

## APPROFONDIMENTI

Tavola II.1

Totale rami r.c. auto e natanti (lordo IBNR)													
<i>(migliaia di unità, euro, valori percentuali)</i>													
Anno	Numero polizze (Mgl.)	Frequenza sinistri	Sinistri pagati		Sinistri riservati		Sinistri totali		Premio puro		Premio medio lordo		
			Costo medio	Variazione %	Costo medio	Variazione %	Costo medio	Variazione %	Valore	Variazione %	Valore	Variazione %	
2008	42.426	8,7%	2.376	9,5%	6.541	4,8%	3.915	4,0%	342	1,8%	533	-3,7%	
2009	42.436	8,8%	2.362	-0,6%	6.538	0,0%	3.934	0,5%	346	1,1%	513	-3,7%	
2010	40.649	8,3%	2.427	2,8%	7.010	7,2%	4.087	3,9%	341	-1,6%	536	4,4%	
2011	40.295	7,4%	2.500	3,0%	7.901	12,7%	4.435	8,5%	327	-4,0%	566	5,6%	
2012	39.631	6,4%	2.411	-3,5%	8.628	9,2%	4.612	4,0%	295	-10,0%	568	0,3%	
2013	38.352	6,2%	2.415	0,2%	8.913	3,3%	4.711	2,2%	291	-1,4%	542	-4,4%	
2014	40.571	6,0%	2.455	1,7%	8.676	-2,7%	4.641	-1,5%	281	-3,4%	506	-6,7%	
2015	40.801	6,2%	2.452	-0,1%	8.631	-0,5%	4.556	-1,8%	281	0,1%	479	-5,4%	
2016	40.993	6,2%	2.468	0,7%	8.503	-1,5%	4.464	-2,0%	279	-0,9%	450	-6,0%	
2017	41.402	6,2%	2.515	1,9%	8.347	-1,8%	4.435	-0,7%	275	-1,3%	429	-4,7%	
Var % 2006-2017	-1,7%			21,8%		27,1%		11,6%		-19,7%		-23,2%	
Var % 2014-2017	2,0%			2,4%		-3,8%		-4,4%		-2,0%		-15,3%	

Tavola II.2

Settore autovetture (lordo IBNR)													
<i>(migliaia di unità, euro, valori percentuali)</i>													
Anno	Numero polizze (Mgl.)	Frequenza sinistri	Sinistri pagati		Sinistri riservati		Sinistri totali		Premio puro		Premio medio lordo		
			Costo medio	Variazione %	Costo medio	Variazione %	Costo medio	Variazione %	Valore	Variazione %	Valore	Variazione %	
2008	30.195	9,3%	2.321	8,7%	6.517	4,8%	3.765	3,7%	351	3,0%	548	-4,8%	
2009	30.326	9,5%	2.302	-0,8%	6.484	-0,5%	3.767	0,1%	358	2,1%	527	-3,9%	
2010	29.274	9,1%	2.360	2,5%	6.852	5,7%	3.882	3,1%	353	-1,4%	542	2,8%	
2011	30.729	8,1%	2.435	3,2%	7.661	11,8%	4.192	8,0%	338	-4,3%	578	6,6%	
2012	28.717	7,0%	2.334	-4,2%	8.405	9,7%	4.323	3,1%	301	-10,8%	573	-0,9%	
2013	28.289	6,6%	2.350	0,7%	8.593	2,2%	4.396	1,7%	292	-2,9%	533	-6,9%	
2014	30.587	6,5%	2.380	1,3%	8.390	-2,4%	4.365	-0,7%	286	-2,3%	507	-4,9%	
2015	30.666	6,6%	2.386	0,3%	8.338	-0,6%	4.274	-2,1%	284	-0,7%	478	-5,7%	
2016	30.903	6,7%	2.399	0,5%	8.196	-1,7%	4.192	-1,9%	282	-0,7%	448	-6,2%	
2017	31.296	6,6%	2.450	2,1%	8.024	-2,1%	4.163	-0,7%	276	-2,3%	425	-5,2%	
Var % 2006-2017	5,8%			11,9%		16,0%		-1,4%		-20,8%		-27,7%	
Var % 2014-2017	2,3%			2,9%		-4,4%		-4,6%		-3,6%		-16,2%	

*Il ramo r.c. auto: sinistri, prezzi e analisi territoriale*

Tavola II.3

Settore ciclomotori e motocicli (lordo IBNR)													
<i>(migliaia di unità, euro, valori percentuali)</i>													
Anno	Numero polizze (Mgl.)	Frequenza sinistri	Sinistri pagati		Sinistri riservati		Sinistri totali		Premio puro		Premio medio lordo		
			Costo medio	Variazione %	Costo medio	Variazione %	Costo medio	Variazione %	Valore	Variazione %	Valore	Variazione %	
2008	5.421	5,1%	3.036	19,8%	7.651	1,0%	5.294	5,5%	270	9,9%	260	3,6%	
2009	5.340	5,3%	3.067	1,0%	7.590	-0,8%	5.406	2,1%	285	5,5%	267	2,7%	
2010	4.964	4,8%	3.177	3,6%	8.037	5,9%	5.675	5,0%	271	-5,2%	282	5,8%	
2011	4.680	4,4%	3.195	0,6%	8.769	9,1%	6.047	6,6%	264	-2,6%	301	6,8%	
2012	4.510	3,6%	3.064	-4,1%	9.511	8,5%	6.414	6,1%	230	-12,9%	294	-2,4%	
2013	4.163	3,4%	3.131	2,2%	10.275	8,0%	6.900	7,6%	237	3,1%	276	-6,1%	
2014	4.152	3,4%	3.285	4,9%	10.127	-1,4%	6.824	-1,1%	233	-1,5%	293	6,0%	
2015	4.087	3,5%	3.222	-1,9%	9.716	-4,1%	6.501	-4,7%	229	-1,6%	283	-3,4%	
2016	4.016	3,7%	3.169	-1,6%	9.800	0,9%	6.465	-0,5%	239	4,2%	275	-2,8%	
2017	3.971	3,7%	3.239	2,2%	9.916	1,2%	6.437	-0,4%	240	0,6%	268	-2,4%	
Var % 2006-2017	-28,5%			101,4%		42,9%		57,5%		53,1%		9,5%	
Var % 2014-2017	-4,4%			-1,4%		-2,1%		-5,7%		3,2%		-8,4%	

Per il 2017 i dati evidenziano che:

- il numero delle polizze ha superato i 41,4 milioni;
- la frequenza sinistri si mantiene stabile nei due comparti;
- il costo medio totale dei sinistri pagati e riservati è in discesa dal 2014 e ciò si riflette sull'andamento del **premio puro**;
- il **premio lordo** (comprensivo del **premio puro**, delle spese, dei margini e delle imposte) ha mostrato una dinamica in calo ancora più accentuata.

