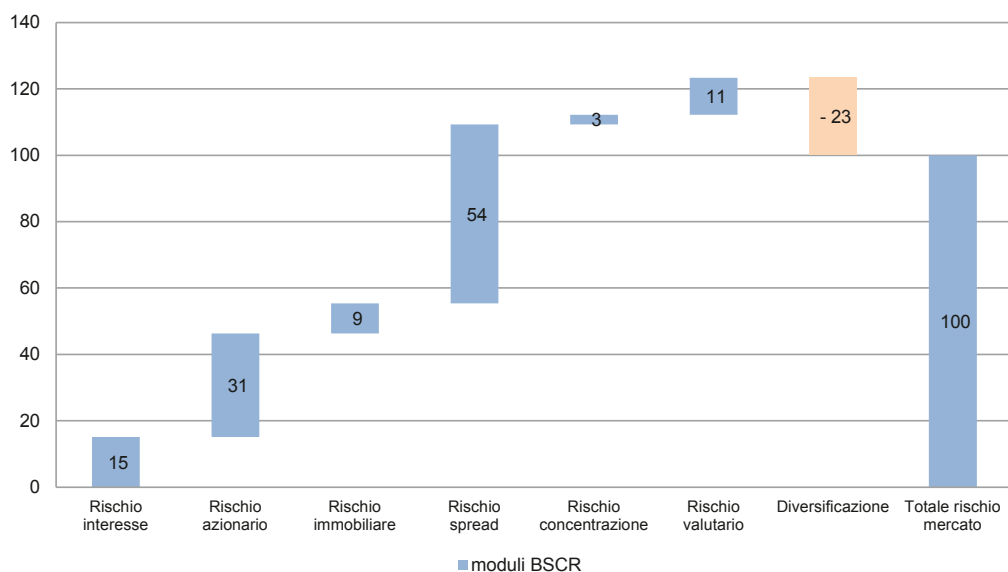


IL MERCATO ASSICURATIVO

Figura I.31

Composizione del *Basic Solvency Capital Requirement* (solo rischio di mercato) al 31 dic. 2018
(valori percentuali)

La capacità di assorbimento delle perdite (*Loss Absorbing Capacity* - *LAC*) è distinta tra la componente relativa alle *riserve tecniche*²², tipica dei contratti rivalutabili vita, e quella delle imposte differite²³, che costituisce un importo in detrazione al *BSCR*. La *LAC* per *riserve tecniche* si riduce tra 2017 e 2018 mentre è in crescita quella per imposte differite. La riduzione del *BSCR* dovuta alle *LAC* è pari al 29% per la *LAC riserve tecniche* (in rilevante riduzione rispetto al 2017) e al 12% per la *LAC* imposte differite (in aumento rispetto all'esercizio precedente).

5.8. - Fondi propri

Il totale dei fondi propri a copertura dell'*SCR* al 31 dicembre 2018 è pari a 122,2 miliardi di euro, con un decremento di 6,5 miliardi rispetto a fine 2017 (tav. I.52).

Si evidenzia una elevata qualità dei fondi propri delle imprese assicurative italiane. I fondi *Tier 1* risultano pari al 90% del totale dei mezzi patrimoniali nel 2018, in misura simile agli

²² La determinazione della *Loss Absorbing Capacity* relativa alle riserve tecniche è operata in modo tale che il massimo aggiustamento possibile non debba mai eccedere l'accantonamento delle riserve tecniche per i benefici discrezionali dei contratti vita rivalutabili, tenuto conto dell'effetto mitigante per il rischio costituito dalla componente non obbligatoria della misura di rendimento.

²³ La *LAC* afferente alle imposte differite viene posta pari alla variazione delle imposte differite derivante da una riduzione dell'*SCR* per riconoscere gli effetti della fiscalità differita conseguenti agli *shock* ipotizzati nei calcoli sottesi al requisito di capitale.

Il reporting Solvency II

esercizi precedenti, mentre il peso degli elementi di minore qualità (*Tier 3*) si mantiene al di sotto dell'1%, quota molto inferiore al 15% ammesso dalla normativa²⁴.

Tavola I.52

Fondi propri ammissibili per soddisfare il requisito patrimoniale di solvibilità (SCR)									
(milioni di euro e valori percentuali)									
	Tier 1 illimitati	% totale	Tier 1 limitati	% totale	Tier 2	% totale	Tier 3	% totale	Totale
4° trim.2017	111.119	86,4	5.709	4,4	11.207	8,7	625	0,5	128.660
1° trim.2018	115.653	86,8	5.706	4,3	11.401	8,6	555	0,4	133.316
2° trim.2018	104.683	84,3	7.014	5,7	11.542	9,3	887	0,7	124.125
3° trim.2018	105.481	84,7	6.972	5,6	11.183	9,0	837	0,7	124.472
4° trim.2018	103.269	84,5	6.610	5,4	11.388	9,3	911	0,7	122.177

La riserva di riconciliazione rappresenta la riserva al netto degli aggiustamenti (ad esempio fondi separati) ed è il risultato delle differenze tra la valutazione contabile civilistica e quella effettuata in base ai criteri *Solvency II*²⁵. Questa riserva risulta la voce più rilevante del *Tier 1* (62,8% al 31 dicembre 2018, tav. I.53) sia pure in riduzione rispetto al 2017 di 2,6 punti percentuali. Gli utili attesi sui premi futuri - *EPIFP*²⁶ hanno un valore pari al 17,9% della riserva di riconciliazione, a fronte del 14,4% del 2017 e sono quasi interamente attribuiti al comparto vita.

