

IL MERCATO ASSICURATIVO

Per i gruppi assicurativi con ultima società controllante italiana, l'SCR ratio è in aumento tra la fine del 2018 e del 2019 (da 196,6% al 210,3%, tav. I.57).

Tavola I.57

Dati sulla solvibilità dei gruppi					
<i>(milioni di euro e rapporti in percentuale)</i>					
	4° trim. 2018	1° trim. 2019	2° trim. 2019	3° trim. 2019	4° trim. 2019
SCR di gruppo consolidato	39.476	37.625	36.997	37.127	36.983
SCR di gruppo consolidato minimo	24.595	24.628	24.628	24.628	24.628
Rapporto tra fondi propri ammissibili e SCR di gruppo consolidato (esclusi altri settori finanziari e le imprese incluse via D&A)	196,6	210,3	210,3	210,3	210,3
Rapporto tra fondi propri ammissibili e SCR di gruppo consolidato minimo	293,5	302,8	302,8	302,8	302,8

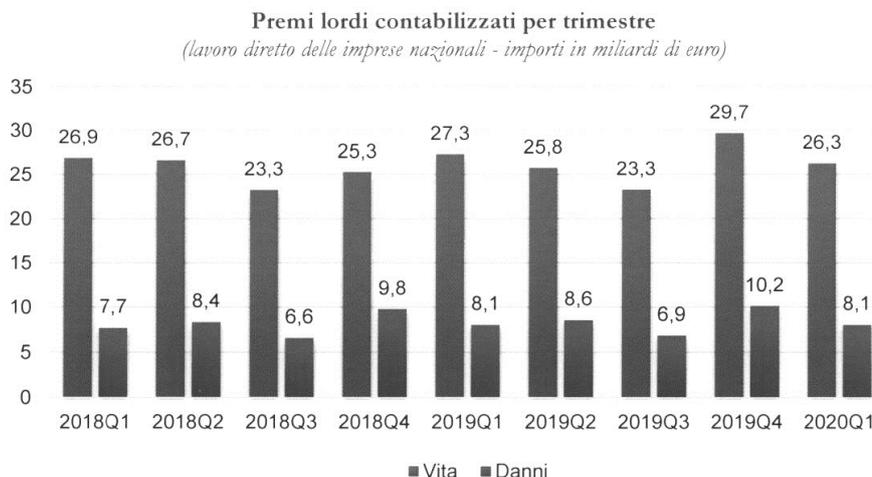
5.9. - Dati Solvency II al primo trimestre 2020 – primi risultati

Si riporta una prima elaborazione dei dati relativi al primo trimestre 2020 con riferimento ai premi contabilizzati nei settori vita e danni e per le principali LoB e all'SCR ratio.

I premi del settore vita sono in calo sia rispetto al primo trimestre 2018 e 2019 sia al quarto trimestre 2019. Rispetto al primo trimestre 2019, nel 2020 la riduzione dei premi è rilevante nelle polizze con partecipazione agli utili, non compensato dall'incremento delle polizze *linked*.

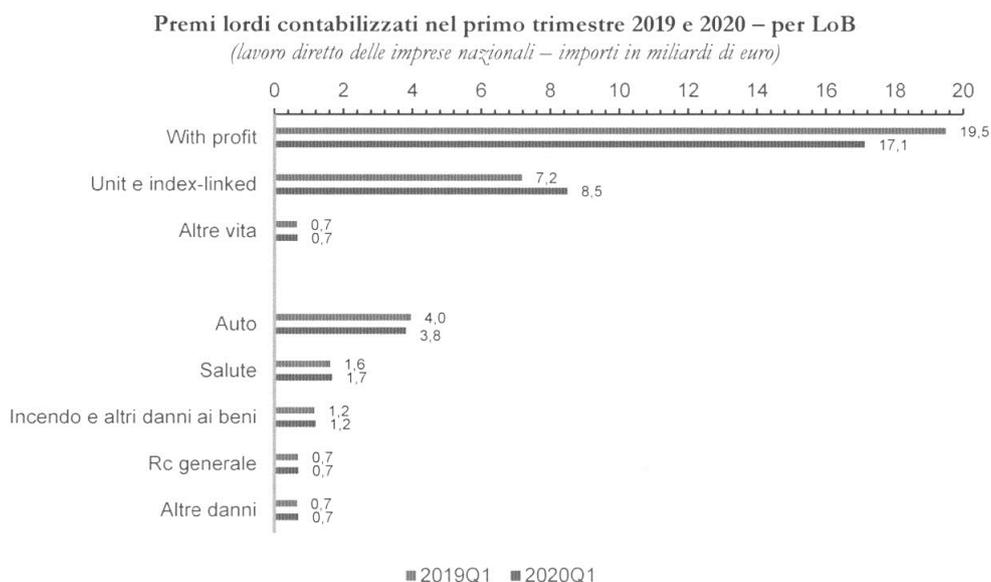
Nei rami danni, l'importo dei premi è in linea con il primo trimestre dei due anni precedenti e la riduzione rispetto al quarto trimestre del 2019 è da imputare in larga parte a fattori stagionali. Rispetto allo stesso periodo del 2019, nel primo trimestre 2020 si riducono i premi nella LoB auto e aumentano per le polizze salute.

