

Nell'Appendice (Tavola A13) sono riportati, relativamente al periodo 2005-2014, alcuni indicatori espressivi dell'andamento della gestione dei rami r.c. auto e natanti.

Nella tavola I.45 è riportata la serie storica del *combined ratio* di bilancio e dell'indice di risparmio/carenza della riserva sinistri sia al lordo che al netto del saldo dei recuperi (rivalse etc.) alla fine dell'esercizio. L'indice di risparmio/carenza al lordo del saldo dei recuperi indica la pura sufficienza/insufficienza della riserva sinistri per effetto dei pagamenti e delle rivalutazioni della riserva residua di fine esercizio. Lo stesso indice, al netto, include invece il contributo positivo dei recuperi.

La somma algebrica del *combined ratio* di bilancio e dell'indice di risparmio/carenza della riserva sinistri al netto del saldo dei recuperi riporta al *combined ratio* relativo alla sola generazione di accadimento dei sinistri.

Tavola I.45 - Andamento del Combined Ratio e del saldo di riserva sinistri (RS) su premi di competenza										
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
risparmio/carenza RS - al lordo del saldo dei recuperi	1,4%	0,6%	-3,7%	-2,1%	-4,2%	-7,4%	-14,4%	-6,5%	-0,9%	0,9%
risparmio/carenza RS - al netto del saldo dei recuperi	2,6%	1,9%	0,3%	0,5%	-1,1%	-3,6%	-7,7%	-5,7%	-0,1%	2,3%
Combined Ratio di bilancio	96,6%	97,3%	99,1%	101,0%	107,7%	105,5%	102,7%	92,5%	88,2%	90,5%

Fonte: IVASS.

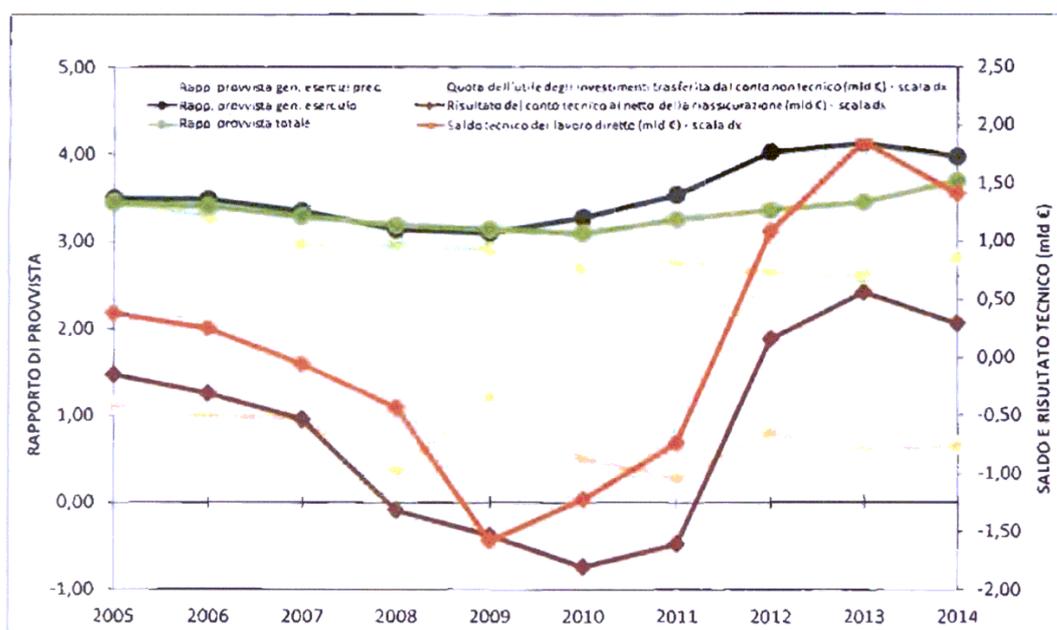
Per il 2014 i dati evidenziano che il saldo della riserva sinistri degli anni precedenti mostra un miglioramento rispetto al 2013, risultando sostanzialmente in pareggio rispetto ai premi di competenza.

In dettaglio, dalla tavola I.46 e dalla figura I.37 si può osservare la serie storica, suddivisa per la generazione di esercizio e di quelle precedenti, del c.d. rapporto di provvista che esprime quante volte (in prospettiva, considerando anche il tempo necessario al pagamento e l'eventuale incremento futuro dei costi) il costo medio dei sinistri pagati nell'esercizio sarebbe coperto dal riservato medio sumato in chiusura di bilancio dalla compagnia.

Tavola I.46 - Andamento del rapporto di provvista*										
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Gen. esercizi prec.	3,45	3,29	2,96	2,94	2,91	2,68	2,77	2,64	2,61	2,81
Gen. Esercizio	3,50	3,49	3,35	3,14	3,10	3,27	3,53	4,02	4,13	3,97
Totale	3,45	3,41	3,29	3,19	3,09	3,09	3,25	3,36	3,45	3,69

* sono esclusi i sinistri IBNR.

Fonte: IVASS.

Figura I.37 - Rapporti di provvista e risultati tecnici

Fonte: IVASS.

Il rapporto di provvista complessivo (riservato medio/costo medio) risulta in aumento rispetto all'anno precedente (è pari a 3,69 nel 2014 e a 3,45 nel 2013), confermando la tendenziale crescita degli ultimi esercizi. Tuttavia si osserva una sensibile riduzione del rapporto di provvista per la riserva relativa ai sinistri accaduti nell'esercizio e un contemporaneo aumento del rapporto per i sinistri di esercizi precedenti. La figura I.37 evidenzia che l'alternanza di andamento dei due rapporti comunque non modifica l'effetto complessivo sul rapporto di provvista generale che si mantiene su un livello pressoché invariato nel lungo periodo. Si osserva anche come il rapporto di provvista dell'esercizio abbia, in particolare, negli ultimi tre anni, lo stesso andamento del saldo tecnico del lavoro diretto.

5.2.2 Gli altri rami danni

Nel 2014 i rami danni diversi dalla r.c. auto, hanno riportato nel complesso un risultato del conto tecnico positivo pari a 1,5 miliardi di euro, in aumento rispetto al 2013 (risultato del conto tecnico: 1,1 miliardo di euro). La tavola I.47 riporta, in dettaglio, l'andamento dei vari comparti.