Tavola I.53

Riserva di riconciliazione e EPIFP					
(milioni di euro)					
	4° trim. 2017	1° trim. 2018	2° trim. 2018	3° trim. 2018	4° trim. 2018
Eccesso attivi sui passivi (a)	117.276	121.794	106.512	107.475	109.199
Azioni proprie (b)	177	163	154	163	162
Dividendi, distribuzioni e spese prevedibili (b)	5.043	5.142	420	631	4.511
Altri elementi dei fondi propri (b)	35.563	35.505	35.178	35.258	35.462
Rettifica per le voci di fondi propri soggetti a restrizioni in relazione al <i>matching portfolio</i> e ai <i>ring fenced funds</i> (b)	32	26	24	20	48
Riserva di riconciliazione (a - b)	76.462	80.957	70.737	71.404	69.017
<i>Expected profits included in future premiums</i> (EPIFP) – comparto vita	10.581	9.875	9.018	10.233	11.691
<i>Expected profits included in future premiums</i> – comparto danni	454	419	466	605	643

²⁴ I fondi propri sono costituiti dalla somma dei fondi propri di base e accessori e sono classificati in tre livelli (*tier*), in base alle caratteristiche di disponibilità permanente ad assorbire perdite inattese connesse all'esercizio dell'attività e di subordinazione in caso di liquidazione dell'impresa.

²⁵ Art. 75 della Direttiva *Solvency II*.

²⁶ L'*Expected profits included in future premiums* (EPIFP) rappresenta l'utile atteso dei premi futuri sui contratti esistenti (*in force*).

IL MERCATO ASSICURATIVO

Riserva di riconciliazione e EPIFP					
	4° trim. 2017	1° trim. 2018	2° trim. 2018	3° trim. 2018	4° trim. 2018
(milioni di euro)					
<i>Expected profits included in future premiums – Totale</i>	11.035	10.294	9.485	10.838	12.334
Riserva di riconciliazione/Tier 1	65,4%	66,7%	63,3%	63,5%	62,8%
EPIFP/Riserva di riconciliazione	14,4%	12,7%	13,4%	15,2%	17,9%

5.9. - Solvency Capital Requirement Ratio

Il rapporto tra fondi propri e SCR (*SCR ratio*; tav. I.54) a livello di mercato è in leggera riduzione rispetto al 2017, dal 241,3% di fine 2017 al 221,6%. Il *ratio* delle imprese che adottano la *standard formula* si riduce molto di più rispetto a quelle che usano il modello interno (-14,4% contro -5,3).

Tavola I.54

SCR ratio per modalità di calcolo e attività dell'impresa								
	Vita		Danni		Miste		Totale	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018
<i>Standard Formula*</i>	231,1	192,0	170,9	177,9	148,3	108,3	217,7	186,4
<i>Standard Formula – USP</i>	0,0	0,0	238,8	235,1	230,0	197,0	231,8	204,6
<i>Modello interno</i>	178,0	159,2	176,2	173,8	257,1	244,5	251,4	238,2
<i>Totale mercato</i>	222,6	187,1	180,1	184,8	254,2	239,6	241,3	221,6

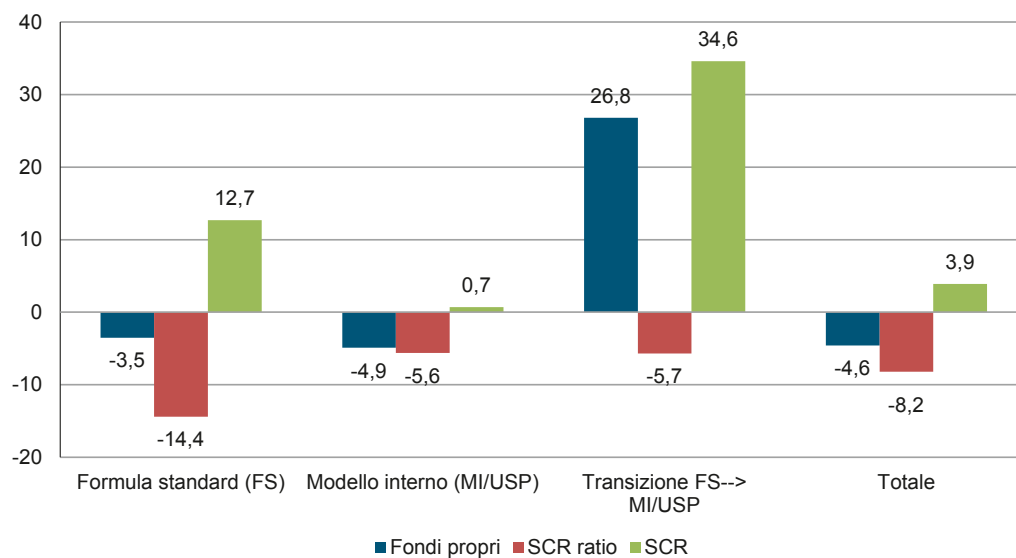
* Il valore di 148,3% (2017) e 108,3% (2018) per le imprese miste è relativo a una sola impresa, in quanto nel 2017 due imprese sono state autorizzate all'utilizzo di un modello interno parziale e una all'utilizzo degli USP.