Figura I.26



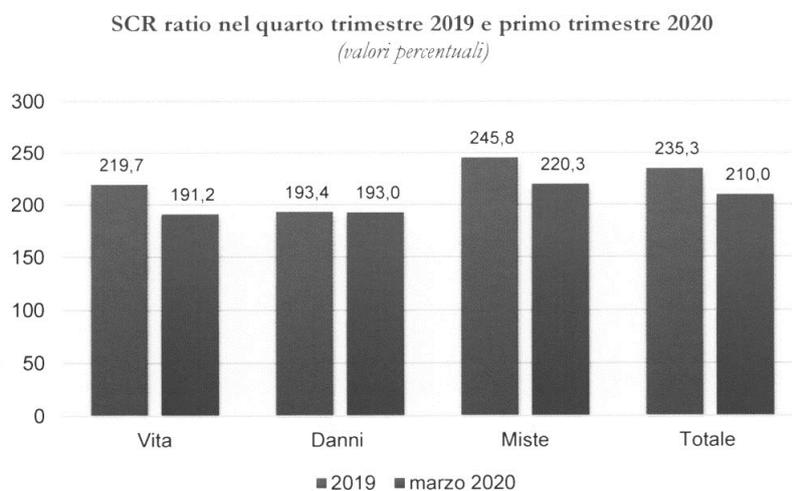
Il reporting Solvency II

Figura I.27



L'andamento dell'SCR ratio tra fine 2019 e marzo 2020 mostra una riduzione complessiva, in larga parte dovuta alle imprese vita che scontano gli effetti finanziari dell'innalzamento dei tassi, con conseguente riduzione del valore dei titoli a reddito fisso, e del crescente rischio *underwriting* dovuto alla pandemia in presenza di garanzie di rendimento finanziario sulle polizze *with profit*. Le imprese miste e solo danni evidenziano una minore riduzione del *ratio*, tenuto conto che le polizze danni sono di minore durata e non presentano garanzie di rendimento.

Figura I.28



APPROFONDIMENTI

II. - APPROFONDIMENTI

Il capitolo include, oltre a un aggiornamento sui dati di dettaglio del ramo r.c. auto, un'analisi della gestione dei rischi in agricoltura e delle attività europee e nazionali in tema di innovazione tecnologica nel settore assicurativo (Insurtech).

Per quanto riguarda l'r.c. auto, il confronto con i maggiori paesi europei mostra un prezzo medio più alto in Italia di 90 euro, dovuto a un maggiore costo dei sinistri e, in minor misura, a spese più elevate. Il gap con gli altri paesi si va riducendo da diversi anni.

Sono presentate analisi sul sistema di risarcimento diretto CARD, oggetto a fine 2018 di un intervento di revisione nel calcolo degli incentivi e penalizzazioni, e i prezzi effettivi della r.c. auto a livello territoriale, per canale distributivo e tra imprese. Viene presentato un focus sulla clausola di bonus protetto, sul tasso di cambio compagnia da parte degli assicurati, sulla concentrazione del mercato e sul livello di contenzioso. Si rende anche conto delle analisi svolte dall'IVASS ai fini della definizione di una tabella unica nazionale per la liquidazione delle lesioni di grave entità.

Le attività dell'Istituto per promuovere l'attività antifrode delle imprese hanno riguardato miglioramenti nella qualità e nell'utilizzo delle basi dati e degli indicatori di sospetta frode, nonché la predisposizione di sistemi di scambio digitale di documenti tra le imprese. Prosegue la valutazione dell'attività antifrode delle imprese, sotto i profili organizzativi e dei risultati: nel 2018 il risparmio dalle sventate frodi supera i 253 milioni di euro (1,9% dei premi r.c. auto).

Per quanto riguarda la gestione dei rischi in agricoltura, l'IVASS persegue, anche con la partecipazione a comitati ministeriali, l'obiettivo di favorire la diffusione di forme avanzate di gestione del rischio, incluse specifiche coperture assicurative, tenuto conto dei cambiamenti climatici che, anche in Italia, hanno amplificato la frequenza e la portata catastrofica di eventi naturali estremi.