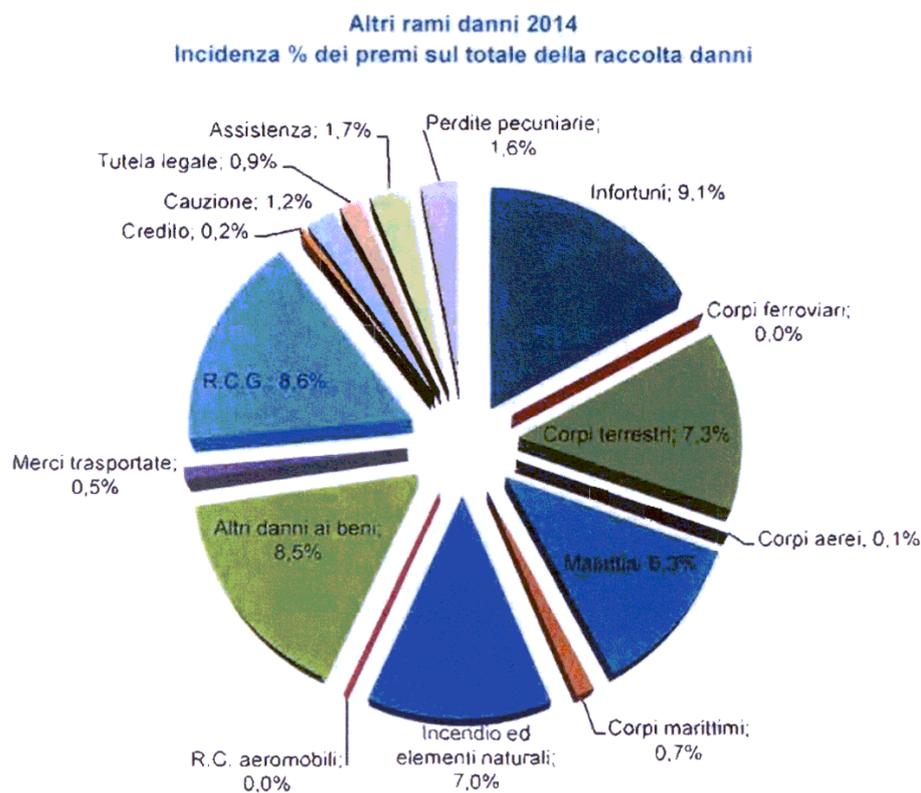
Tavola I.47 - Andamenti tecnici altri rami danni

Ramo	Sinistri/premi di comp.		Spese gestione/premi di comp.		Combined Ratio		Saldo tecnico del lavoro diretto		Risultato del conto tecnico	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014
	(migliaia di euro)									
Comparto salute										
<i>Infortuni</i>	42,8%	43,8%	33,7%	34,7%	76,3%	78,5%	636.045	572.676	647.367	617.312
<i>Malattia</i>	71,1%	67,9%	23,6%	23,0%	94,7%	91,0%	74.124	144.416	101.119	158.902
Totale							710.169	717.092	748.486	776.214
Comparto auto - solo corpi terrestri										
<i>Corpi di veicoli terrestri</i>	66,4%	60,8%	26,5%	28,9%	93,0%	89,7%	154.338	238.433	190.809	249.509
Trasporti										
<i>Corpi ferroviari</i>	-0,4%	-312,1%	13,0%	19,4%	12,6%	-292,7%	5.835	16.831	-4.057	13.149
<i>Corpi aerei</i>	170,2%	24,0%	13,2%	17,6%	183,4%	41,6%	-25.556	12.047	-3.825	1.612
<i>Corpi marittimi</i>	59,8%	94,4%	16,9%	17,6%	76,7%	112,0%	56.944	-32.477	17.280	-8.688
<i>Merci trasportate</i>	39,9%	46,8%	29,3%	30,2%	69,1%	77,0%	53.904	29.956	37.196	11.786
<i>R.C. aeromobili</i>	23,0%	72,1%	14,4%	15,6%	37,4%	87,7%	9.300	888	-3.012	-4.847
Totale							100.427	26.243	43.682	13.012
Comparto property										
<i>Incendio ed elementi naturali</i>	47,8%	54,2%	32,1%	32,9%	79,9%	87,1%	407.233	220.525	173.270	62.005
<i>Altri danni ai beni</i>	67,7%	69,7%	29,5%	29,2%	97,2%	98,9%	34.586	-17.602	-70.365	-127.846
<i>Perdite pecuniarie</i>	53,2%	42,8%	42,3%	42,0%	95,5%	84,7%	6.149	65.279	36.896	75.087
Totale							447.968	268.202	139.801	9.246
R.C. generale										
<i>R.C.G.</i>	83,9%	67,4%	30,3%	30,9%	114,1%	98,3%	-472.272	-14.807	-271.319	219.906
Credito / Cauzione										
<i>Credito</i>	89,4%	102,0%	29,9%	33,5%	119,2%	135,5%	-19.000	-24.680	-12.343	-19.532
<i>Cauzione</i>	67,7%	73,7%	30,3%	35,6%	98,0%	109,2%	-27.340	-68.421	3.820	-38.142
Totale							-46.340	-93.101	-8.523	-57.674
Tutela / Assistenza										
<i>Tutela legale</i>	35,7%	22,3%	36,7%	37,9%	72,4%	60,2%	73.318	115.725	71.397	108.262
<i>Assistenza</i>	27,9%	28,4%	33,6%	33,8%	61,5%	62,2%	179.447	191.924	144.306	155.867
Totale							252.766	307.649	215.703	264.129
Totale							1.147.967	1.449.711	1.068.539	1.474.342

Fonte: IVASS.

Tra i rami aventi una certa importanza nella raccolta premi (vedi figura I.38) si segnala il comparto salute (infortuni e malattia) con un risultato tecnico positivo di 776 milioni di euro, i rami tutela e assistenza con un risultato tecnico positivo per 264 milioni, il ramo corpi di veicoli terrestri (250 milioni di euro), e infine il ramo r.c. generale per 220 milioni.

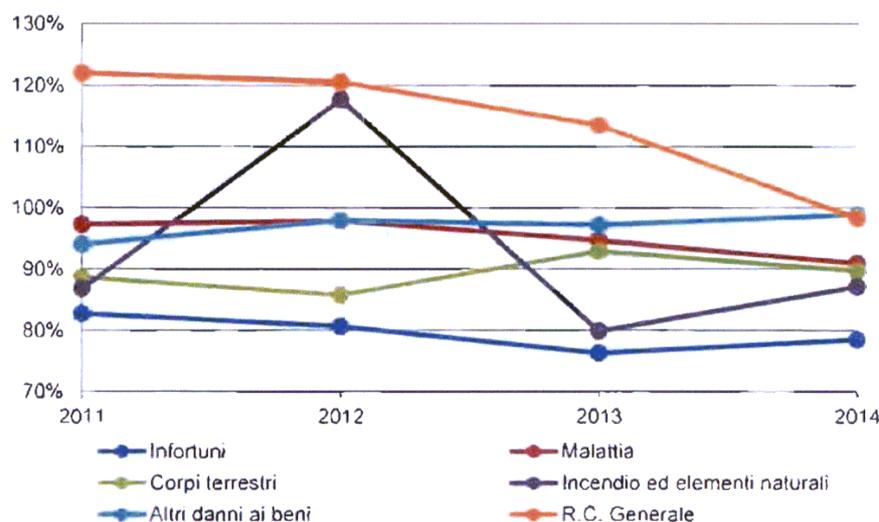
Figura I.38 - Altri rami danni



Fonte: IVASS

Con riferimento al *combined ratio* (figura I.39), esibiscono valori particolarmente elevati i seguenti rami: credito (135,5%), corpi marittimi (112%), cauzione (109,2%). Il ramo infortuni presenta un *combined ratio* del 78,5%, il ramo malattia del 91%, altri danni ai beni del 98,9% ed incendi ed elementi naturali dell'87,1%. Risulta in diminuzione rispetto all'anno precedente il *combined ratio* per il ramo r.c. generale (98,3%).