La fig. I.32 riporta le variazioni intervenute nell'SCR, nei fondi propri ammissibili e negli SCR ratio, in modo distinto per le imprese che nel 2017 e nel 2018 hanno mantenuto le stesse metodologie di calcolo e per quelle che nel 2018 sono state autorizzate ad adottare un modello interno parziale o gli USP in luogo della formula standard. In generale, il peggioramento dell'SCR ratio a livello complessivo nel 2018 è dovuto alla flessione dei fondi propri ammissibili del 4,6% e all'aumento del requisito di capitale del 3,9%. La diminuzione più significativa del rapporto si registra tra le imprese che adottano la formula standard (-14,4%), mentre quella delle imprese che adottano il modello interno risulta più contenuta (-5,6%).

Il reporting Solvency II

Figura I.32

Variazione 2018/2017 dei fondi propri, dell'SCR e dell'SCR ratio
(valori percentuali)



Per i gruppi assicurativi con ultima *società controllante* italiana, l'SCR ratio è in diminuzione tra la fine del 2017 e del 2018 (dal 202,4% al 196,9%, tav. I.55).

Tavola I.55

Dati sulla solvibilità dei gruppi					
	(milioni di euro e rapporti in percentuale)				
	4° trim. 2017	1° trim. 2018	2° trim. 2018	3° trim. 2018	4° trim. 2018
SCR di gruppo consolidato	40.311	37.731	39.132	39.095	39.428
SCR di gruppo consolidato minimo²⁷	25.777	24.628	25.547	25.308	24.584
Rapporto tra fondi propri ammissibili e SCR di gruppo consolidato (esclusi altri settori finanziari e le imprese incluse via D&A – deduzioni e aggregazioni ²⁸)	202,4	210,3	189,1	188,3	196,9
Rapporto tra fondi propri ammissibili e SCR di gruppo consolidato minimo	298,0	302,8	268,1	270,7	293,8

²⁷ Art. 230 Direttiva *Solvency II*.

²⁸ Art. 233 Direttiva *Solvency II*.

APPROFONDIMENTI

II. - APPROFONDIMENTI**1. - IL RAMO R.C. AUTO: SINISTRI, PREZZI E ANALISI TERRITORIALE****1.1. - Ramo r.c. auto: raffronto tra l'Italia e alcuni Paesi della UE sui premi e costi**

Sono stati confrontati, per il periodo 2013-2017, i premi medi *r.c. auto*, al netto del carico fiscale e parafiscale, pagati dagli assicurati in cinque dei principali paesi dell'Unione Europea (Italia, Francia, Spagna, Germania, Regno Unito), con un approfondimento sulle relative componenti (costo sinistri, spese, margine tecnico). I Paesi considerati costituiscono il 63% della popolazione e il 72,4% del prodotto interno lordo dell'Unione. I dati sono stati acquisiti dalle rispettive *Autorità di Vigilanza* e integrati, ove necessario, con altre informazioni ufficiali²⁹.

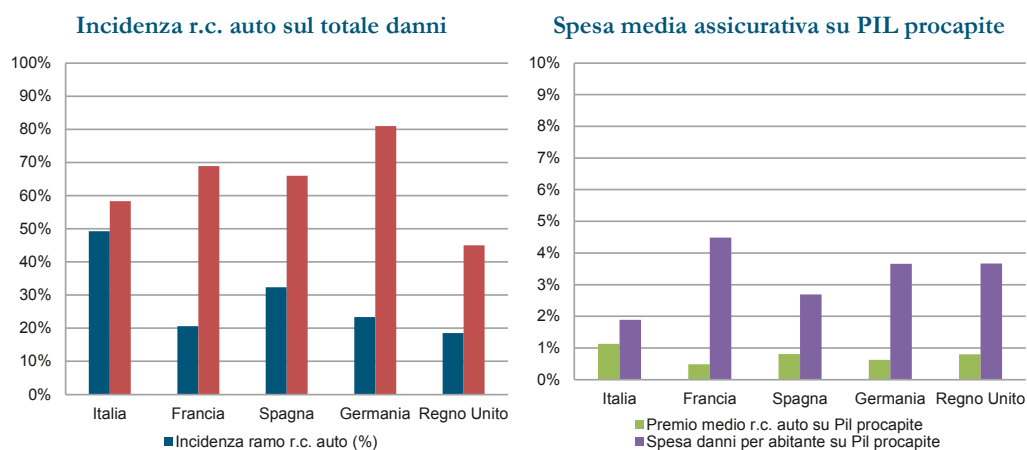
Oltre al diverso costo della vita, assumono rilievo nei differenziali di prezzo tra Paese e Paese le caratteristiche dei sistemi nazionali risarcitori, sanitari e di *welfare*, in particolare nel trattamento del danno alla persona (danno biologico e patrimoniale).