**Sinistri e danni alla persona dal 2008 al 2016**

Di seguito è riportata la serie storica del numero di sinistri **r.c. auto** dal 2008 al 2016, con evidenza dei sinistri con danni solo a cose o solo a persone (che includono anche la parte danni a persona dei sinistri misti) per le **imprese vigilate dall'IVASS**. È anche indicato il numero di morti e feriti rilevati dall'**ISTAT**. Mentre i sinistri con danni alla persona comprendono i danni anche lievi, i dati dell'**ISTAT** si riferiscono a incidenti stradali gravi (con morti e feriti) per i quali è intervenuta l'Autorità di Polizia.

## APPROFONDIMENTI

Tavola II.4

## Numero sinistri e incidenti stradali

(unità e valori percentuali)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Numero sinistri con seguito, al netto IBNR (a)	3.355.842	3.377.024	3.053.073	2.701.734	2.318.552	2.161.808	2.112.626	2.122.875	2.185.078
Variazione annua (%)	2,4%	0,6%	-9,6%	-11,5%	-14,2%	-6,8%	-2,3%	0,5%	2,9%
Numero sinistri con seguito (al netto IBNR) con soli danni a cose (b)	2.641.483	2.639.147	2.361.295	2.097.642	1.852.610	1.750.954	1.699.898	1.747.731	1.806.828
Variazione annua (%)	....	-0,1%	-10,5%	-11,2%	-11,7%	-5,5%	-2,9%	2,8%	3,4%
Numero sinistri con seguito (al netto IBNR) con danni misti e solo a persone (c) = (a) - (b)	714.359	737.877	691.778	604.092	465.942	410.854	412.728	375.144	378.250
Variazione annua (%)	....	3,3%	-6,2%	-12,7%	-22,9%	-11,8%	0,5%	-9,1%	0,8%
di cui: numero sinistri con seguito (al netto IBNR) con danni solo alle persone*	541.477	563.135	565.978	474.599	392.126	342.472	333.419	298.122	308.537
Variazione annua (%)	-4,2%	4,0%	0,5%	-16,1%	-17,4%	-12,7%	-2,6%	-10,6%	3,5%
Numero di morti**	4.725	4.237	4.114	3.860	3.753	3.401	3.381	3.428	3.283
Variazione annua (%)	-7,9%	-10,3%	-2,9%	-6,2%	-2,8%	-9,4%	-0,6%	1,4%	-4,2%
Numero di feriti**	310.745	307.258	304.720	292.019	266.864	258.093	251.147	246.920	249.175
Variazione annua (%)	-4,6%	-1,1%	-0,8%	-4,2%	-8,6%	-3,3%	-2,7%	-1,7%	0,9%
Totale morti e feriti**	315.470	311.495	308.834	295.879	270.617	261.494	254.528	250.348	252.458
Variazione annua (%)	-4,7%	-1,3%	-0,9%	-4,2%	-8,5%	-3,4%	-2,7%	-1,6%	0,8%

\* Sinistri con soli danni alle persone e la parte dei sinistri misti relativa a danni a persone.

\*\* Fonte: Istat – Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni alle persone.

Per il periodo 2008-2016:

- il numero di sinistri totali con seguito (al netto IBNR) è diminuito del -34,9%;
- il numero di danni alle persone del -43,0%;
- il numero di morti è diminuito del -30,5%, mentre i feriti, presumibilmente gravi, del -19,8%.

Il numero di sinistri con danni a persona rilevati dall'IVASS si avvicina progressivamente a quello della somma del numero dei morti e feriti rilevati dall'ISTAT. Nel 2008 tale differenza era pari al 41,7% dei sinistri a persona mentre nel 2016 si è ridotta al 18% (-56,5% nel periodo). La flessione può ascrivere alla riduzione significativa dei sinistri con lesioni personali lievi (in cui non vi è sempre un intervento delle Autorità di Polizia), in particolare dopo il 2012, anno in cui è entrato in vigore il D.l. n. 1 del 24 gennaio 2012 (c.d. Decreto Monti) sull'accertamento medico strumentale delle microlesioni. Ciò ha contribuito alla riduzione della sinistrosità e dei relativi costi e quindi dei prezzi delle coperture r.c. auto (tav. II.1).

### Il parco veicoli in Italia

L'ACI rende disponibile il numero di veicoli iscritti alla fine di ogni anno al Pubblico Registro Automobilistico (PRA). A sua volta, PIVASS raccoglie nell'indagine sui Dati Tecnici r.c. auto il numero di veicoli iscritti nel registro che risultano provvisti di copertura assicurativa per la r.c. auto.

La tav. II.5 riporti il saldo tra veicoli iscritti al PRA e veicoli assicurati, per le tre componenti fondamentali.

*Il ramo r.c. auto: sinistri, prezzi e analisi territoriale*

Tavola II.5

**Veicoli iscritti nel Pubblico Registro Automobilistico (PRA) e veicoli assicurati***(migliaia di unità e dati percentuali)*

	Autovetture	Ciclomotori e motocicli	Altri veicoli diversi dai natanti*	Totale veicoli
<b>Veicoli iscritti a fine anno nel Pubblico Registro Automobilistico (PRA) (1)</b>				
<b>2014</b>	37.081	6.506	5.564	49.150
	75,4%	13,2%	11,3%	100,0%
<b>2015</b>	37.351	6.544	5.594	49.488
	75,5%	13,2%	11,3%	100,0%
<b>2016</b>	37.876	6.607	5.699	50.182
	75,5%	13,2%	11,4%	100,0%
<b>Veicoli assicurati (2)</b>				
<b>2014</b>	30.587	4.152	5.396	40.135
	76,2%	10,3%	13,4%	100,0%
<b>2015</b>	30.666	4.087	5.513	40.266
	76,2%	10,2%	13,7%	100,0%
<b>2016</b>	30.903	4.016	5.626	40.545
	76,2%	9,9%	13,9%	100,0%
<b>Saldo tra veicoli iscritti nel PRA e veicoli assicurati (1) – (2)</b>				
<b>2014</b>	6.494	2.354	168	9.015
<b>2015</b>	6.685	2.457	81	9.223
<b>2016</b>	6.973	2.591	72	9.636

Fonte: ACI per le iscrizioni al PRA, indagini sui Dati Tecnici dell'IVASS per le coperture r.c. auto.