I benefici dei nuovi prodotti e modalità distributive che utilizzano tecnologie innovative (Insurtech) e i rischi in termini di sicurezza e di tutela dei clienti sono potenzialmente rilevanti e oggetto di analisi a livello europeo e da parte dell'IVASS. Sono state avviate sperimentazioni e rafforzato il dialogo con gli operatori. L'emergenza COVID-19 ha accresciuto l'esigenza di dematerializzazione dei rapporti e contratti anche nel settore assicurativo, rafforzando l'azione regolamentare da tempo avviata dall'Istituto e la valutazione dell'impatto sulla rete distributiva e sulle prassi contrattuali e operative.

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

Sono stati confrontati, per il periodo 2014-2018, i premi medi r.c. auto, al netto del carico fiscale e parafiscale, pagati dagli assicurati in cinque 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

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

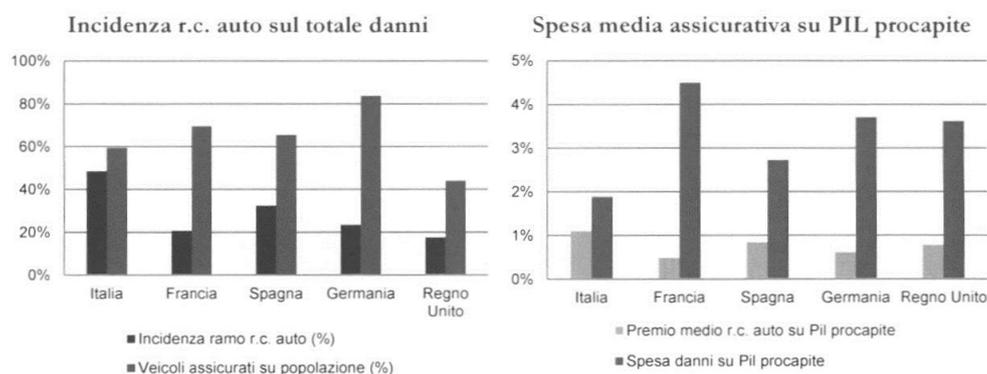
e il 74% del prodotto interno lordo dell'Unione. I dati sono stati acquisiti dalle rispettive Autorità di vigilanza e integrati, ove necessario, con altre informazioni ufficiali⁴⁸.

Oltre al diverso costo della vita, rilevano nei differenziali di prezzo tra paesi 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 2018, 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).

Figura II.1

Rami danni e ramo r.c. auto – 2018
(valori percentuali)



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

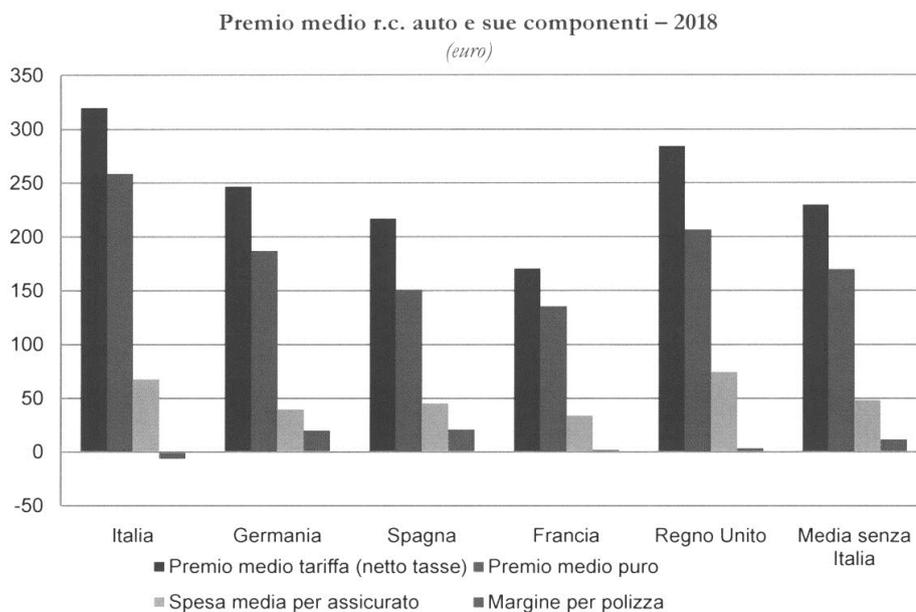
Struttura dei prezzi r.c. auto: le diverse componenti

A fine 2018 il premio medio della r.c. auto in Italia (premio di tariffa al netto delle tasse) risultava più alto di 90 euro della media dei principali quattro paesi europei (fig. II.2).

⁴⁸ 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 autoveicoli, ciclomotori e motocicli; per la Francia autoveicoli, 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.

APPROFONDIMENTI

Figura II.2



Fonte: Elaborazioni su dati Autorità di vigilanza, ABI, FFA.