**Figura I.30 - Andamento del Combined Ratio di bilancio altri rami danni
Rami principali**



Fonte. IVASS.

6. – IL RAMO R.C. AUTO: PREMI, SINISTRI E PREZZI

Viene fornita in questo paragrafo una analisi di insieme del settore ed in particolare con riferimento ai:

- principali indicatori di base del ramo r.c. auto per la costruzione delle tariffe (frequenza, costo medio, premio puro);
- prezzi effettivi nel confronto per 21 province metropolitane e capoluoghi di Provincia;
- costi e parametri della CARD;
- risultati dell'indagine IPER (rilevazione periodica campionaria dei prezzi praticati dalle imprese di assicurazione);
- principali informazioni e dati antifrode.

La panoramica offerta, dà evidenza anche di una sùma degli effetti potenziali, di importanti provvedimenti che hanno ultimamente interessato il settore (i.e. da ultimo il D.L. concorrenza).

6.1 - Andamenti dei principali indicatori

Nelle tavole I.48, I.49 e I.50 sono riportati gli andamenti, per il settore nel suo complesso e, distintamente, per i segmenti *autoveicoli* e *ciclomotori e motocicli*, della frequenza, del costo medio dei sinistri (suddiviso anche tra pagato e riservato, del premio puro (prodotto della frequenza

per il costo medio totale) e del premio medio lordo (premio puro caricato delle spese, imposte, contributi e margine di profitto dell'impresa). I dati del costo sinistri comprendono anche la stima per i sinistri IBNR (numeri e importi). Le tabelle riportano, per ogni singola variabile, le medie dei periodi 2004-2014 e 2011-2014.

Tavola I.48 - Totale rami r.c. auto e natanti												
	Frequenza sinistri	Variazione %	Sinistri pagati		Sinistri riservati		Sinistri totali		Premio puro		Premio medio lordo	
			Costo medio	Variazione %	Costo medio	Variazione %	Costo medio	Variazione %	Valore	Variazione %	Valore	Variazione %
2004	8,9%	-1,7%	1.958	+6,9%	8.121	+2,6%	3.827	+4,2%	342	+2,4%	555	+0,3%
2005	8,5%	-3,2%	2.029	+3,6%	6.521	+6,5%	3.949	+3,2%	342	-0,1%	550	-0,9%
2006	8,6%	-0,2%	2.084	+1,7%	6.565	+0,7%	3.973	+0,8%	343	+0,4%	558	+1,5%
2007	8,9%	+3,4%	2.170	+5,2%	6.241	-4,9%	3.766	-5,2%	336	-2,0%	553	-0,9%
2008	8,7%	-2,0%	2.376	+9,5%	6.541	+4,8%	3.915	+4,0%	342	+1,8%	533	-3,7%
2009	8,8%	+0,6%	2.362	-0,6%	6.538	-0,0%	3.934	+0,5%	346	+1,1%	513	-3,7%
2010	8,3%	-5,2%	2.427	+2,8%	7.010	+7,2%	4.087	+3,9%	341	-1,6%	536	+4,4%
2011	7,4%	-11,5%	2.500	-3,0%	7.901	+12,7%	4.435	+8,5%	327	-4,0%	586	+5,6%
2012	6,4%	-13,4%	2.411	-3,5%	8.628	+9,2%	4.612	+4,0%	295	-10,0%	568	+0,3%
2013	6,2%	-3,5%	2.415	+0,2%	8.913	+3,3%	4.711	+2,2%	291	-1,4%	542	-4,4%
2014	6,0%	-1,9%	2.455	+1,7%	8.676	-2,7%	4.641	-1,5%	281	-3,4%	506	-6,7%
Variazione 2004-2014	32,3%		-25,4%		-41,8%		+21,2%		-17,9%		8,8%	
Variazione 2011-2014	-18,1%		-1,8%		+9,8%		+4,8%		-14,3%		-10,6%	

Fonte: IVASS

Tavola I.49 - Settore autoveicoli												
	Frequenza sinistri	Variazione %	Sinistri pagati		Sinistri riservati		Sinistri totali		Premio puro		Premio medio lordo	
			Costo medio	Variazione %	Costo medio	Variazione %	Costo medio	Variazione %	Valore	Variazione %	Valore	Variazione %
2004	8,3%	-0,6%	2.052	+10,0%	8.676	+2,8%	4.142	+5,0%	345	+4,4%	599	+1,1%
2005	8,2%	-1,1%	2.164	+5,5%	8.856	+2,7%	4.204	-1,5%	347	-0,4%	599	-0,0%
2006	8,3%	+0,1%	2.190	+1,2%	6.918	+0,9%	4.220	+0,4%	348	+0,4%	588	-1,8%
2007	9,4%	+13,6%	2.134	-2,6%	6.217	-10,2%	3.629	-14,0%	340	-2,3%	576	-2,0%
2008	9,3%	-0,7%	2.321	+8,7%	5.517	+4,8%	3.785	+3,7%	351	+3,0%	548	-4,8%
2009	9,5%	-2,0%	2.302	-0,8%	6.484	-0,5%	3.787	+0,1%	358	-2,1%	527	-3,9%
2010	9,1%	-4,3%	2.380	+2,5%	6.852	+5,7%	3.882	+3,1%	353	-1,4%	542	+2,8%
2011	8,1%	-11,4%	2.435	+3,2%	7.681	+11,8%	4.192	+8,0%	338	-4,3%	578	+6,6%
2012	7,0%	-13,5%	2.334	-4,2%	8.405	+9,7%	4.323	+3,1%	301	-10,8%	573	-0,9%
2013	6,6%	-4,5%	2.350	+0,7%	8.593	+2,2%	4.396	-1,7%	292	-2,9%	533	-6,9%
2014	6,5%	-1,6%	2.380	+1,3%	8.390	-2,4%	4.365	-0,7%	286	-2,3%	507	-4,9%
Variazione 2004-2014	-21,8%		-16,0%		-25,7%		+5,4%		-17,3%		15,5%	
Variazione 2011-2014	-18,8%		-2,3%		+9,5%		+4,1%		-15,4%		12,3%	