Infine, va tenuto conto del diverso grado di penetrazione delle assicurazioni contro i danni, in quanto una maggiore raccolta premi nelle assicurazioni non auto può consentire agli assicuratori di offrire tariffe più basse nel comparto auto, utilizzando i maggiori profitti eventualmente presenti negli altri *rami danni*. Nel 2017, l'Italia rimane l'ultimo dei cinque Paesi come spesa pro-capite per le polizze danni non auto e il primo nella *r.c. auto* (fig. II.1)

²⁹ La ricerca riguarda la sola garanzia obbligatoria della responsabilità civile. Per il Regno Unito, dove le polizze si distinguono in *motor-comprehensive* (includenti anche la garanzia Kasko) e *non comprehensive* (includente anche il furto e incendio), non sono disponibili i dati per la sola garanzia r.c. e si è pertanto proceduto a elaborare una stima, su dati forniti dall'Associazione Assicuratori Britannici, della parte relativa alla garanzia minima *third party only* normalmente inclusa nelle polizze *motor*. Sono stati considerati i seguenti settori tariffari: per l'Italia autovetture, ciclomotori e motocicli; per la Francia autovetture, autoveicoli per trasporto promiscuo fino a 3,5 tonnellate e 2 ruote; per il Regno Unito il settore private car, mentre per Spagna e Germania l'intero ramo r.c. autoveicoli. Per il Regno Unito, inoltre, la conversione in euro dei premi in sterline ai tassi nominali accentuerebbe differenze di prezzo non imputabili al costo reale della copertura e quindi, per limitare tale effetto, la conversione da sterlina in euro è avvenuta sulla base di tassi di conversione a parità di potere di acquisto.

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

Figura II.1

Rami danni e ramo r.c. auto – 2017
(valori percentuali)

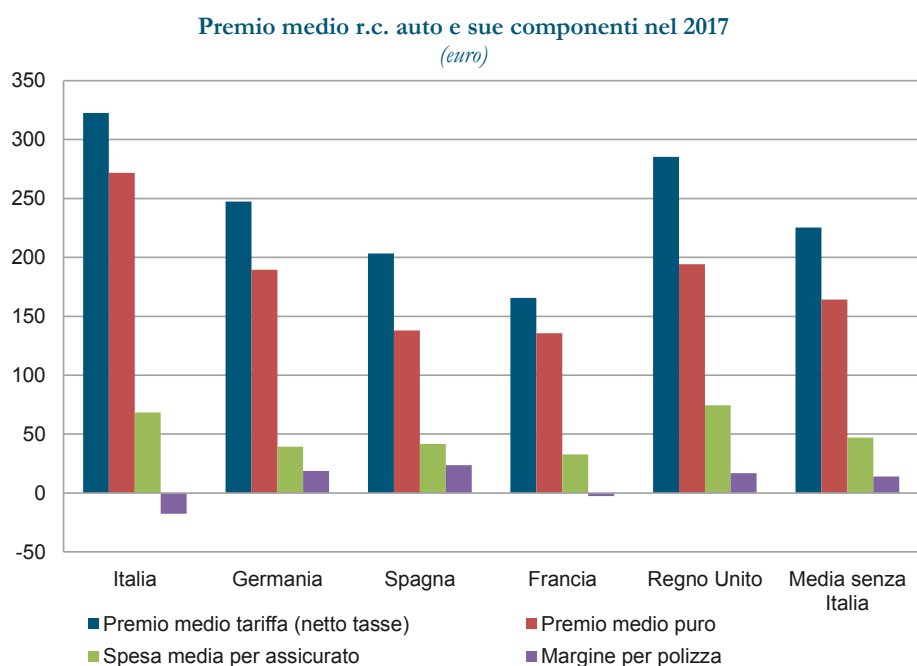
Fonte: Elaborazioni su dati Eurostat, OCSE, Autorità di Vigilanza, ABI, FFA.

Struttura dei prezzi r.c. auto: le diverse componenti

A fine 2017 il premio medio della r.c. auto in Italia (premio di tariffa al netto delle tasse) risultava più alto di 97 euro della media dei principali quattro paesi europei (fig. II.2).