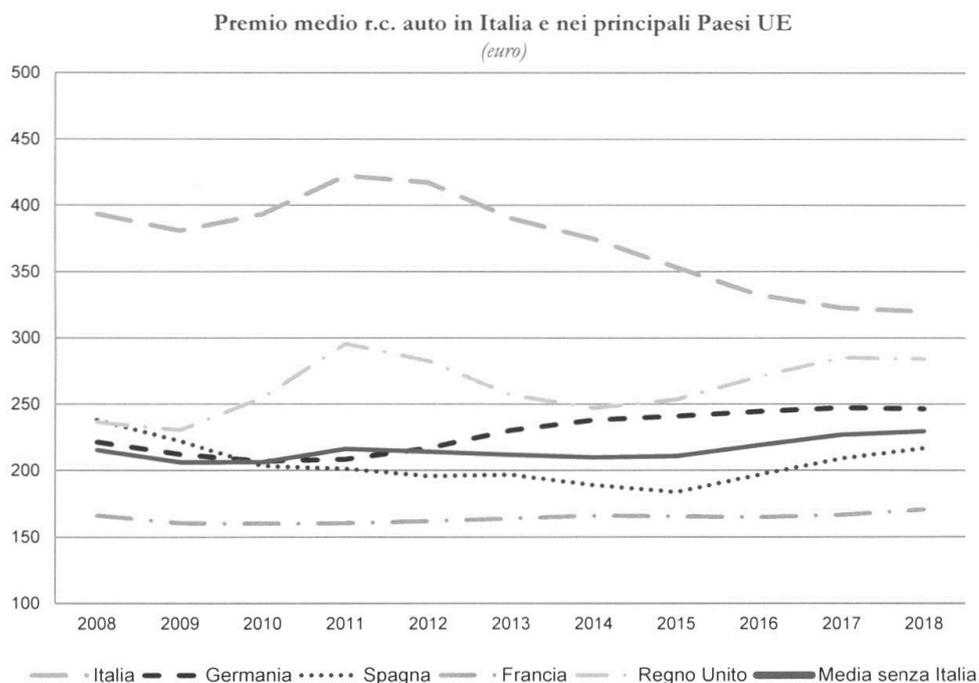
Il maggior prezzo per i consumatori italiani trova spiegazione nel più elevato costo dei sinistri (premio puro) per 89 euro e nell'ammontare delle spese (acquisizione e gestione nel complesso) per 19 euro; il margine tecnico atteso per polizza (al netto dei proventi finanziari e al lordo del risultato futuro dello smontamento della riserva sinistri della generazione 2018), è rimasto negativo in Italia (-6 euro; era di -18 euro l'anno precedente) e positivo nella media degli altri Paesi (11 euro). È pertanto proseguita la politica di prezzi scontati delle imprese italiane.

In termini relativi, in Italia la componente rappresentata dal costo dei sinistri (premio puro) è rimasta superiore all'80%, più elevata rispetto al 74% medio negli altri Paesi; il costo delle commissioni di acquisizione e spese amministrative è allineato (21,1% in Italia, 21,0% negli altri Paesi).

Nel 2018 è proseguita la riduzione del *gap* dei premi italiani rispetto agli altri Paesi, in atto dal 2012 (fig. II.3). Il *gap* si è più che dimezzato nei sei anni (-55% per 113 euro, tav. II.1).

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

Figura II.3



Fonte: Elaborazioni su dati Autorità di vigilanza, ABI, FFA.

Tavola II.1

Gap del premio medio r.c. auto tra Italia e principali Paesi UE											
	(euro)										
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Gap	178	175	187	206	203	178	165	142	113	96	90

Fonte: Elaborazioni su dati Autorità di vigilanza, ABI, FFA.

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

Nelle tavv. II.2, II.3, II.4 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'IVASS e in stabilimento o in l.p.s. UE/SEE).

APPROFONDIMENTI

Tavola II.2

Totale rami r.c. auto e natanti (lordo IBNR)												
(migliaia di unità, euro, valori percentuali)												
Anno	Unità di rischio	Fre- quenza 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 %
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%
2019	42.422	6,0%	2.583	0,6%	8.366	-1,2%	4.428	-0,7%	265	0,1%	420	-1,4%
Var % 2010- 2019	4,4%			6,4%		19,3%		8,3%		-22,3%		-21,6%
Var % 2016- 2019	3,5%			4,6%		-1,6%		-0,8%		-4,9%		-6,7%

Tavola II.3

Settore autovetture (lordo IBNR)												
(migliaia di unità, euro, valori percentuali)												
Anno	Unità di rischio	Fre- quenza 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 %
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%
2019	32.068	6,4%	2.518	1,1%	8.077	-1,3%	4.186	-0,2%	268	2,5%	414	-1,8%
Var % 2010- 2019	9,5%			6,7%		17,9%		7,8%		-24,1%		-23,6%
Var % 2016- 2019	3,8%			4,9%		-1,4%		-0,1%		-5,1%		-7,6%