Fonte: IVASS

Tavola I.50 - Settore ciclomotori e motocicli												
	Frequenza sinistri	Variazione %	Sinistri pagati		Sinistri riservati		Sinistri totali		Premio puro		Premio medio lordo	
			Costo medio	Variazione %	Costo medio	Variazione %	Costo medio	Variazione %	Valore	Variazione %	Valore	Variazione %
2004	3,8%	+0,4%	1.414	+12,3%	6.286	+11,8%	3.882	+12,1%	141	+12,5%	234	+5,1%
2005	3,8%	-2,3%	1.513	+7,0%	6.903	+9,8%	3.945	-7,2%	148	+4,7%	243	+3,8%
2006	3,8%	+2,5%	1.808	+6,3%	6.940	+0,5%	4.086	+3,6%	157	+8,2%	245	+1,1%
2007	4,9%	+27,4%	2.533	+57,5%	7.579	+9,2%	5.018	-22,8%	246	+56,5%	250	+2,1%
2008	5,1%	+4,2%	3.036	+19,8%	7.651	+1,0%	5.294	+5,5%	270	+9,9%	260	+3,6%
2009	5,3%	+3,4%	3.067	+1,0%	7.590	-0,8%	5.406	+2,1%	285	+5,5%	267	+2,7%
2010	4,8%	-9,7%	3.177	+3,6%	8.037	+5,9%	5.675	+5,0%	271	-5,2%	282	+5,8%
2011	4,4%	-8,6%	3.195	+0,6%	8.768	+9,1%	6.047	+6,6%	264	-2,8%	301	+6,8%
2012	3,6%	-17,9%	3.064	-4,1%	9.511	+8,5%	6.414	+6,1%	230	-12,9%	294	-2,4%
2013	3,4%	-4,2%	3.131	+2,2%	10.275	+8,0%	6.900	+7,6%	237	+3,1%	276	-6,1%
2014	3,4%	-0,4%	3.285	+4,9%	10.127	-1,4%	6.824	-1,1%	233	-1,5%	293	+6,0%
Variazione 2004-2014	-11,1%		+132,3%		+61,1%		+85,3%		+84,7%		+25,2%	
Variazione 2011-2014	-21,6%		+2,8%		+15,5%		+12,8%		-11,6%		-2,9%	

Fonte: IVASS.

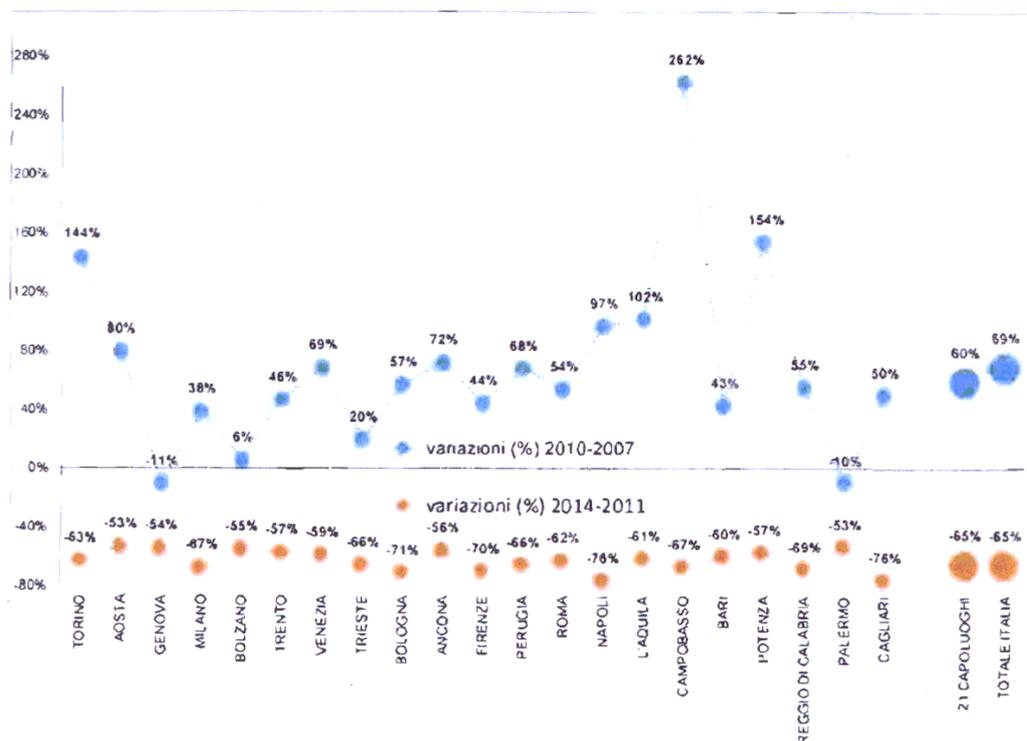
Dai dati sopra riportati si evince in particolare:

- per la *frequenza sinistri*, nel periodo 2011-2014, si è assistito per l'intero settore *r.c. auto* a una diminuzione pari al 18,1% - dal 7,4% al 6,0% - (-32,3% nel periodo 2004-2014); in particolare, il segmento *autoveicoli* ha registrato un decremento pari al 18,8%, (dal 8,1% al 6,5%) mentre *moto e ciclomotori* assieme, hanno registrato una diminuzione del 11,1% (dal 4,4% al 3,4%).
- per il *costo sinistri medio totale (pagato e riservato)* nel periodo 2011-2014 si è avuto, per l'intero settore *r.c. auto*, un incremento da 4.435 euro a 4.641 pari al +4,6% (+21,2% nel periodo 2004-2014), aumento dovuto alla componente a riserva. Infatti nel dettaglio, il costo medio dei sinistri pagati, ha registrato una riduzione pari all'1,8% mentre il costo medio dei sinistri riservati si è incrementato del 9,8%. Analoghi andamenti si registrano per le *autoveicoli*, rispettivamente, +4,1 -2,3%, e +9,5% e per i *ciclomotori e motocicli* +12,8%, +2,8% e +15,5%;
- per il *premio puro* si è registrato, nel periodo 2011-2014, per l'intero ramo *r.c. auto*, una diminuzione di 47 euro, pari al -14,3% di poco inferiore a quella registrata nell'intero periodo 2004-2014 (61 euro). Per le *autoveicoli* il calo è stato di 52 euro (-15,4%) e per le *moto e i ciclomotori* di 30 euro (-11,6%);
- per il *premio medio lordo*, nel periodo 2011-2014, per l'intero ramo *r.c. auto*, si è registrata una diminuzione di -10,6% (60 euro) scomponibile nel - 12,3% del settore *autoveicoli* (71 euro) e -2,9% del settore *moto e ciclomotori* (9 euro).

Gli effetti delle nuove norme in materia di accertamento delle lesioni lievi (c.d. microlesioni)

L'entrata in vigore del Decreto Concorrenza, (D.L. n. 1/2012, convertito in L. n. 27/2012) e le conseguenti disposizioni in materia di accertamento medico delle lesioni lievi, hanno determinato una sostanziale diminuzione dei relativi importi pagati, come illustrato nella figura 1.40.

Figura 1.40 - Settore Autoveicoli - Variazioni (%) importi pagati a titolo definitivo per sinistri di generazioni - confronto variazioni quadriennale 2007-10 e 2011-14



Fonte: elaborazioni e stime IVASS su dati Consap¹⁹.