APPROFONDIMENTI

Figura II.2



Fonte: Elaborazioni su dati [Autorità di Vigilanza](#), ABI, FFA.

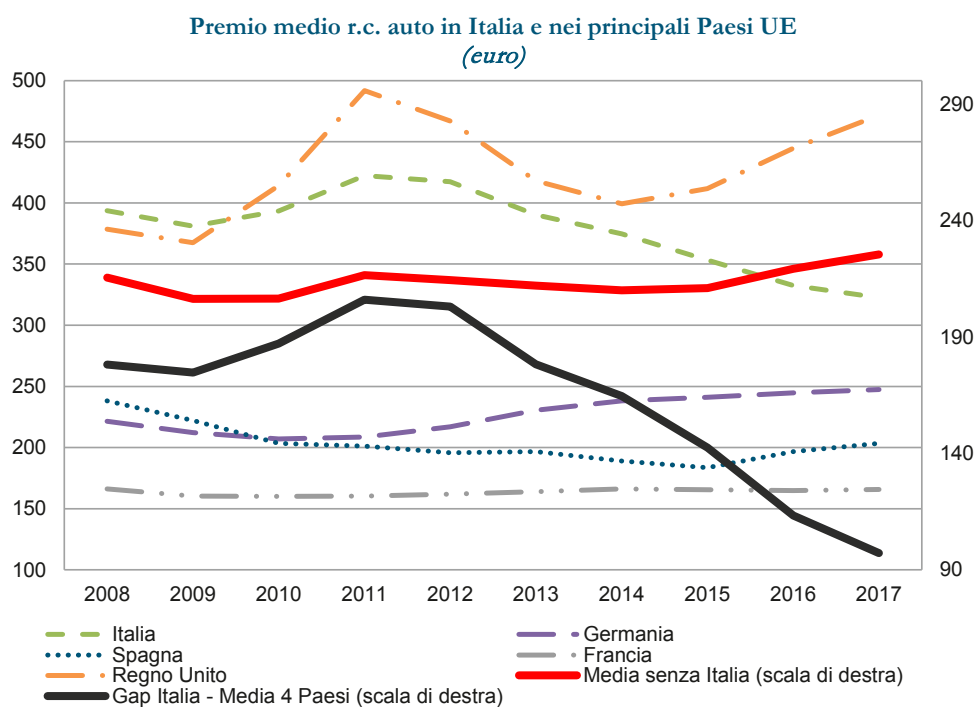
Il maggior prezzo per i consumatori italiani trova spiegazione nel più elevato **costo dei sinistri (premio puro)** per 108 euro e nell'ammontare delle spese (acquisizione e gestione nel complesso) per 21 euro; il **margine tecnico atteso** per polizza (al netto dei proventi finanziari e al lordo del risultato futuro dello smontamento della riserva sinistri della generazione 2017), che l'anno precedente era risultato negativo sia nella media degli altri Paesi sia, in misura maggiore, in Italia, è rimasto sensibilmente negativo in Italia (-18 euro) mentre è tornato a essere positivo nella media degli altri Paesi (di oltre 14 euro). È pertanto proseguita la politica di prezzi scontati delle imprese italiane.

In termini relativi, in Italia la quota rappresentata dal **costo dei sinistri (premio puro)** è rimasta stabile (84,2%) e, come detto, più elevata rispetto al 72,9% medio negli altri Paesi così come il costo delle commissioni di acquisizione e spese amministrative (rispettivamente 21,2% e 20,9%).

Nella fig. II.3 si confronta l'andamento del *gap* dei premi italiani rispetto agli altri Paesi. Nel 2017 è proseguita la riduzione, in atto dal 2012; rispetto a tale data il *gap* si è più che dimezzato (-52% per 106 euro); in particolare, il margine tecnico per polizza, pari a 65 euro cinque anni prima, nel 2017 è inferiore in Italia rispetto alla media europea pari a 32 euro.

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

Figura II.3



Fonte: Elaborazioni su dati [Autorità di Vigilanza](#), ABI, FFA.

1.2. - Principali indicatori del mercato r.c. auto

Nelle tavole II.1, II.2, II.3 sono riportati gli andamenti, per il settore **r.c. auto** (inclusi natanti) nel suo complesso, e, distintamente, per i segmenti autovetture e due ruote (ciclomotori e motocicli), della frequenza, del costo medio dei sinistri (suddiviso tra pagato e riservato, compresa la stima per i sinistri tardivi - **IBNR**), del **premio puro** (prodotto della frequenza per il costo medio totale) e del premio medio lordo o prezzo medio effettivamente pagato (**premio puro** caricato delle spese, imposte, contributi e margine di profitto dell'impresa). I dati si riferiscono a tutte le imprese presenti sul mercato italiano (vigilate dall'**TVASS** e in **stabilimento** o in **l.p.s. UE/SEE**).