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

Tavola II.4

Settore ciclomotori e motocicli (lordo IBNR)												
(migliaia di unità, euro, valori percentuali)												
Anno	Unità di rischio	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 %
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%
2019	4.058	3,5%	3.289	0,0%	9.968	-0,3%	6.302	-2,4%	220	0,0%	271	2,3%
Var % 2010-2019	-18,3%			3,5%		24,0%		11,0%		-18,8%		-3,9%
Var % 2016-2019	1,0%			3,8%		1,7%		-2,5%		-8,0%		-1,5%

Nel 2019:

- il numero di unità di rischio ha raggiunto i 42,4 milioni;
- la frequenza sinistri è rimasta nel complesso sostanzialmente stabile;
- il costo medio totale dei sinistri pagati e riservati è tornato a scendere, mentre il premio puro è rimasto nel complesso stabile (in aumento per le autovetture);
- il premio lordo (comprensivo del premio puro, delle spese, dei margini e delle imposte) ha continuato a ridursi nel complesso e per le autovetture, risultando invece in aumento nel settore delle due ruote.

1.3. - Il sistema di risarcimento diretto

1.3.1. - I numeri della CARD

La convenzione CARD, istituita nel 2007, consente alle imprese la liquidazione dei danni subiti dai propri assicurati non responsabili dei sinistri, accelerando in questo modo i tempi di regolazione dei rimborsi. La quota dei sinistri CARD (tav. II.5) è aumentata in termini di numero sinistri fino al 2016, per poi stabilizzarsi intorno all'81% del totale; in termini di importo dei risarcimenti, la quota dei sinistri CARD si colloca intorno al 47% negli ultimi anni, mentre fino al 2011 era superiore al 50% del totale. La significativa riduzione osservata negli anni successivi è da ricondurre alla contrazione degli oneri dovuti a risarcimenti per le invalidità lievi a seguito

APPROFONDIMENTI

delle disposizioni del DL 1/2012⁴⁹ oltre che a un generale miglioramento dell'efficienza dei processi liquidativi da parte delle imprese.

Tavola II.5

Peso del portafoglio CARD e NO CARD sul TOTALE (netto IBNR)*				
Anno di generazione	CARD		NO CARD	
	Numeri	Importi	Numeri	Importi
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%
2019	81,0%	47,3%	19,8%	52,7%
Var in p.p. 2019-2010	+0,4	-5,8	-0,3	+5,8

* La somma dei numeri dei sinistri CARD e NO CARD può essere superiore a 100 in quanto un solo sinistro può avere partite di danno sia CARD che NO CARD.

La tav. II.6 riporta la velocità di liquidazione dei sinistri gestiti, misurata in termini di numero sinistri e importo dei risarcimenti, rispetto ai sinistri con seguito a fine 2019 con riferimento al ramo r.c. auto nel suo complesso.

Tavola II.6

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

continua

⁴⁹ Il DL n.1 del 24 gennaio 2012, in tema di disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività, convertito, con modificazioni, dalla L. n. 7 del 24 marzo 2012, stabiliva, apportando modifiche e integrazioni al CAP, che “le lesioni di lieve entità, che non siano suscettibili di accertamento clinico strumentale obiettivo, non potranno dar luogo a risarcimento per danno biologico permanente”. Inoltre, nell’ambito del sistema di risarcimento diretto, “i valori dei costi e delle eventuali franchigie sulla base dei quali vengono definite le compensazioni tra compagnie sono calcolati annualmente secondo un criterio che incentivi l’efficienza produttiva delle compagnie ed in particolare il controllo dei costi dei rimborsi e l’individuazione delle frodi”.

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

segue: Tavola II.6

Sinistri pagati nell'anno di accadimento su sinistri con seguito (lordo IBNR)				
Anno di generazione	CARD		NO CARD	
	Numeri	Importi	Numeri	Importi
2018	75,6%	63,7%	43,3%	19,4%
2019	75,8%	64,0%	42,5%	20,9%
Var in p.p. 2019-2010	+5,4	+7,2	+4,1	+2,6

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 pagati gestiti (CARD e NO CARD), per i quali si considera lo sviluppo dei sinistri nel solo anno di accadimento, risulta in crescita in quasi tutti gli ultimi anni, con una variazione del +7,5% nel decennio (tav. II.7). Il costo medio totale (pagato e riservato, al lordo degli IBNR), nel decennio cresce complessivamente del 9,2%, pur manifestando un andamento variabile: dal 2010 al 2013, quando raggiunge il valore massimo di periodo, aumenta del 14,6%; dal 2013 al 2017 si riduce del -5,5%, mentre nell'ultimo biennio registra un +0,9%.