\* Autocarri, autobus, autoveicoli speciali, trattori, ecc.

Le autovetture sono il tipo di veicolo più numeroso e rappresentano i tre quarti del totale di quelli iscritti al PRA e di quelli assicurati. I ciclomotori e motocicli rappresentano il 13,2% dei veicoli iscritti al PRA, ma solo un decimo di quelli assicurati, mentre gli altri veicoli diversi dai natanti presentano una percentuale di veicoli assicurati superiore rispetto al PRA (13,7% contro 11,3%).

Il saldo, che per le autovetture ammonta a quasi 7 milioni di unità nel 2016, risulta in crescita nel periodo 2014-2016, sia nel totale sia nelle componenti, a eccezione della categoria residuale degli altri veicoli.

Il saldo è composto da:

- 1) veicoli iscritti al PRA e legittimamente non assicurati, tra cui i veicoli di proprietà dei concessionari d'auto, nuovi ("chilometro zero") o usati (alla fine del 2016 secondo l'ACI pari a 1,3 milioni), i veicoli assicurati solo per periodi temporanei e non assicurati a fine anno (ad es. auto storiche o ciclomotori e motocicli circolanti solo d'estate), i veicoli sottoposti a sequestro giudiziario;
- 2) veicoli non circolanti, ancora iscritti al PRA per mancata o ritardata cancellazione;
- 3) veicoli iscritti al PRA circolanti ma non in regola con l'assicurazione (evasione assicurativa).

Una valutazione attendibile dell'evasione assicurativa richiede una misurazione il più possibile esatta della numerosità delle altre categorie. In proposito, è stato avviato un progetto di stima, utilizzando informazioni gestite da altre Istituzioni (ACI, Motorizzazione Civile, Autorità di Polizia, ecc.).

## APPROFONDIMENTI

## 1.3. - Il sistema di risarcimento diretto

## 1.3.1. - I numeri della CARD

La quota dei sinistri rientranti nella convenzione **CARD** (tav. II.6) istituita nel 2007, è aumentata progressivamente in termini di numeri (dal 73% del 2007 all'81,4% del 2016, mentre nel 2017 si è verificata una leggera flessione all'81,2%); in termini di importi si è passato dal 47,9% del 2008 al 46,9% del 2017, con una significativa flessione dal 2011 al 2015, da ricondurre anche alla contrazione degli oneri per risarcimenti per le invalidità lievi dovuta essenzialmente alle disposizioni del D.l. n. 1/2012<sup>34</sup>.

Tavola II.6

Peso del portafoglio CARD e NO CARD sul TOTALE (netto IBNR)*				
<i>(valori percentuali)</i>				
Anno di generazione	CARD		NO CARD	
	Numeri	Importi	Numeri	Importi
2008	73,1%	47,9%	27,5%	52,1%
2009	79,4%	52,0%	21,2%	48,0%
2010	80,6%	53,1%	20,1%	46,9%
2011	79,7%	50,5%	21,1%	49,5%
2012	79,4%	47,0%	21,5%	53,0%
2013	79,2%	46,3%	21,6%	53,7%
2014	80,1%	45,9%	20,7%	54,1%
2015	81,2%	45,7%	19,4%	54,3%
2016	81,4%	46,9%	19,3%	53,1%
2017	81,1%	46,9%	19,8%	53,1%
<b>Var % 2008-2017</b>	<b>8,0%</b>	<b>-1,0%</b>	<b>-7,7%</b>	<b>1,0%</b>

\* la somma dei numeri e importi dei sinistri CARD e NO CARD può essere superiore a 100 in quanto un sinistro può avere componenti sia CARD che NO CARD.

La tav. II.7 riporta la **velocità di liquidazione dei sinistri** gestiti (numeri e importi) rispetto ai sinistri con seguito, a fine 2017, calcolata con riferimento al ramo **r.c. auto** nel suo complesso.

Tavola II.7

Sinistri pagati nell'anno di accadimento su sinistri con seguito (lordo IBNR)				
<i>(valori percentuali)</i>				
Anno di generazione	CARD		NO CARD	
	Numeri	Importi	Numeri	Importi
2008	68,7%	55,9%	46,2%	20,7%
2009	68,7%	54,9%	39,1%	17,8%
2010	70,5%	56,7%	38,5%	18,2%
2011	71,9%	58,5%	39,8%	18,4%
2012	72,2%	58,7%	40,2%	17,3%

*continua*

<sup>34</sup> D.l. 24 gennaio 2012, n.1. Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività. Convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 57.

*Il ramo r.c. auto: sinistri, prezzi e analisi territoriale*

segue: Tavola II.7

Sinistri pagati nell'anno di accadimento su sinistri con seguito (lordo IBNR)				
(valori percentuali)				
Anno di generazione	CARD		NO CARD	
	Numeri	Importi	Numeri	Importi
2013	73,0%	58,9%	41,0%	17,3%
2014	73,2%	59,2%	41,4%	17,9%
2015	74,3%	60,4%	40,4%	17,6%
2016	74,9%	60,9%	41,0%	18,3%
2017	74,6%	61,4%	39,6%	19,6%
<b>Var % 2008-2017</b>	<b>5,9%</b>	<b>5,5%</b>	<b>-6,6%</b>	<b>-1,1%</b>

Per quanto riguarda il sistema **CARD**, si evidenzia un rilevante aumento della **velocità di liquidazione**, con un costante incremento dalla data di introduzione del regime (2007).

Il costo medio dei sinistri pagati (considerando lo sviluppo dei sinistri gestiti nel solo anno di accadimento, tav. II.8) risulta in crescita moderata negli ultimi anni, con +0,2% nel 2015, +0,7% nel 2016 e +1,6% nel 2017.

La riduzione del costo medio totale (pagato e riservato, al lordo degli **IBNR**) si riduce per il quarto anno consecutivo e nel 2017 è pari al -0,8%.