Nella figura 1.40 sono rappresentate, riferite al settore autoveicoli, le variazioni percentuali tra gli importi per sinistri con danni alla persona pagati (a titolo definitivo) nello stesso anno di accadimento; le informazioni sono riferite a 21 province e al totale Italia. L'analisi è suddivisa in due periodi: la variazione 2007-2010, ovvero prima dell'avvento della nuova norma in materia di accertamento medico delle lesioni lievi e quello successivo, dal 2011 al 2014, durante il quale (2012) è divenuta operativa la norma. Gli andamenti mettono chiaramente in evidenza due opposte tendenze: nel primo periodo si osserva un trend generalizzato in salita in quasi tutte le province, mentre dopo l'introduzione della nuova disposizione, un break con una decisa inversione di tendenza che assume la valenza di un vero e proprio cambio strutturale del sistema risarcitorio stesso per le invalidità permanenti dal 1 al 9%.

¹⁹ La generazione 2007 parte dal 1 febbraio.

6.1.1 Il sistema di risarcimento diretto

Nelle tavole che seguono è riportata l'evoluzione dei sinistri CARD sul settore r.c. auto dal 2007 (anno della sua introduzione) al 2014.

Tavola I.51 - Peso del portafoglio CARD e NO CARD sul TOTALE (netto IBNR)				
anno di generazione	CARD		NO CARD	
	Numeri	Importi	Numeri	Importi
2007	65,7%	41,0%	34,9%	59,0%
2008	73,0%	47,9%	27,6%	52,1%
2009	79,6%	52,3%	21,0%	47,7%
2010	80,8%	53,1%	20,1%	46,9%
2011	79,7%	50,5%	21,1%	49,5%
2012	79,3%	47,0%	21,5%	53,0%
2013	79,2%	46,3%	21,6%	53,7%
2014	80,0%	45,9%	20,7%	54,1%

Fonte: IVASS Bilanci 2007-2013 e Anticipazioni di bilancio 2014.

Il peso dei sinistri rientranti nella convenzione CARD (tavola I.51) è aumentato progressivamente in termini di numeri (dal 65,7% del 2007 all'80% del 2014) e, più moderatamente, in termini di importi (dal 41,0% del 2007 al 45,9% del 2014). In particolare, per questo ultimo indicatore, è significativa la flessione registrata negli ultimi quattro esercizi che riflette anche la contrazione degli oneri per risarcimenti per le invalidità lievi dovuta alle disposizioni del Decreto Concorrenza.

La tavola I.52a descrive la velocità di liquidazione dei sinistri GESTITI (numeri e importi) rispetto al numero dei sinistri con seguito determinato alla chiusura dell'esercizio 2014, calcolata rispetto al ramo r.c. auto nel suo complesso e in relazione ai due regimi di risarcimento vigenti (CARD e NO CARD, vedi successive tavole I.52b e I.52c).

Tavola I.52a - Sinistri pagati nell'anno di accadimento sui sinistri con seguito (GESTITI)				
anno di generazione	NETTO IBNR		LORDO IBNR	
	Numero	Importi	Numero	Importi
2007	60,0%	32,8%	60,0%	32,8%
2008	62,8%	36,0%	62,7%	36,0%
2009	62,7%	35,5%	62,6%	35,5%
2010	64,1%	36,5%	64,1%	32,0%
2011	65,3%	36,5%	65,1%	36,4%
2012	65,4%	34,4%	65,2%	34,2%
2013	66,4%	34,1%	65,6%	33,5%
2014	71,6%	38,8%	64,9%	34,3%

Fonte: IVASS Bilanci 2007-2013 e Anticipazioni di bilancio 2014.

Per quanto riguarda il sistema CARD i dati riportati nella tavola I.52b al netto della riserva finale stimata per sinistri IBNR evidenziano il progressivo aumento della velocità di liquidazione sia come numero che come importo. Se, invece, si considera anche la somma finale

per sinistri tardivi, dopo un miglioramento della velocità di liquidazione fino alla generazione 2013, per la generazione corrente si nota un calo della medesima per quanto riguarda i numeri (dal 73,1% del 2013 al 72,8% del 2014), mentre si stabilizza il dato relativamente agli importi.

Tavola I.52b - Sinistri pagati nell'anno di accadimento sui sinistri con seguito (CARD)				
anno di generazione	NETTO IBNR		LORDO IBNR	
	Numero	Importi	Numero	Importi
2007	65,5%	50,7%	65,5%	50,7%
2008	68,7%	55,8%	68,7%	55,8%
2009	68,8%	54,7%	68,8%	54,7%
2010	70,6%	56,5%	70,6%	56,4%
2011	72,1%	58,1%	72,0%	58,0%
2012	72,4%	57,5%	72,3%	57,5%
2013	73,3%	56,3%	73,1%	56,1%
2014	77,6%	60,0%	72,8%	56,2%

Fonte: IVASS Bilanci 2007-2013 e Anticipazioni di bilancio 2014.

Per quanto riguarda il sistema NO CARD, la tavola I.52c mostra un andamento parzialmente divergente a seconda che i sinistri siano considerati (sia come numeri che come importi) al netto o al lordo della riserva finale stimata per sinistri tardivi. Nel primo caso si osserva un sensibile miglioramento della velocità di liquidazione della generazione corrente rispetto alle precedenti, sia con riguardo ai numeri che agli importi, mentre nel secondo caso, a fronte di una riduzione della velocità di liquidazione per numeri, sia ha un aumento, anche se contenuto, della velocità di liquidazione degli importi.

Tavola I.52c - Sinistri pagati nell'anno di accadimento sui sinistri con seguito (NO CARD)				
anno di generazione	NETTO IBNR		LORDO IBNR	
	Numero	Importi	Numero	Importi
2007	48,8%	21,8%	48,8%	21,8%
2008	46,4%	20,7%	46,4%	20,7%
2009	39,4%	17,9%	39,4%	17,8%
2010	39,0%	18,3%	38,9%	18,3%
2011	40,4%	18,4%	40,1%	18,3%
2012	40,9%	17,1%	40,3%	16,9%
2013	42,1%	17,2%	40,5%	16,8%
2014	47,5%	20,8%	37,7%	17,6%

Fonte: IVASS Bilanci 2007-2013 e Anticipazioni di bilancio 2014

Le tavole I.53a e I.53b descrivono le percentuali di riserva residua sul totale dei sinistri con seguito (pagati e riservati) alla chiusura dell'esercizio 2014, calcolate rispettivamente, sia in termini di numeri che di importi, sia al netto che al lordo della riserva finale stimata per sinistri tardivi.

Tavola I.53a - Percentuale di riserva residua al 31.12.2014 sui sinistri con seguito (netto IBNR)

anno di generazione	TOTALE GESTITI		CARD		NO CARD	
	Numero	Importi	Numero	Importi	Numero	Importi
2007	0,6%	4,7%	0,2%	1,3%	1,2%	6,8%
2008	0,8%	6,0%	0,4%	1,8%	2,0%	9,2%
2009	1,3%	7,7%	0,6%	2,6%	3,8%	12,4%
2010	1,9%	10,4%	0,9%	3,8%	5,8%	16,3%
2011	3,1%	14,5%	1,6%	5,7%	8,4%	22,0%
2012	5,3%	22,2%	2,8%	10,7%	13,8%	30,8%
2013	8,9%	35,8%	5,0%	19,1%	22,4%	48,4%
2014	28,4%	61,2%	22,4%	40,0%	52,5%	79,2%

Fonte: IVASS Bilanci 2007-2013 e Anticipazioni di bilancio 2014.