Tavola II.7

Costo medio di generazione (Totale gestiti)								
Anno di generazione	Pagato*	Variazione %	Riservato (netto IBNR)	Variazione %	Pagato + riservato (netto IBNR)	Variazione %	Pagato + riservato (lordo IBNR)	Variazione %
2010	2.428	3,0%	7.939	8,9%	4.058	4,3%	4.091	4,3%
2011	2.497	2,9%	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	2,1%	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%
2019	2.611	1,8%	9.579	0,1%	4.348	-0,3%	4.469	0,3%
Var. % 2019/2010		7,5%		20,7%		7,1%		9,2%

* Inclusi pagamenti parziali.

Con riferimento allo sviluppo nel solo anno di accadimento, i costi medi dei sinistri pagati CARD (tav. II.8) crescono del +4,7% nel decennio. Dopo aver toccato i valori più contenuti nel 2012 e 2013, a seguito dell'entrata in vigore del DL 1/2012, i costi medi del pagato hanno mostrato una significativa ripresa, portandosi al valore massimo di 2.148 euro nel 2019 (+7,7% rispetto al 2013), anche per la crescente velocità di liquidazione dei sinistri più complessi e di maggiore importo del danno (tav. II.2). Per contro, il costo medio del riservato, al netto degli IBNR, registra una riduzione del -11,2% nel decennio, attestandosi nel 2019 al valore minimo di

APPROFONDIMENTI

4.131 euro. Dopo aver raggiunto il valore massimo nel 2013, infatti, tale costo medio si riduce negli anni successivi (-16,8% rispetto al costo medio del 2013), a causa del miglioramento dei processi liquidativi da parte delle imprese.

Tavola II.8

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 %
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	-2,7%
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%
2019	2.148	2,2%	4.131	-1,0%	2.539	0,9%	2.546	1,1%
Var. % 2019/2010	4,7%		-11,2%		-4,9%		-4,6%	

* Inclusi pagamenti parziali.

Pertanto, la procedura di risarcimento diretto, unitamente al DL 1/2012, fa registrare un contenimento dei costi del mercato r.c. auto italiano, nonostante siano presenti ancora livelli di non piena efficienza, raggiungibili attraverso l'ottimizzazione dei tempi di liquidazione dei sinistri, la riduzione del contenzioso e dei tempi di definizione delle cause e miglioramenti nei sistemi antifrode adottati dalle compagnie (vedi par. I.5 e I.7).

I sinistri NO CARD (tav. II.9), liquidati secondo l'ordinario schema di r.c. auto (danni provocati dai propri assicurati a terzi), sono caratterizzati generalmente da un costo e da un grado di complessità più elevati rispetto ai sinistri CARD. Con riferimento allo sviluppo nel solo anno di accadimento, nel 2019 il costo medio del pagato è pari a 5.401 euro, in crescita del +12% nel decennio, con una sostanziale stabilità dal 2016 in avanti. Il costo medio del riservato (al netto dei sinistri IBNR) ammonta a 18.508 euro, in aumento del +1,2% rispetto all'anno precedente e del +36,4% nel decennio. Il costo medio totale, al lordo degli IBNR, sintesi delle precedenti componenti, mostra un andamento variabile: in crescita dal 2010 al 2015, in contrazione dal 2016 al 2018 e di nuovo in lieve crescita del +0,5% nell'ultimo esercizio per un incremento complessivo nel decennio del +22,5%. Anche per i sinistri NO CARD il contenimento dei costi, per loro natura più elevati in quanto costituiti in gran parte da risarcimenti per danni alla persona di rilevante entità (lesioni "macropermanenti"), richiede azioni simili a quanto indicato per i sinistri CARD.

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

Tavola II.9

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 %
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%
2019	5.401	-0,4%	18.508	1,2%	11.587	-0,9%	10.993	0,5%
Var. % 2019/2010	12,0%		36,4%		22,0%		22,5%	

* Inclusi pagamenti parziali.

1.3.2. - Compensazioni per la gestione CARD-CID

A partire dall'esercizio 2015, l'Istituto, seguendo le indicazioni del legislatore, ha definito e messo in atto un modello di incentivi per istituire una competizione tra le imprese aderenti al Risarcimento diretto (CARD) al fine di migliorarne l'efficienza. Il modello è stato introdotto con i Provvedimenti IVASS 18/2014 e 43/2016 e rimodulato con il Provvedimento n. 79 del 14 novembre 2018.

Il sistema di valutazione misura le *performance* delle imprese in relazione al costo dei risarcimenti per i danni alle cose e alla persona, alla velocità di liquidazione dei sinistri, alla dinamica temporale del costo dei risarcimenti per danni alle cose e ai risultati dell'attività antifrode espletata nella fase di liquidazione dei sinistri.