Tavola II.8

Costo medio di generazione (Totale gestiti)								
(euro)								
Anno di generazione	Pagato*	Variazione %	Riservato (netto IBNR)	Variazione %	Pagato + riservato (netto IBNR)	Variazione %	Pagato + riservato (lordo IBNR)	Variazione %
2008	2.371	6,4%	7.472	0,5%	3.919	0,3%	3.928	1,4%
2009	2.356	-0,6%	7.289	-2,4%	3.890	-0,7%	3.922	-0,2%
2010	2.428	3,1%	7.939	8,9%	4.058	4,3%	4.091	4,3%
2011	2.497	2,8%	8.827	11,2%	4.340	6,9%	4.431	8,3%
2012	2.396	-4,0%	9.647	9,3%	4.494	3,5%	4.600	3,8%
2013	2.406	0,4%	9.932	3,0%	4.564	1,6%	4.689	1,9%
2014	2.455	2,0%	9.757	-1,8%	4.532	-0,7%	4.641	-1,0%
2015	2.460	0,2%	9.817	0,6%	4.467	-1,4%	4.578	-1,4%
2016	2.476	0,7%	9.604	-2,2%	4.374	-2,1%	4.469	-2,4%
2017	2.516	1,6%	9.331	-2,8%	4.326	-1,1%	4.433	-0,8%
<b>Var % 2008-2017</b>		<b>6,1%</b>		<b>24,9%</b>		<b>10,4%</b>		<b>12,9%</b>

\* Inclusi pagamenti parziali.

I costi medi pagati dei **sinistri CARD** (tav. II.9), con riferimento al solo anno di accadimento dei sinistri, crescono del +3,4% nel periodo 2013-17 (+1,6% nel solo 2017). Il costo del riservato, al netto degli **IBNR**, si è ridotto del -16,6% nel quinquennio (-5,1% nel solo 2017), mentre il costo medio complessivo del pagato e del riservato al lordo degli **IBNR** si riduce del -6,4% (-0,7% nel solo 2017).

## APPROFONDIMENTI

Tavola II.9

Costo medio di generazione (CARD)								
(euro)								
Anno di generazione	Pagato*	Variazione %	Riservato (netto IBNR)	Variazione %	Pagato + riservato (netto IBNR)	Variazione %	Pagato + riservato (lordo IBNR)	Variazione %
2008	2.024	10,8%	4.267	2,4%	2.570	5,3%	2.570	5,6%
2009	2.011	-0,6%	4.168	-2,3%	2.555	-0,6%	2.574	0,2%
2010	2.052	2,0%	4.650	11,6%	2.671	4,5%	2.667	3,6%
2011	2.097	2,2%	4.930	6,0%	2.751	3,0%	2.754	3,3%
2012	1.996	-4,8%	4.905	-0,5%	2.661	-3,3%	2.674	-2,9%
2013	1.994	-0,1%	4.968	1,3%	2.666	0,2%	2.674	0,0%
2014	2.010	0,8%	4.600	-7,4%	2.594	-2,7%	2.604	-2,6%
2015	2.003	-0,3%	4.376	-4,9%	2.514	-3,1%	2.522	-3,1%
2016	2.028	1,2%	4.369	-0,2%	2.521	0,3%	2.522	0,0%
2017	2.061	1,6%	4.145	-5,1%	2.500	-0,8%	2.504	-0,7%
<b>Var % 2008-2017</b>		<b>1,8%</b>		<b>-2,9%</b>		<b>-2,7%</b>		<b>-2,6%</b>

\* Inclusi pagamenti parziali.

Con riferimento ai **sinistri NO CARD** (tav. II.10), nel 2017 si evidenzia una riduzione del costo medio del pagato del -0,8% che conferma l'inversione di tendenza verificatasi nell'anno precedente (-1,2% rispetto al 2015), mentre nel periodo 2012-15 si è avuto un incremento del 17,9%. Anche il costo medio del riservato è in decremento per il secondo anno consecutivo (-3,4% nel 2017 e -2,6% nel 2016), dopo un lungo periodo di crescita (+11,5% nel solo periodo 2012-15). Conseguentemente, per due anni consecutivi il costo medio totale, al lordo degli **IBNR**, si è ridotto del -3,5%, dopo continui incrementi (+12,8% nel solo periodo 2012-15).

Tavola II.10

Costo medio di generazione (NO CARD)								
(euro)								
Anno di generazione	Pagato*	Variazione %	Riservato (netto IBNR)	Variazione %	Pagato + riservato (netto IBNR)	Variazione %	Pagato + riservato (lordo IBNR)	Variazione %
2008	3.630	13,9%	11.665	6,3%	7.388	11,8%	7.126	12,1%
2009	4.423	21,8%	12.592	7,9%	8.841	19,7%	8.283	16,2%
2010	4.822	9,0%	13.567	7,7%	9.499	7,4%	8.971	8,3%
2011	4.857	0,7%	14.924	10,0%	10.165	7,0%	9.841	9,7%
2012	4.680	-3,6%	16.909	13,3%	11.066	8,9%	10.508	6,8%
2013	4.739	1,3%	17.446	3,2%	11.337	2,4%	10.750	2,3%
2014	5.177	9,2%	17.904	2,6%	11.854	4,6%	11.108	3,3%
2015	5.518	6,6%	18.848	5,3%	12.480	5,3%	11.607	4,5%
2016	5.451	-1,2%	18.356	-2,6%	12.049	-3,5%	11.206	-3,5%
2017	5.409	-0,8%	17.729	-3,4%	11.627	-3,5%	10.917	-2,6%
<b>Var % 2008-2017</b>		<b>49,0%</b>		<b>52,0%</b>		<b>57,4%</b>		<b>53,2%</b>

\* Inclusi pagamenti parziali.

---

*Il ramo r.c. auto: sinistri, prezzi e analisi territoriale*

---

La procedura di **risarcimento diretto** ha quindi prodotto un contenimento dei costi del mercato **r.c. auto** italiano con conseguente diminuzione dei prezzi, anche se presenta ancora livelli di non piena efficienza.

### 1.3.2. - *Compensazioni per la gestione CARD-CID*

La gestione **CARD-CID** si basa su un sistema di incentivi e penalizzazioni (di seguito incentivi) introdotto dal Provvedimento **IVASS** n. 18 del 2014, in attuazione della normativa primaria (D.l. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito dalla L. 24 marzo 2012, n. 27) in merito all'efficienza produttiva del **risarcimento diretto**. Tale sistema si affianca ai rimborsi in base a forfait già operante nella procedura di **risarcimento diretto** dal 2007. Il Provvedimento, con riferimento alla componente preponderante, la **CID**<sup>35</sup> ha definito un modello statistico in base al quale sono calcolati gli importi scambiati tra le imprese<sup>36</sup>.

