CID della macroclasse M
$H_M^{velo} = p_M^{velo} * CM_M * NS_M$	NS_M è il numero dei sinistri CID della macroclasse M

4. CALCOLO DEI PERCENTILI

I valori dei percentili minimo P_{min} e massimo P_{max} che individuano i sinistri da utilizzare per il calcolo del costo medio tagliato sono determinati, per ciascuna macroclasse e generazione di accadimento, considerando il costo totale (che include sia i danni al veicolo e alle cose trasportate, sia le lesioni al conducente) dei sinistri CARD-CID, definiti con responsabilità esclusiva, relativi alle ultime tre generazioni pagati a titolo definitivo nell'esercizio. La distribuzione presa a riferimento considera l'intero mercato.

I valori dei percentili sono calcolati - come sopra descritto - sulla Stanza di compensazione aggiornata alla fine del mese di marzo successivo alla fine dell'esercizio (cfr. Provvedimento art. 5, comma 6).

5. SCADENZARIO DEL CALCOLO DEGLI INCENTIVI

Gli incentivi sono calcolati sulla Stanza di compensazione aggiornata alla fine del mese di marzo successivo alla fine dell'esercizio (cfr. Provvedimento art. 5, comma 5).

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.

Riepilogo delle scadenze di calcolo degli incentivi:

Antifrode

Il valore dell'incentivo per l'antifrode è calcolato un'unica volta al termine dell'anno di competenza.

Costo

Il costo medio e l'onere sinistri relativi alle singole generazioni sono ricalcolati alla fine di ogni esercizio per i primi tre anni di antidurata della generazione, tenendo conto degli aggiornamenti nel frattempo intervenuti (per numeri e per importo) nei sinistri subiti, pagati a titolo definitivo.

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

Dinamica del costo

Il valore dell'incentivo per la dinamica è calcolato un'unica volta al termine dell'anno di generazione dei sinistri.

L'incentivo per la dinamica interessa le imprese che rientrano nell'ambito di applicazione del presente modello sia nell'anno di generazione, sia in quello immediatamente precedente.

Velocità di liquidazione

Le velocità di liquidazione di antidurata 0 sono ricalcolate alla fine di ogni esercizio per i primi tre anni di antidurata della generazione per tener conto degli aggiornamenti nel frattempo intervenuti per effetto dei sinistri riaperti. L'onere complessivo dei sinistri subiti relativo alle singole generazioni è calcolato alla fine dell'anno di generazione e rimane costante nei due esercizi successivi.

Tavola C. Scadenario dei calcoli

Componente	Determinazione finale al	Data di riferimento del calcolo
Antifrode	31 dicembre dell'esercizio	31 dicembre dell'esercizio
Costo	31 dicembre dell'anno di generazione + 2	antidurata 0: 31 dicembre dell'anno di generazione antidurata 1: 31 dicembre dell'anno di generazione +1 antidurata 2: 31 dicembre dell'anno di generazione +2
Dinamica	31 dicembre dell'anno di generazione	antidurata 0: 31 dicembre dell'anno di generazione
Velocità di liquidazione	31 dicembre dell'anno di generazione + 2	antidurata 0: 31 dicembre dell'anno di generazione antidurata 1: 31 dicembre dell'anno di generazione +1 antidurata 2: 31 dicembre dell'anno di generazione +2