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 conguagli⁵⁰ per le componenti costo e velocità di quanto regolato al primo anno. 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 code delle distribuzioni utilizzate per il calcolo dei costi medi (robustezza delle stime);

⁵⁰ 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 rilevanza 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 tavv. II.10 e II.11.

Tavola II.10

Parametri di calibrazione per gli autoveicoli e valore degli incentivi							
Generazione	Soglia premi (milioni)	Percentili	Totale incentivi (milioni)	Differenziali massimi (%)			
				Costo	Dinamica	Velocità	Antifrode
2015*	20	10 – 98	18,8	15	0	5	-
2016	40	10 – 98	22,1	8	6	4	-
2017	40	10 – 98	27,5	8	6	4	-
2018	40	13 – 98	17,2	7	7	1	-
2019**	40	10 – 98	n.a.	4	9	3	4
Totale			85,6				

Tavola II.11

Parametri di calibrazione per i ciclomotori e motocicli e valore degli incentivi							
Generazione	Soglia premi (milioni)	Percentili	Totale incentivi (milioni)	Differenziali massimi (%)			
				Costo	Dinamica	Velocità	Antifrode
2015*	2,5	10 – 98	0,9	7	0	7	-
2016	5	10 – 98	1,5	9	7	5	-
2017	5	10 – 98	1,4	9	7	5	-
2018	5	12 – 98	0,4	7	5	1	-
2019**	5	10 – 98	n.a.	5	-	2	-
Totale			4,2				

* Per la generazione 2015 la dinamica non è stata applicata. – ** Differenziali massimi stimati.

Gli incentivi complessivi distribuiti fino a ottobre 2019 (per le generazioni dal 2015 al 2018) sono pari a 80 milioni per la macroclasse autoveicoli e a 5 milioni per la macroclasse ciclomotori e motocicli.

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

I prezzi nel territorio

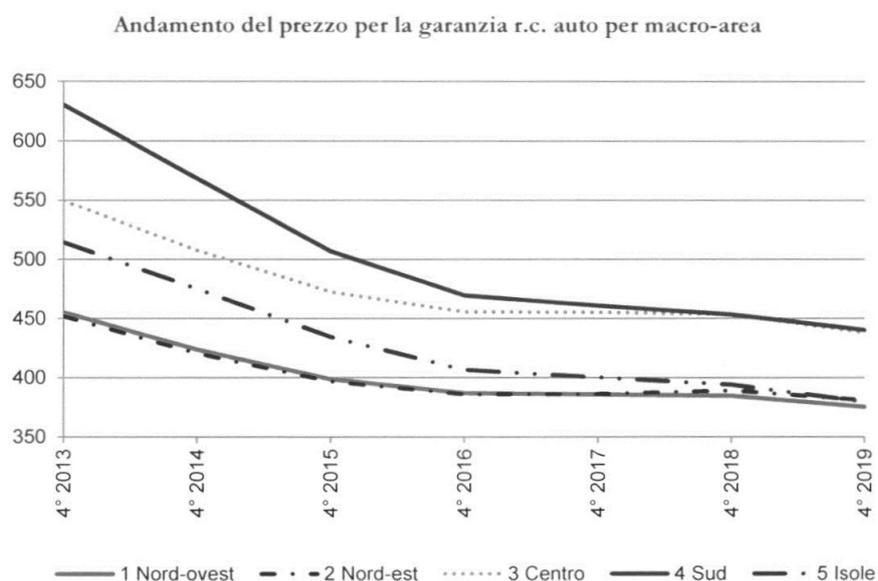
La fig. II.4 illustra l'andamento del prezzo pagato per la garanzia r.c. auto nelle cinque macro-aree del territorio nazionale. Nel quarto trimestre del 2019 il differenziale tra la macro-area più costosa (Sud) e quella meno costosa (Nord Ovest) è pari a 65 euro (375 euro contro 440). Il differenziale è in riduzione del -21,1% rispetto ai 175 euro del 2013, con una compressione del gap particolarmente rilevante fino al 2016.

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

La seconda macroregione per livello di prezzi è il Centro che, dal 2013 al 2019, ha subito una riduzione dei prezzi del -20%.

Nelle restanti macro-aree, l'andamento del prezzo pagato nel triennio 2016-2018 risulta stabile intorno a una media di 455 euro.