Il calcolo degli incentivi è articolato nelle componenti:

- costo per danni alle cose;
- costo per danni alla persona;
- dinamica del costo dei danni alle cose;
- **velocità di liquidazione**.

Il calcolo degli incentivi, effettuato per ciascuna generazione di sinistri, è articolato su tre anni: l'anno successivo alla generazione viene effettuata una prima regolazione, nei due anni seguenti vengono effettuati i conguagli<sup>37</sup> di quanto regolato al primo anno per le componenti costo e velocità. L'ammontare complessivo delle compensazioni per ciascuna generazione è determinato al terzo anno successivo (ad es. 2018 per la generazione 2015).

L'algoritmo calcola gli incentivi sulla base dei parametri di calibrazione stabiliti da **IVASS** prima dell'inizio della generazione.

Nella tav. II.11 sono riepilogati i parametri di calibrazione delle generazioni interessate dal modello: la soglia premi seleziona le imprese concorrenti, i percentili individuano l'intervallo degli importi da considerare per il calcolo del costo medio e i delta il differenziale massimo dei parametri delle imprese (valore massimo - valore minimo).

---

<sup>35</sup> Convenzione Indennizzo Diretto dei danni, assorbe circa il 90% dell'onere dei sinistri **CARD**.

<sup>36</sup> Si veda il Quaderno **IVASS** n.2 / 2015 - La riforma della **CARD**: costi dei sinistri e incentivi all'efficienza nel **risarcimento diretto** r.c. auto.

<sup>37</sup> Nel modello **CARD** la misura complessiva del costo è approssimata al terzo anno (antidurata 2); per la quale i dati storici indicano un livello di completezza del 98%.

## APPROFONDIMENTI

Tavola II.11

Incentivi e penalizzazioni – parametri di calibrazione							
generazione	macro-classe	percentile minimo	percentile massimo	delta costo	delta dinamica	delta velocità	soglia premi
2015	autoveicoli	10%	98%	15%	-	5%	20 mln
	ciclomotori e motocicli	10%	98%	7%	-	7%	2,5 mln
2016	autoveicoli	10%	98%	8%	6%	4%	40 mln
	ciclomotori e motocicli	10%	98%	9%	7%	5%	5 mln
2017	autoveicoli	10%	98%	8%	6%	4%	40 mln
	ciclomotori e motocicli	10%	98%	9%	7%	5%	5 mln

Nella tav. II.12 sono rappresentati i valori degli incentivi determinati a fine 2017 per la macroclasse “autoveicoli”. Nella colonna “totale” è indicato il valore complessivo (saldo algebrico dei valori delle singole componenti) relativo alle imprese che hanno ricevuto incentivi. Si osserva che il totale degli incentivi è inferiore alla somma degli incentivi delle singole componenti per effetto delle compensazioni, nell’ambito delle singole imprese, tra le varie componenti.

Tavola II.12

Valore degli incentivi della macroclasse Autoveicoli al 31.12.2017						
<i>(milioni di euro)</i>						
	Numero imprese incentivate (concorrenti)	Totale	Velocità	Dinamica	Costo cose	Costo persona
2015	15 (34)	18,8	4,3	-	14,2	1,5
2016*	12 (30)	20,0	5,3		14,8	0,8
2017*	9 (30)	24,0	7,2	8,9	12,1	0,4

\* Per queste generazioni gli incentivi della velocità e del costo sono provvisori, verranno consolidati con i futuri conguagli. Fonte: Consap.

Gli incentivi rappresentati nella tav. II.12 sono relativi ad antidurate differenti (2015 dati definitivi, 2016 antidurata 1 e 2017 prima regolazione) e sono calcolati sulla base di differenti calibrature (tav. II.11).

### 1.3.3. - Sinistri con responsabilità concorsuale

Sulla base delle segnalazioni nella Banca Dati Sinistri, considerando i sinistri accaduti nel 2017 e definiti con pagamento fino a maggio 2018, si evidenzia (tav. II.13) che i casi di risarcimento per i quali non è stato riconosciuto un concorso di colpa del danneggiato nell’evento, sono il 91,1% del totale.

Sui restanti sinistri, la percentuale di concorso di colpa attribuita è inferiore al 50% nel 4,5% dei casi; pari al 50% nel 74,0% dei casi; è superiore al 50% nei restanti casi.

*Il ramo r.c. auto: sinistri, prezzi e analisi territoriale*

Tavola II.13

<b>Segnalazioni alla BDS – Sinistri non concorsuali e con responsabilità concorsuale, per fascia di percentuale di responsabilità attribuita al danneggiato</b>		
<i>(numero sinistri di generazione 2017 definiti a maggio 2018)</i>		
<b>Totale</b>	<b>2.035.066</b>	
<i>di cui</i>		<i>% su numero totale sinistri</i>
Non concorsuali	1.853.345	91,1%
Concorsuali	181.721	8,9%
<i>di cui</i>		<i>% su sinistri concorsuali</i>
<i>fino al 50%</i>	8.095	4,5%
<i>pari al 50%</i>	134.495	74,0%
<i>oltre il 50%</i>	39.131	21,5%

**1.4. - Il segmento autovetture**

L'IVASS effettua un monitoraggio dei prezzi delle coperture r.c. del segmento autovetture, che rappresenta il 75,5% della raccolta r.c. auto nel 2017, attraverso due indagini, una campionaria di periodicità trimestrale (IPER) e una annuale che riguarda tutto l'universo dei contratti auto (Dati tecnici r.c. auto).

Nell'indagine sui Dati tecnici r.c. auto è segnalato il premio medio annuo contabilizzato al netto degli oneri fiscali e parafiscali mentre IPER rileva il premio effettivamente pagato al lordo di tali oneri<sup>38</sup>.