APPROFONDIMENTI

Tavola II.1

Totale rami r.c. auto e natanti (lordo IBNR)												
(migliaia di unità, euro, valori percentuali)												
Anno	Polizze - anno	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 %
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	40.787	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%
2018	42.169	5,9%	2.566	2,1%	8.469	1,5%	4.457	0,5%	265	-3,8%	426	-0,7%
Var. 2018/ 2009	-0,6%			8,7%		29,5%		13,3%		-23,4%		-17,0%
Var. 2018/ 2015	3,4%			4,7%		-1,9%		-2,2%		-5,8%		-11,1%

Tavola II.2

Settore autovetture (lordo IBNR)												
(migliaia di unità, euro, valori percentuali)												
Anno	Polizze - anno	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 %
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	30.579	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	31.303	6,6%	2.450	2,1%	8.024	-2,1%	4.163	-0,7%	276	-2,3%	425	-5,2%
2018	31.887	6,2%	2.490	1,7%	8.181	2,0%	4.193	0,7%	261	-5,3%	422	-0,8%
Var. 2018/ 2009	5,1%			8,2%		26,2%		11,3%		-27,0%		-20,0%
Var. 2018/ 2015	4,3%			4,3%		-1,9%		-1,9%		-8,1%		-11,8%

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

Tavola II.3

Settore ciclomotori e motocicli (lordo IBNR)												
(migliaia di unità, euro, valori percentuali)												
Anno	Polizze - anno	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 %
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%
2018	4.002	3,4%	3.289	1,5%	9.999	0,8%	6.460	0,4%	220	-8,5%	265	-1,4%
Var. 2018/ 2009	-25,1%			7,2%		31,7%		19,5%		-22,8%		-0,9%
Var. 2018/ 2015	-2,1%			2,1%		2,9%		-0,6%		-4,1%		-6,4%

Nel 2018:

- il numero di **unità di rischio** ha superato i 42 milioni;
- la frequenza sinistri cala sia sul totale sia nei principali comparti;
- il costo medio totale dei sinistri pagati e riservati è in aumento, interrompendo il calo in atto dal 2014; tale dinamica non si è riflessa sull'andamento del **premio puro**, ancora in discesa sia sul totale del settore sia nei principali comparti;
- il **premio lordo** (comprensivo del **premio puro**, delle spese, dei margini e delle imposte) ha continuato a ridursi.

1.3. - Il sistema di risarcimento diretto

1.3.1. - I numeri della CARD

La quota dei sinistri rientranti nella convenzione **CARD** (tav. II.4), istituita nel 2007, è aumentata in termini di numero sinistri fino al 2016, con una leggera flessione nell'ultimo biennio; in termini di importi si osserva una significativa riduzione dal 2011 al 2017, da ricondurre anche alla contrazione degli oneri dovuti a risarcimenti per le invalidità lievi a seguito delle disposizioni del D.l. n. 1/2012³⁰.

³⁰ 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. 7.

APPROFONDIMENTI

Tavola II.4

Peso del portafoglio CARD e NO CARD sul TOTALE (netto IBNR)*				
(valori percentuali)				
Anno di generazione	CARD		NO CARD	
	Numeri	Importi	Numeri	Importi
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	81,0%	46,9%	19,6%	53,1%
2018	80,8%	46,7%	19,9%	53,3%
Var in p.p. 2018-2009	1,4	-5,3	-1,3	5,3

* 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.5 riporta la *velocità di liquidazione dei sinistri* gestiti (numeri e importi) rispetto ai sinistri con seguito a fine 2018 con riferimento al ramo *r.c. auto* nel suo complesso.

Tavola II.5

Sinistri pagati nell'anno di accadimento su sinistri con seguito (lordo IBNR)				
(valori percentuali)				
Anno di generazione	CARD		NO CARD	
	Numeri	Importi	Numeri	Importi
2009	68,7%	54,9%	39,1%	17,8%
2010	70,4%	56,7%	38,4%	18,3%
2011	71,9%	58,6%	39,6%	18,5%
2012	72,2%	58,8%	40,0%	17,4%
2013	72,9%	59,3%	40,8%	17,4%
2014	73,3%	59,6%	41,3%	18,1%
2015	74,4%	61,0%	40,7%	17,8%
2016	74,9%	61,4%	41,5%	18,4%
2017	74,9%	61,9%	42,0%	19,1%
2018	75,4%	62,9%	40,9%	20,3%
Var in p.p. 2018-2009	6,7	8,0	1,8	2,5

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

I sinistri gestiti nel sistema **CARD** evidenziano una **velocità di liquidazione** progressivamente crescente, con una quota di risarcimenti nell'anno di accadimento molto superiore al **NO CARD**.

Il costo medio dei sinistri (totale Gestiti, **CARD** e **NO CARD**), per i quali si considera lo sviluppo dei sinistri nel solo anno di accadimento, è illustrato successivamente (tav. II.6 - II.8).