Tavola I.53b - Percentuale di riserva residua al 31.12.2014 sui sinistri con seguito (lordo IBNR)

anno di generazione	TOTALE GESTITI		CARD		NO CARD	
	Numero	Importi	Numero	Importi	Numero	Importi
2007	0,6%	4,7%	0,2%	1,3%	1,3%	6,8%
2008	0,8%	6,0%	0,4%	1,8%	2,1%	9,3%
2009	1,3%	7,8%	0,6%	2,6%	4,0%	12,5%
2010	2,0%	10,5%	0,9%	3,8%	6,0%	16,6%
2011	3,2%	14,8%	1,6%	5,8%	9,0%	22,3%
2012	5,6%	22,7%	2,9%	10,9%	15,0%	31,5%
2013	9,9%	36,9%	5,4%	19,5%	25,3%	49,8%
2014	35,1%	65,7%	27,2%	43,8%	62,3%	82,4%

Fonte: IVASS Bilanci 2007-2013 e Anticipazioni di bilancio 2014.

Il sistema CARD è caratterizzato da un rapido smontamento dei sinistri, sia nel caso in cui la riserva sinistri non contempli la componente somata per sinistri IBNR sia in quello in cui tale componente sia considerata nella riserva sinistri. Nel primo caso (tavola I.53a), dopo tre anni (es. generazione sinistri del 2011) rimangono ancora a riserva l'1,6% dei sinistri CARD, in termini numerici, e il 5,7% in termini di importo. Per i NO CARD, invece, risultano a riserva, rispettivamente, l'8,4% e il 22% dei sinistri, a testimonianza della maggiore complessità di questi ultimi sinistri comprendenti, tra l'altro, i risarcimenti per le lesioni al conducente da 10 a 100 punti di I.P.

Analogo andamento si osserva per i sinistri al lordo della componente IBNR (tavola I.53b).

Tavola I.54a - Costo medio di generazione

anno di generazione	SINISTRI GESTITI			
	Pagato *	Riservato (netto IBNR)	Pag.+Ris. (netto IBNR)	Pag.+Ris. (lordo IBNR)
2007	2.228	7.438	3.909	3.873
2008	2.371	7.472	3.919	3.928
2009	2.356	7.289	3.890	3.922
2010	2.428	7.939	4.058	4.091
2011	2.497	8.827	4.340	4.431
2012	2.396	9.647	4.494	4.600
2013	2.406	9.932	4.564	4.689
2014	2.455	9.759	4.532	4.641

* Includi pagamenti parziali.

Fonte: IVASS Bilanci 2007-2013 e Anticipazioni di bilancio 2014.

Quanto all'andamento del costo medio dei sinistri gestiti (tavola I.54a), calcolato considerando lo sviluppo dei sinistri nel solo anno di accadimento, si registra, dal 2012 al 2014 una crescita del 2,5% del costo medio del pagato, mentre quello del riservato, dopo un aumento dal 2007 al 2013 pari complessivamente al 33,5%, ha subito una riduzione dell'1,7% nel 2014.

Tavola I.54b - Costo medio di generazione

anno di generazione	CARD			
	Pagato *	Riservato (netto IBNR)	Pag.+Ris. (netto IBNR)	Pag.+Ris. (lordo IBNR)
2007	1.827	4.166	2.441	2.434
2008	2.024	4.267	2.570	2.570
2009	2.011	4.168	2.555	2.574
2010	2.052	4.650	2.671	2.667
2011	2.097	4.930	2.751	2.754
2012	1.996	4.905	2.661	2.674
2013	1.994	4.968	2.666	2.674
2014	2.010	4.626	2.597	2.607

* Includi pagamenti parziali.

Fonte: IVASS Bilanci 2007-2013 e Anticipazioni di bilancio 2014

Per quanto concerne l'andamento dei costi medi CARD (tavola I.54b), sempre con riferimento al solo anno di accadimento dei sinistri, si rileva, dal 2012 al 2014 una sostanziale stazionarietà del costo medio del pagato (+0,7%), mentre quello del riservato, che ha mostrato dal 2007 al 2013 un incremento pari complessivamente al 19,3%, si è invece decrementato del 6,9% nel 2014.

Tavola I.54c - Costo medio di generazione				
anno di generazione	NO CARD			
	Pagato *	Riservato	Pag.+Ris. (netto IBNR)	Pag.+Ris. (lordo IBNR)
2007	3.188	10.974	6.607	6.355
2008	3.630	11.665	7.388	7.126
2009	4.423	12.592	8.841	8.283
2010	4.822	13.567	9.499	8.971
2011	4.857	14.924	10.165	9.841
2012	4.680	16.909	11.066	10.508
2013	4.739	17.446	11.337	10.750
2014	5.176	17.907	11.854	11.104

* Inclusi pagamenti parziali.

Fonte: IVASS Bilanci 2007-2013 e Anticipazioni di bilancio 2014.

L'andamento dei sinistri NO CARD (tavola I.54c), sempre con riferimento al solo anno di accadimento dei sinistri, mostra, nel 2014, una sensibile crescita del costo medio del pagato (+9,2%); quello del riservato ha evidenziato nel quinquennio dal 2009 al 2014 un incremento pari complessivamente al 42,2%, maturato specialmente fino al 2013, mentre nel solo 2014 la crescita rispetto all'anno precedente è pari al 2,6%.

6.1.2 La nuova procedura di risarcimento diretto

La procedura di risarcimento diretto dei danni derivanti dalla circolazione stradale (c.d. "sistema CARD"), introdotta in via obbligatoria in Italia nel 2007, è stata integrata dall'art. 29 del decreto legge "Concorrenza" del 24 gennaio 2012 che ha assegnato all'IVASS il compito di individuare il criterio per definire il valore dei costi e delle eventuali franchigie utilizzati per le compensazioni tra imprese.

L'IVASS, a seguito dell'iniziativa del Legislatore, ha emanato il Provvedimento n. 18/2014, che ha definito i nuovi criteri per il calcolo delle compensazioni.

Gli elementi cardine che hanno guidato l'impostazione del nuovo modello dei rimborsi e del relativo sistema gestionale sono stati:

- efficienza gestionale:** il sistema doveva essere caratterizzato da un meccanismo gestionale semplice e al tempo stesso efficiente;
- trasparenza:** il modello di calcolo degli incentivi o penalizzazioni doveva essere costruito in modo tale da garantire risultati facilmente verificabili, in modo da agevolare eventuali controlli;
- limitazione dei comportamenti non corretti:** il sistema doveva essere strutturato in modo da limitare al massimo l'adozione comportamenti ingannevoli o elusivi da parte delle imprese;
- imparzialità:** l'impianto del sistema doveva essere predisposto in modo da non avvantaggiare in modo aprioristico un'impresa rispetto a un'altra;

e) **competitività**: il sistema non doveva determinare risultati prevedibili ex ante, per spingere le imprese alla massima competizione per il conseguimento dei più elevati incentivi.