**1.4.1. - Segmento autovetture – sconti e caricamento globale**

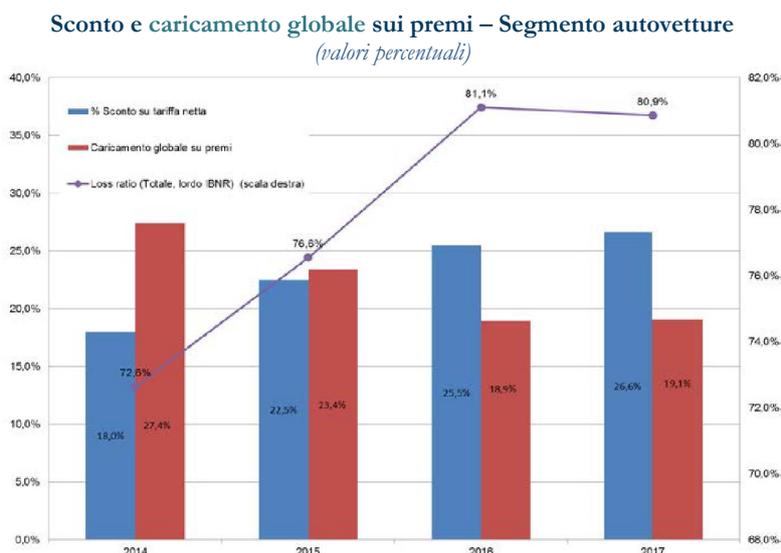
La fig. II.4 evidenzia, per il solo segmento autovetture, il *trend* storico della percentuale di **caricamento globale**, che include le spese e il **marginale tecnico atteso** su premi e la percentuale di sconto medio sulla **tariffa netta**<sup>39</sup>. Dal 2014 al 2017, al crescere dello sconto medio annuale sui premi sottoscritti /rinnovi degli assicurati ha fatto seguito una progressiva riduzione del **caricamento globale** sui premi che include le spese di acquisizione e gestione dei contratti e il **marginale tecnico atteso**.

<sup>38</sup> Entrambe le indagini sono pubblicate sui Bollettini statistici dell'IVASS.

<sup>39</sup> La percentuale di sconto medio è misurata al netto delle imposta sulle assicurazioni e del contributo al SSN.

APPROFONDIMENTI

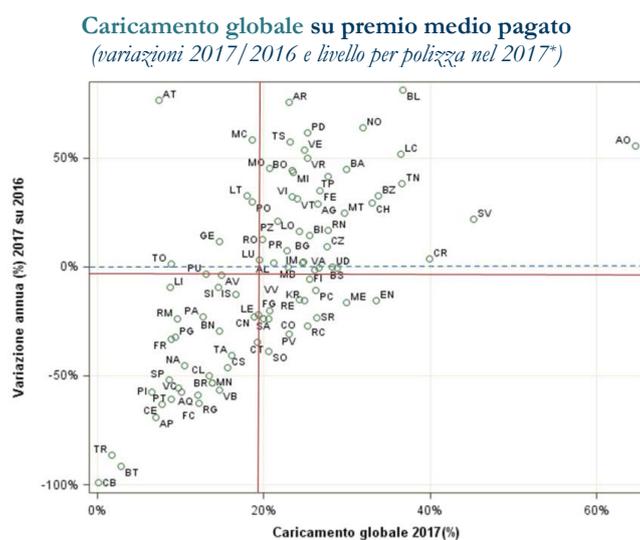
Figura II.4



Fonte: IPER; Rilevazione dati tecnici r.c. auto.

La fig. II.5 mette in risalto, per ogni provincia, la connessione tra la variazione del **caricamento globale** avvenuta tra il 2016 e il 2017 e il livello percentuale del **caricamento** stesso nel 2017.

Figura II.5



\* Sono escluse le province della Sardegna nonché alcune province con valori *outlier*. Le linee rosse orizzontali e verticali indicano la media dei due fenomeni rappresentati.

*Il ramo r.c. auto: sinistri, prezzi e analisi territoriale*

La riduzione del **caricamento** ha interessato la metà delle province italiane. Il **caricamento** è rimasto più elevato al Sud, in corrispondenza di prezzi medi più alti, ed è a livello nazionale, nel 2017, pari al 19,1% (19,5% nel 2016, 23,9% nel 2015). Detratta l'aliquota media di spese di gestione dei contratti (21,2% per acquisizione e amministrazione) il **caricamento** residuo (*proxy* del c.d. **marginale tecnico atteso** /utile industriale atteso) diviene negativo e pari al -2,1% del prezzo medio pagato<sup>40</sup>.

Con riferimento al *loss ratio*<sup>41</sup> – al lordo della stima IBNR – e al **caricamento** per polizza i dati 2017 confermano che:

- a *loss ratio* elevati si contrappongono caricamenti globali inferiori alla media nazionale e potenzialmente in perdita tecnica (Fermo, Campobasso, Terni, Cagliari, Barletta-Andria);
- specularmente, le province di Aosta, Savona, Cremona, Gorizia, Belluno, Trento, che si collocano largamente al disotto del *loss ratio* nazionale, mostrano caricamenti globali più elevati.

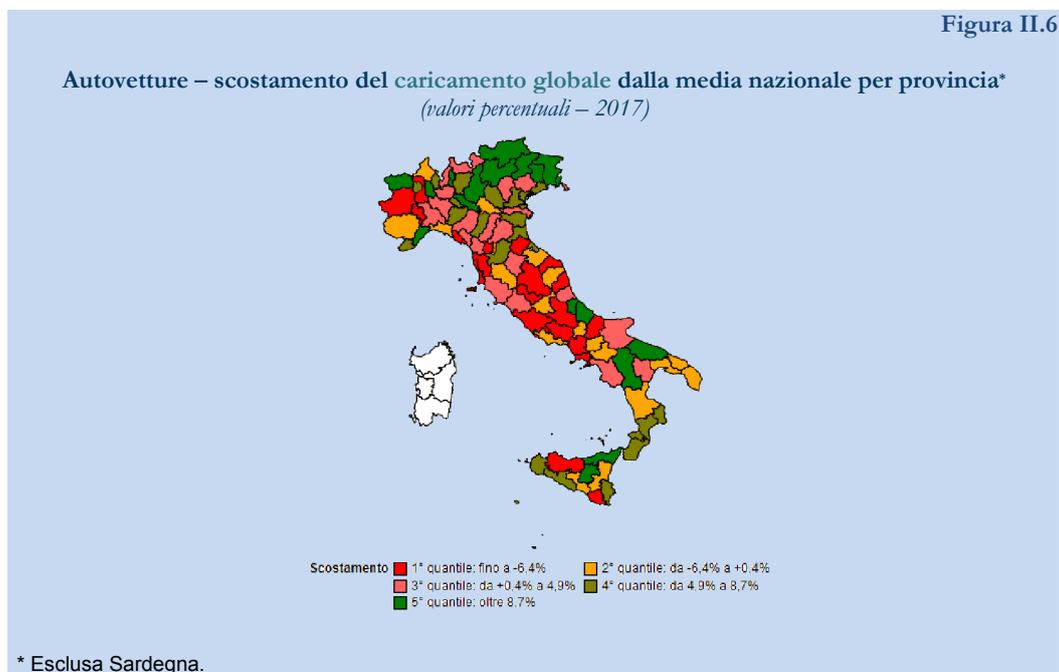
**Mutualità territoriale tra sinistralità e **caricamento globale** sul premio medio**