Per i sinistri gestiti, il costo medio dei sinistri pagati risulta in crescita moderata negli ultimi anni (dal +0,2% nel 2015 al +2% nel 2018), con un +8,9% nell'ultimo decennio (tav. II.6). Il costo medio totale (pagato e riservato, al lordo degli **IBNR**), manifesta una inversione di tendenza, crescendo del +0,6% nel 2018, dopo quattro anni consecutivi di riduzione. Nell'ultimo decennio tale costo aumenta del +13,6%, a causa dei forti incrementi nel periodo 2010-2013.

Tavola II.6

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 %
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%	9.332	-2,8%	4.326	-1,1%	4.432	-0,8%
2018	2.566	2,0%	9.567	2,5%	4.361	0,8%	4.457	0,6%
Var. % 2018/2009		8,9%		31,3%		12,1%		13,6%

* Inclusi pagamenti parziali.

I costi medi pagati dei **sinistri CARD** (tav. II.7), con riferimento al solo anno di accadimento dei sinistri, crescono del +5,4% nel periodo 2013-2018 (+2% nel solo 2018). Il costo del riservato, al netto degli **IBNR**, dopo la forte riduzione nel periodo 2014-2017 (-16,4%), mostra una lieve inversione di tendenza nel 2018 (+0,4%), mentre il costo medio complessivo del pagato e del riservato al lordo degli **IBNR** si incrementa del +0,6% nel 2018, restando comunque stabile dal 2015 e registrando un calo del -2,1% nell'ultimo decennio.

APPROFONDIMENTI

Tavola II.7

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 %
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%	4.154	-4,9%	2.502	-0,8%	2.504	-0,7%
2018	2.102	2,0%	4.172	0,4%	2.519	0,7%	2.520	0,6%
Var. % 2018/2009		4,5%		0,1%		-1,4%		-2,1%

* Inclusi pagamenti parziali.

La procedura di **risarcimento diretto** sembra aver prodotto un contenimento dei costi del mercato **r.c. auto** italiano nonostante siano presenti ancora livelli di non piena efficienza.

Con riferimento ai **sinistri NO CARD** (tav. II.8), nel 2018 si evidenzia un lieve incremento del costo medio del pagato del +0,3%, con una sostanziale stabilità dal 2016, mentre nel periodo 2012-2015 si è avuto un incremento del 17,9%. Il costo medio del riservato (netto **IBNR**) nel 2018 torna di nuovo a crescere (+1,9% rispetto all'anno precedente) dopo due anni consecutivi di riduzione (-2,2% nel 2017 e -2,6% nel 2016), che seguivano un lungo periodo di crescita (+49,7% nel periodo 2009-2015). Il costo medio totale, al lordo degli **IBNR**, continua a ridursi nell'ultimo triennio (-5,8% rispetto al 2015), anche se in modo meno accentuato nel 2018 (-0,4%), dopo i sensibili incrementi rilevati negli anni precedenti (+40,1% dal 2009 al 2015).

Tavola II.8

Costo medio di generazione (sinistri NO CARD)								
(euro)								
Anno di generazione	Pagato*	Variazione %	Riservato (netto IBNR)	Variazione %	Pagato + riservato (netto IBNR)	Variazione %	Pagato + riservato (lordo IBNR)	Variazione %
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	5.408	-0,8%	17.950	-2,2%	11.698	-2,9%	10.980	-2,0%
2018	5.422	0,3%	18.292	1,9%	11.695	0,0%	10.935	-0,4%
Var. % 2018/2009		22,6%		45,3%		32,3%		32,0%

* Inclusi pagamenti parziali.

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

1.3.2. - Compensazioni per la gestione CARD-CID

Nel 2018, tenuto conto anche degli obblighi di revisione periodica degli atti regolatori³¹, l'Istituto ha realizzato una revisione del sistema di incentivi e penalizzazioni (di seguito incentivi) introdotto in attuazione della normativa primaria³² con il Provvedimento n. 18 del 5 agosto 2014, successivamente modificato dal Provvedimento n. 43 del 4 marzo 2016, al fine di migliorare l'efficienza del **Risarcimento Diretto (CARD)**.

Il sistema di valutazione delle imprese – componente **CARD-CID** del **Risarcimento diretto** – definito nel citato Provvedimento si basa sulle *performance* osservate in relazione al costo dei risarcimenti per i danni alle cose, al costo dei risarcimenti per i danni alla persona, alla velocità di liquidazione e alla dinamica temporale del costo dei risarcimenti per danni alle cose (*driver* del modello).