Il provvedimento individua due distinte modalità di rimborso rispettivamente per la componente CARD-CID e per quella CARD-CTT.

Per gestione CARD-CID, che costituisce la parte più rilevante per il sistema CARD (oltre il 90% in termini di valore), il sistema predisposto - definito "modello lineare" - si basa sul meccanismo del *forfait* già in vigore, cui si aggiunge un algoritmo semplice di calcolo di incentivi/penalizzazioni, regolati attraverso un unico flusso alla fine di ciascun esercizio.

Tale sistema presenta i numerosi vantaggi:

1. l'articolazione parametrica del modello per la calibrazione e la revisione periodica del sistema stesso, che lo rende facilmente adattabile e affinabile alla luce sia dei suoi risultati sia dell'evoluzione del settore;
2. il periodico monitoraggio per verificare nel tempo il raggiungimento degli obiettivi stabiliti dalla legge, che consentiranno un progressivo affinamento degli strumenti previsti dal modello per il raggiungimento degli obiettivi di efficienza e contenimento dei costi;
3. la semplicità di gestione e la trasparenza ex ante del sistema di incentivi e disincentivi;
4. la presenza di uno stringente sistema di controlli per la verifica ex post dei dati segnalati dalle imprese;
5. l'ampiezza e numerosità delle leve di efficienza: costi, in termini di livello e dinamica, velocità di liquidazione e, in prospettiva, anche indicatori di attività anafrode sui sinistri come elaborati dal nuovo Archivio Integrato Anafrode (AIA) di imminente avvio.

La modalità operativa prescelta ha consentito inoltre di non stravolgere la struttura dell'impianto precedentemente vigente e limitare al minimo l'impatto sull'operatività delle imprese e della stessa Stanza di compensazione.

All'inizio di ogni anno di generazione sono stabilite da IVASS, con proprio provvedimento, le "regole del gioco" (dimensioni minime delle imprese, misura dei percentili, delta) che guideranno il calcolo degli incentivi o penalizzazione tra imprese mentre solo alla chiusura del periodo di osservazione previsto dall'algoritmo di calcolo l'impresa avrà modo di costatare come è "posizionata" rispetto al resto del mercato.

Atteggiamenti statici, di riconferma dei valori storici, corrono il rischio di far arretrare il posizionamento relativo di un'impresa: livelli che in un anno sono risultati premianti possono diventare penalizzanti se altri soggetti (grandi o piccoli) hanno migliorato nel frattempo la propria posizione relativa.

Per quanto riguarda la gestione CARD-CTT il Provvedimento n. 18/2014 prevede l'utilizzo di rimborsi a piè di lista. Il meccanismo antecedente, basato su un sistema di forfait e franchigie assolute e percentuali, per le modalità con cui era stato costruito, non era idoneo a contrastare comportamenti elusivi. Inoltre le nuove disposizioni in materia di microinvalidità, introdotte dalla L. n. 27/2012 con lo scopo di fondare l'accertamento della lesione su elementi

oggettivamente riscontrabili, hanno fatto maturare il convincimento che il piè di lista costituisca il sistema più idoneo per il trattamento di questo tipo di sinistri.

Per consentire l'applicazione del modello lineare e rendere possibile il calcolo dei benefici o penalizzazioni l'Istituto, con il Provvedimento n. 27/2014, ha fissato per l'esercizio 2015 le soglie minime dei premi raccolti, la misura dei percentili utilizzati per la determinazione dell'importo minimo e di quello massimo della variabile "livello del costo medio" e i valori massimi dei differenziali percentuali (delta) tra incentivi e penalizzazioni adottati. La calibrazione dei limiti sopra indicati ha richiesto un'analisi granulare dell'andamento del sistema CARD-CID e una proiezione dei possibili risultati attraverso simulazioni.

6.2 - Ramo r.c. auto segmento autoveicoli: frequenza, costo sinistri, premio puro, medio e prezzi effettivamente pagati nelle 21 principali province italiane

Nella tavola I.55 sono riportate per 21 province²⁰ le variazioni percentuali in termini di *sinistri complessivi* (numeri e importi), *dei sinistri con microlesioni pagati* (importi), di *prezzo medio effettivamente pagato* (*tariffe al netto degli sconti*) sia in media che differenziato per classi di età. I dati dei *prezzi effettivi* sono quelli rilevati nell'indagine campionaria trimestrale IPER condotta dall'IVASS (cfr. par. 6.3) e riferiti agli assicurati che hanno sottoscritto una polizza r.c. auto nel quarto trimestre del 2013 e del 2014. Pertanto le variazioni annuali dei prezzi effettivamente pagati si riferiscono solo a tali assicurati e non a tutti coloro che hanno sottoscritto una polizza durante l'intero arco di ognuno dei due anni.

Nella tavola I.55 sono inoltre riportati, il *loss ratio* e la *velocità di liquidazione* (per numero) dell'anno 2014.

Nella tavola I.56 sono invece riportati, sempre per le 21 province, i dati assoluti e le variazioni, per *frequenza*, *costo medio* (suddiviso anche in pagato e riservato), *premio puro* e *premio medio lordo* (*premio puro caricato delle spese, della fiscalità e del margine di profitto dell'impresa*). In questo caso, a differenza dell'indagine IPER, il premio medio lordo e la sua variazione 2013-2014 si riferiscono al prezzo medio pagato da tutti gli assicurati che hanno sottoscritto la polizza durante tutto il 2014. Così il *premio puro* che si riferisce invece al costo industriale dei sinistri. Viene comunque riportato nella medesima tavola, per un raffronto, anche il *prezzo medio effettivo* al quarto trimestre del 2014 rilevato dall'indagine IPER.

Nella Tavola I.57 è riportata la scomposizione del costo sinistri totale tra importi pagati e riservati (questi ultimi comprendenti la *stima per sinistri IBNR*).