Nel grafico seguente viene rappresentata la *mutualità* territoriale presente nei prezzi del 2017 tra la sinistralità provinciale (misurata da una proxy del *loss ratio*) e il **caricamento globale** (che include spese e **marginale tecnico atteso** al netto dei proventi finanziari) che le imprese assicurative hanno imputato al prezzo (al netto di oneri fiscali e parafiscali). Fatto cento il premio pagato (*loss ratio* più **caricamento globale**), per ogni provincia è stata determinata, per differenza, la quota di premio costituita dal solo **caricamento globale** e messa a confronto con l'analoga quota media di **caricamento** nazionale sul premio (19,1%). Dal grafico si rileva immediatamente che il **caricamento globale** è decrescente al crescere della sinistralità, ovvero le imprese traggono maggiori risorse, per coprire spese e **marginale tecnico atteso** del segmento autoveicoli, da quelle province a bassa sinistralità, mentre imputano caricamenti molto più contenuti (o addirittura negativi) ove le province presentano una elevata incidenza del costo sinistri sui premi. Ad esempio, Aosta risulta la provincia a più bassa sinistralità (*loss ratio* al 35,3%) e presenta un **caricamento globale** molto elevato (pari al 65% superiore di 46 punti rispetto alla media); al contrario, a Fermo, dove la sinistralità supera il 100% del prezzo da pagare, viene imputato un **caricamento globale** negativo (-2,9%).

<sup>40</sup> Per quanto attiene il margine finanziario, nel 2017 l'utile degli investimenti trasferiti dal conto non tecnico è pari al 4,0% dei premi contabilizzati r.c. autoveicoli terrestri (ramo 10). Aliquote stimate sulla base delle anticipazioni di bilancio 2017.

<sup>41</sup> Si è tenuto conto di una proxy del *loss ratio* a livello provinciale e regionale (calcolato sui premi di competenza) poiché l'indagine Dati tecnici r.c. auto non rileva la riserva premi per provincia.

## APPROFONDIMENTI

*Profilo del portafoglio sinistri e velocità di pagamento*

La tav. 38 in Appendice riporta, per numero e importo, la composizione percentuale del portafoglio dei sinistri, avvenuti e denunciati nel 2017, per singola provincia e per tipo di sinistro (solo persone, solo cose e misti).

Si riscontra che:

- in base alla composizione media del portafoglio sinistri auto, l'1,4% dei sinistri gestiti pagati è relativo alle persone (7,4% degli importi), il 92,0% ai veicoli e cose (68,0% degli importi) e il 6,6% a sinistri misti (24,6% degli importi). Il 9,1% dei sinistri riservati sono sinistri alle persone (34,6% dell'importo a riserva), il 62,8% ai veicoli e alle cose (16,9% dell'importo) e il 28,0% ai misti (48,5% dell'importo);
- a livello regionale, l'incidenza del numero di sinistri pagati alle sole persone è generalmente più alta della media nazionale (1,4%) nelle regioni del Sud, con indici per provincia, a eccezione della Sardegna (1,0%), superiori al 2% fino a raggiungere il 3,6% in Calabria.

Per quanto attiene alla velocità di pagamento dei sinistri delle autovetture, nel 2017:

- il 75,3% dei sinistri con seguito sono pagati nell'anno (45,4% in termini di importo); la velocità è inferiore per i sinistri con danni solo a persone (32,1% per numero e 15,1% per importo) ed elevata per quelli in cui sono coinvolti solo veicoli e cose (81,7% per numero e 77,0% per importo). Nel caso di danni misti la *velocità di liquidazione* è pari al 41,8% (29,7% in termini di importi);

*Il ramo r.c. auto: sinistri, prezzi e analisi territoriale*

- come nel biennio passato, Aosta è rimasta la provincia dove si liquidano i sinistri più velocemente (per numero 83,4%, per importo 60,7%) e Napoli quella con i maggiori ritardi (61,9% e 44,0%);
- la Campania ha mantenuto un livello di accantonamenti stimati per sinistri tardivi (IBNR; 21,9% del costo complessivo dei sinistri) più che doppio della media nazionale (10,0%), anche a causa dei tempi lunghi per denunciare i sinistri da parte degli assicurati/danneggiati, oltre l'anno dal loro accadimento. Tale ritardo obbliga le imprese a stanziare a riserva a fine esercizio somme per sinistri non pervenuti con incidenza doppia rispetto alla media nazionale.

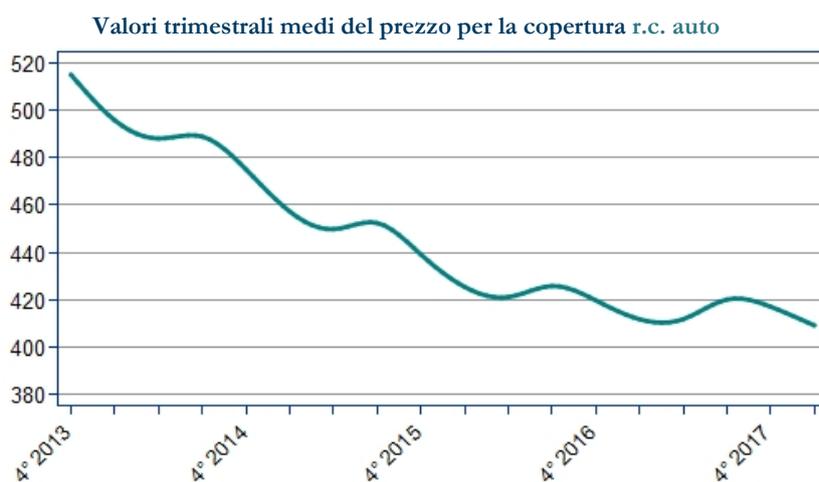
*1.4.2. - Il prezzo della garanzia r.c. auto e le clausole contrattuali (IPER)*

Il premio medio pagato per la copertura r.c. auto riferito ai contratti stipulati o rinnovati nel primo trimestre del 2018 è pari a 409 euro, il 50% degli assicurati paga meno di 369 euro, il 10% degli assicurati paga un premio superiore a 629 euro e il 10% degli assicurati paga un premio inferiore a 233 euro (tav. 42 in Appendice).

I prezzi (fig. II.7) si riducono, con andamento non monotono e legato alla stagionalità (su base mensile/trimestrale).