Con il Provvedimento n. 79/2018, l'Istituto ha definito una nuova versione del sistema incentivante ampliando la misura dell'efficienza gestionale anche ai risultati dell'attività antifrode nella fase di liquidazione dei sinistri e al costo dei danni fisici della gestione **CARD-CTT**. Le principali novità introdotte riguardano:

- una componente dedicata all'efficienza dell'attività antifrode nella fase di liquidazione dei sinistri;
- una nuova formulazione della velocità di liquidazione;
- l'estensione ai terzi trasportati della componente “costo persona” (risarcimenti **CTT** per micro lesioni);
- l'esclusione dei sinistri con responsabilità concorsuale dal calcolo del costo medio dei sinistri, al fine di migliorare la confrontabilità delle misure.

Il **calcolo degli incentivi**, effettuato per generazione di accadimento dei sinistri, è articolato su tre anni: l'anno successivo alla generazione di riferimento viene effettuata una prima regolazione e nei due anni seguenti vengono effettuati i conguagli³³ di quanto regolato al primo anno per le componenti costo e velocità. L'ammontare complessivo delle compensazioni per ciascuna generazione è determinato alla fine del terzo anno dalla generazione (ad esempio nel 2018 per i sinistri di generazione 2015).

Il sistema prevede una calibrazione annuale per:

- selezionare le imprese partecipanti alla competizione con portafogli sufficientemente ampi (robustezza delle statistiche);
- stabilizzare l'insieme delle imprese che accedono alla gara;
- tagliare le distribuzioni utilizzate per il calcolo dei costi medi (robustezza delle stime);

³¹ Regolamento IVASS n. 3, del 5 novembre 2013.

³² D.l. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito dalla L. 24 marzo 2012, n. 27.

³³ 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

— modulare la potenza dei singoli driver.

La calibrazione annuale, fissata dall'[IVASS](#) prima dell'inizio della generazione, è articolata su tre parametri. I parametri di calibrazione applicati alle generazioni di sinistri dall'avvio del sistema incentivante sono rappresentati nelle tavole II.9 e II.10.

Tavola II.9

Parametri di calibrazione per gli autoveicoli e valore degli incentivi							
Anno	Soglia premi (in milioni)	Percentili	Totale Incentivi (in milioni)	Differenziali massimi (%)			
				Costo	Dinamica*	Velocità	Antifrode
2015	20	10-98	18,8	15	.	5	.
2016	40	10-98	20,0	8	6	4	.
2017	40	10-98	24,0	8	6	4	.
2018	40	12-98	n.a.	7	7	1	.

Tavola II.10

Parametri di calibrazione per i ciclomotori e motocicli e valore degli incentivi							
Anno	Soglia premi (in milioni)	Percentili	Totale Incentivi (in milioni)	Differenziali massimi (%)			
				Costo	Dinamica*	Velocità	Antifrode
2015	2,5	10-98	1,3	7	.	7	.
2016	5	10-98	1,6	9	7	5	.
2017	5	10-98	1,2	9	7	5	.
2018	5	12-98	n.a.	7	5	1	.

* Per l'esercizio 2015 la dinamica non è stata applicata

Dall'introduzione del modello e sino alla generazione 2017 sono stati scambiati tra le imprese [r.c. auto](#) rientranti nei parametri di ingresso nella competizione 67 milioni di euro per penalizzazioni e incentivi (ciclomotori e motocicli)

1.3.3. - Segmento autovetture – il prezzo della garanzia r.c. auto e le clausole contrattuali (IPER)

La dispersione dei prezzi

La dispersione dei prezzi è una variabile importante per la valutazione del grado di personalizzazione delle polizze rispetto al rischio, dell'eterogeneità del rischio e dell'incidenza di altre frizioni del mercato, quali il grado di informazione dei consumatori sulle offerte del mercato e il grado di concorrenza tra le imprese assicurative.

Il coefficiente di variazione (rapporto tra deviazione standard e premio medio), calcolato sui prezzi [IPER](#), è tendenzialmente in aumento (fig. II.4), con una variazione positiva su base annuale pari all'1,1%. La deviazione standard e il coefficiente di variazione dei prezzi associati ai contratti stipulati nel quarto trimestre del 2018 sono pari a 191 euro e al 46,0%.

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

Figura II.4

Andamento del coefficiente di variazione dei prezzi medi r.c. auto

Lo scarto tra il 90° percentile e la mediana è aumentato su base annua dello 0,8%; di contro, lo scarto tra la mediana e il 10° percentile è diminuito su base annua dell'1,2%. La fig. II.5, che mostra l'andamento di queste due statistiche, evidenziando un trend divergente tra la dispersione dei prezzi associati ai contratti più costosi (90° percentile/mediana) rispetto a quelli meno costosi (mediana/10° percentile). Questi andamenti indicano un'alta correlazione tra prezzi e rischio solo in corrispondenza di livelli di prezzo più elevati

Le dinamiche sono sintetizzate dalla evoluzione della distribuzione dei prezzi in fig. II.6, che confronta il quarto trimestre 2018 con il quarto trimestre del 2014. La distribuzione del 2018 è traslata a sinistra rispetto al 2014, in conseguenza della riduzione dei prezzi medi; al contempo, la coda destra si è appiattita.