²⁰ IVASS - Lettera al mercato del 25 marzo 2015 - Dati tecnici del ramo r.c. auto e natanti - Portafoglio diretto italiano

Tavola I.55 - r.c. autovetture									
Provincia	Variazioni 2013-2014							Dati al 31.12.2014	
	Sinistri totali		Microlesioni*	Prezzo medio effettivo**	Prezzi medi effettivi per classi di età**			Loss ratio	Velocità di liquidazione
	Numero	Importi	importi pagati titolo definitivo	età < 25	età >=35 e < 45	età >=45 e < 60			
Torino	-2,5%	+2,1%	-20,7%	-6,6%	-4,4%	-7,5%	-6,5%	79,1%	67,6%
Aosta	-0,2%	+14,3%	-13,0%	-6,1%	-0,8%	-6,4%	-4,7%	60,6%	76,0%
Genova	+2,5%	+8,6%	-14,1%	-6,9%	-6,3%	-8,0%	-6,7%	80,6%	66,5%
Milano	+1,2%	-0,1%	-24,9%	-7,6%	-3,6%	-8,5%	-7,8%	73,0%	68,2%
Bolzano	-0,3%	-17,2%	-1,8%	-4,9%	-0,6%	-4,4%	-8,1%	56,2%	72,7%
Trento	-3,4%	+0,6%	-27,0%	-6,8%	-1,7%	-8,6%	-7,1%	59,4%	76,8%
Venezia	-3,4%	-6,7%	-10,4%	-7,0%	-1,2%	-8,8%	-5,9%	75,0%	67,0%
Trieste	+9,0%	+27,1%	-12,8%	-7,5%	-5,0%	-8,9%	-8,1%	83,8%	69,4%
Bologna	-0,2%	+0,7%	-15,1%	-7,4%	-4,6%	-8,4%	-7,2%	78,0%	70,3%
Ancona	-1,1%	+1,3%	-14,4%	-7,9%	+0,8%	-8,6%	-8,2%	87,4%	69,8%
Firenze	+3,9%	+3,8%	-19,1%	-6,3%	-2,4%	-7,2%	-5,9%	73,9%	69,6%
Perugia	+5,6%	+4,5%	-25,8%	-8,5%	-0,9%	-8,7%	-8,6%	82,3%	73,8%
Roma	+1,5%	+4,7%	-4,8%	-7,5%	-2,5%	-8,2%	-7,3%	73,5%	62,1%
Napoli	+16,3%	+22,3%	-17,7%	-8,7%	-5,3%	-9,1%	-8,8%	68,2%	39,8%
L'Aquila	-9,1%	+2,6%	-8,9%	-8,7%	-8,4%	-9,4%	-8,3%	73,1%	70,7%
Campobasso	+2,6%	+14,9%	-20,6%	-8,5%	-4,1%	-9,4%	-7,8%	98,0%	68,7%
Bari	-1,4%	+8,2%	-13,0%	-13,0%	-12,0%	-14,0%	-12,0%	70,8%	63,6%
Potenza	+0,9%	+8,8%	-15,9%	-9,0%	-1,6%	-8,6%	-6,6%	73,6%	68,0%
Reggio Calabria	-3,8%	+3,2%	-8,6%	-7,6%	-3,3%	-7,6%	-7,7%	64,1%	61,3%
Palermo	+4,1%	-4,8%	-25,4%	-5,8%	-5,4%	-5,8%	-5,7%	70,5%	65,4%
Cagliari	+0,0%	-19,2%	-25,5%	-8,8%	-7,8%	-9,7%	-8,3%	68,9%	74,1%
Media 21 province	+2,7%	+3,9%	-16,7%	-7,7%	-3,7%	-8,5%	-7,7%	73,3%	63,8%
Media Nazionale	+0,8%	+0,1%	-15,2%	-7,8%	-4,0%	-8,7%	-7,7%	72,2%	67,0%

Fonte: IVASS **IPER Variazioni annue percentuali 4° trimestre 2014 su 4° 2013.

* Elaborazioni IVASS su dati CONSAP

Tavola I.56 - R.c. autovetture - Dati tecnici e premi													
Provincia	Frequenza sinistri	Variazione %	Sinistri pagati		Sinistri riservati		Sinistri totali		Premio puro		Premio medio lordo		Prezzo medio effettivo*
			Costo medio	Variazione %	Costo medio	Variazione %	Costo medio	Variazione %	Valore	Variazione %	Valore	Variazione %	
Torino	7,9%	0,8%	2.465	2,3%	6.712	-0,5%	3.834	-0,4%	302	0,2%	469	-5,5%	460
Aosta	4,8%	-22,4%	2.231	27,4%	9.370	9,7%	3.947	14,2%	188	-11,8%	308	14,2%	318
Genova	10,3%	1,8%	2.347	7,9%	5.359	-0,6%	3.556	5,9%	345	7,6%	549	-0,2%	468
Milano	7,6%	-0,6%	2.063	-1,4%	7.282	-3,0%	3.740	-1,3%	284	-2,1%	488	3,0%	448
Bolzano	5,3%	-2,1%	2.198	2,9%	6.470	-29,9%	3.363	-16,9%	179	-18,7%	409	-4,4%	373
Trento	5,3%	-7,1%	2.107	-4,2%	6.615	17,4%	3.613	4,2%	193	-3,2%	418	-6,3%	388
Venezia	5,2%	-2,9%	3.019	0,9%	10.507	-5,0%	5.492	-3,4%	285	-6,2%	487	-4,9%	459
Trieste	6,2%	10,9%	2.145	-1,9%	9.788	21,4%	4.482	16,7%	277	29,4%	423	-4,0%	380
Bologna	6,6%	-1,0%	2.531	-0,6%	10.999	1,3%	4.925	0,9%	323	-0,1%	531	-5,8%	518
Ancona	6,3%	-2,4%	2.815	-0,4%	10.942	-0,8%	5.338	2,3%	335	-0,2%	491	-5,8%	481
Firenze	8,1%	-0,9%	2.838	1,9%	7.889	-3,4%	4.374	-0,1%	354	-1,0%	614	-2,8%	560
Perugia	6,1%	-3,5%	2.535	3,0%	10.585	-3,5%	4.650	-1,0%	284	-4,5%	442	-7,0%	412
Roma	8,9%	-4,7%	2.290	4,0%	6.671	0,4%	4.012	3,2%	340	-1,7%	593	-3,8%	549
Napoli	9,9%	9,7%	2.386	0,1%	5.584	0,8%	4.305	5,1%	428	15,3%	804	-7,1%	768
L'Aquila	5,8%	-9,0%	2.218	8,6%	9.431	13,7%	4.332	12,8%	253	2,6%	444	-4,2%	410
Campobasso	5,5%	4,1%	1.999	16,6%	13.338	6,1%	9.438	12,0%	300	16,6%	382	-2,4%	352
Bari	5,9%	-1,5%	2.492	4,5%	10.785	11,9%	5.514	9,8%	327	8,2%	592	-9,6%	549
Potenza	5,2%	3,5%	2.208	0,9%	11.027	8,0%	5.628	7,7%	282	11,5%	455	4,5%	382
Reggio Calabria	5,1%	-8,1%	3.120	3,2%	12.220	5,8%	6.658	7,0%	340	0,4%	678	-8,8%	640
Palermo	7,3%	0,4%	2.034	0,0%	7.601	-14,4%	4.029	-6,4%	293	-8,0%	533	-4,0%	482
Cagliari	7,5%	-3,1%	1.888	-7,6%	7.676	-23,5%	3.512	-18,2%	263	-21,7%	504	-6,7%	461
Media 21 province	7,6%	-0,7%	2.371	1,8%	7.384	-2,1%	4.188	1,1%	314	0,4%	648	-3,9%	611
Media nazionale	6,6%	-1,6%	2.389	1,3%	8.389	-2,4%	4.266	-8,7%	286	-2,3%	587	-4,9%	474

Fonte: IVASS - Dati tecnici r.c. auto - * IPER