La riduzione dei prezzi prosegue in decelerazione: il prezzo medio dei contratti stipulati nel I trimestre 2018 diminuisce su base annua del -0,6% (la riduzione nel I trimestre 2017 era stata del -3,2%).

Figura II.7

*Le dinamiche della scatola nera*

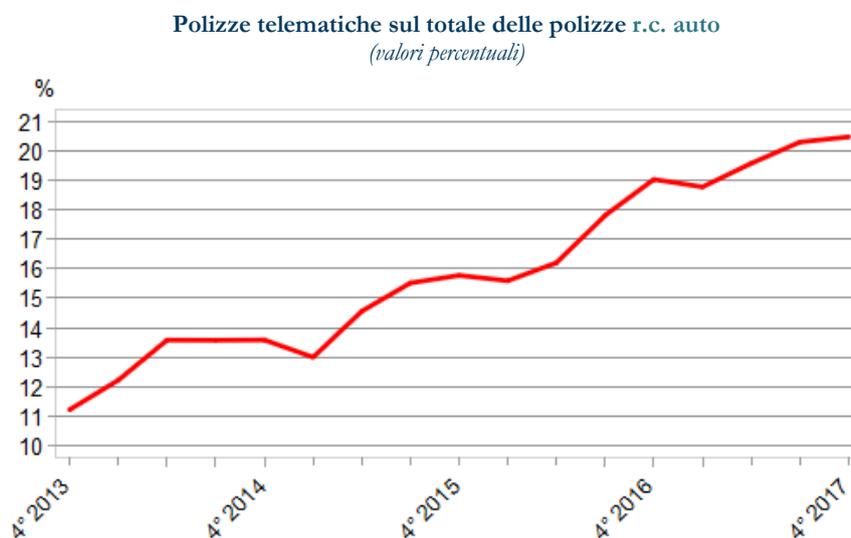
IPER contiene informazioni sulla inclusione nel contratto per la garanzia r.c. auto di clausole di riduzione del premio in presenza della cosiddetta “scatola nera”, ovvero dei sistemi telematici, installati sul veicolo, finalizzati alla registrazione di dati relativi ai chilometri percorsi

## APPROFONDIMENTI

e agli stili di guida. In seguito si fa riferimento a tali contratti indifferentemente con le locuzioni “contratti con *scatola nera*” o “polizze telematiche”.

Il 20,5% delle polizze stipulate nel quarto trimestre del 2017 prevede una *scatola nera* con effetti di riduzione sul premio<sup>42</sup> (fig. II.8). Prosegue, in decelerazione, la penetrazione delle polizze telematiche; i dispositivi che registrano gli stili di guida e/o i chilometri percorsi sono aumentati negli ultimi 12 mesi di 1,5 punti percentuali. Caserta è la provincia con la maggiore penetrazione (60%) e il maggior incremento su base annuale (8,3%)<sup>43</sup>.

Figura II.8



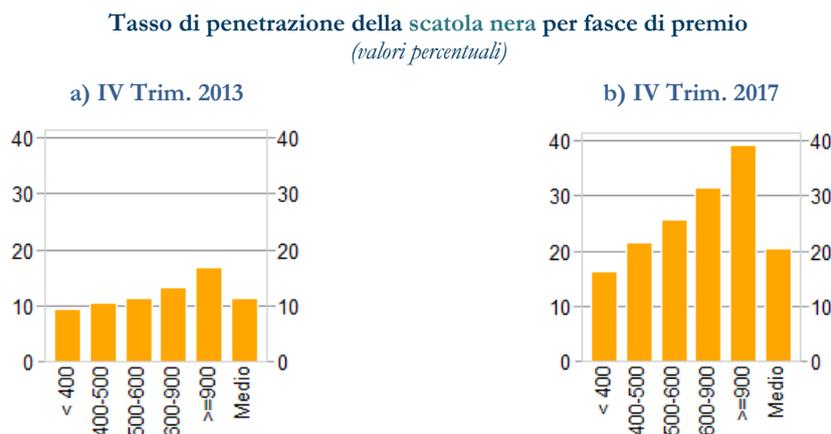
La fig. II.9 mostra il tasso di penetrazione della *scatola nera* (percentuale di contratti in cui è presente una clausola di riduzione del premio legata alla *scatola nera*) per fascia di premio nel IV trimestre del 2013 e del 2017. In media, il tasso di penetrazione è di fatto raddoppiato su base nazionale dall'11,2% al 20,5%.

<sup>42</sup> Cfr. Bollettino Statistico IVASS n. 4/2018.

<sup>43</sup> Tav. A19 del Bollettino Statistico IVASS n. 4/2018.

*Il ramo r.c. auto: sinistri, prezzi e analisi territoriale*

Figura II.9



La fig. II.9 testimonia alcuni fenomeni che sottendono questa dinamica. In primis, la *scatola nera* è adottata anche da assicurati con premi relativamente bassi (inferiori a 400 euro)<sup>44</sup>. Inoltre, all'aumentare del premio aumenta il tasso di penetrazione. Il fatto che assicurati ex-ante più rischiosi trovino maggiore convenienza nell'adozione della *scatola nera* è coerente con sconti assoluti non-lineari (e crescenti) sul livello del premio base.

Rispetto al 2013, il differenziale del tasso di penetrazione tra la categoria di premi più bassa e quella più alta – ovvero la differenza tra il tasso di adozione nella fascia di contratti con premio inferiore a 400 euro rispetto a quelli con premi maggiori di 900 euro – è aumentato del +16%. Questo dato è influenzato dall'incremento del +22% del tasso di penetrazione nella fascia di contratti con premi maggiori di 900 euro.

Questi dati testimoniano che le scelte degli assicurati con premi più elevati hanno contribuito in modo determinante dal punto di vista quantitativo all'aumento della diffusione della *scatola nera*.

La fig. II.10 mostra una correlazione negativa tra l'età del contraente e il tasso di adozione della *scatola nera*. Questo dato non è sorprendente: da un lato assicurati più giovani mostrano tipicamente una maggiore propensione ad acquistare prodotti con una più marcata innovazione tecnologica, dall'altro l'età è tendenzialmente inversamente correlata al premio; questo fenomeno è una ulteriore manifestazione della correlazione tra penetrazione e livello del premio.

<sup>44</sup> Si rammenta che il premio medio nel IV trimestre del 2013 è pari a 515 euro e nel quarto trimestre del 2017 a 417 euro.