Figura II.4

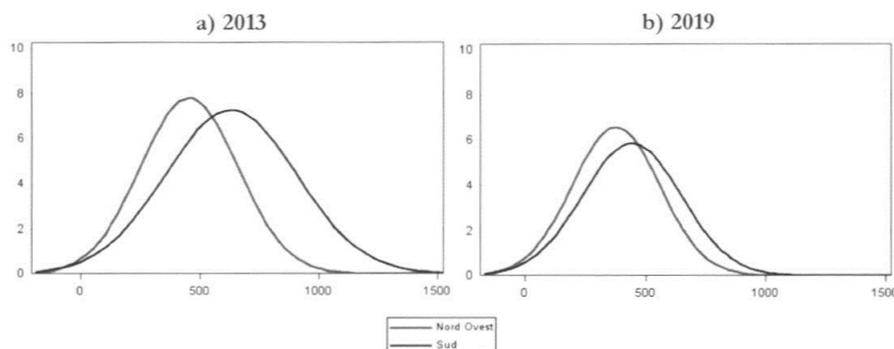


Nel quarto trimestre del 2013 i prezzi praticati nelle province del Sud sono maggiormente elevati ed eterogenei rispetto al Nord Ovest (fig. II.5.a). Il confronto con il quarto trimestre del 2019 (fig. II.5.b) evidenzia un chiaro processo di convergenza tra le due curve, non solo in termini di livello dei prezzi ma anche in termini di dispersione dei prezzi.

APPROFONDIMENTI

Figura II.5

Distribuzione percentuale dei premi nel Nord Ovest e Sud Italia nel quarto trimestre 2013 e 2019

*La relazione tra i prezzi e il canale distributivo*

Il livello dei prezzi per la garanzia r.c. auto è eterogeneo tra i diversi canali di distribuzione⁵¹ (fig. II.6).

Nel quarto trimestre del 2019, l'82% dei contratti r.c. auto è sottoscritto attraverso il canale tradizionale, il 14,5% dalle imprese dirette e telefoniche e il 3,4% tramite sportelli bancari o postali.

I prezzi applicati dalle imprese telefoniche (369 euro) sono più bassi del 10% e del 4% rispetto ai prezzi dei contratti sottoscritti tramite canale tradizionale o imprese di *bancassurance* (410 euro e 385 euro).

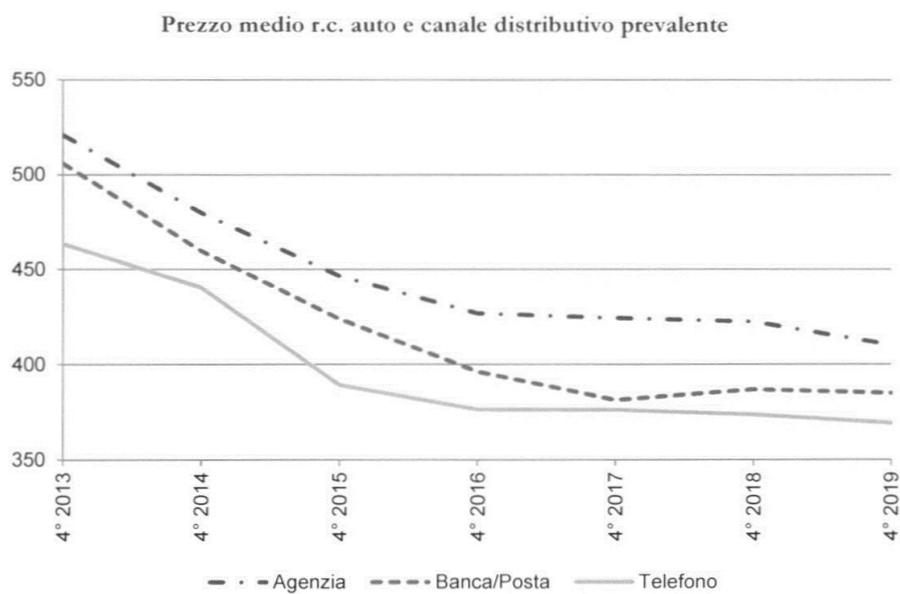
La variazione connessa al canale di *bancassurance* è in controtendenza rispetto alla generale riduzione dei premi nel triennio 2017-2019, con un incremento del +1,0% nel quarto trimestre 2019. Nello stesso periodo, la variazione dei prezzi delle imprese che si avvalgono di reti tradizionali e dalle telefoniche è stato pari a -3,3% e -1,8%.

Il differenziale di prezzo tra le imprese che sottoscrivono prevalentemente i contratti r.c. auto attraverso reti tradizionali e le compagnie telefoniche, rispettivamente i canali distributivi più e meno costosi, è stabile tra il 12 e 13%.

⁵¹ Il canale distributivo prevalente è definito sulla base della rilevazione "premi trimestrali". Sono aggregati nel canale "tradizionale" le Agenzie con mandato, Promotori finanziari, Brokers, Agenzie in economia e gerenze. Separatamente, sono considerati gli Sportelli bancari e postali (imprese *bancassurance*) e le Altre forme di vendita diretta (imprese "telefoniche" e/o con canale di vendita online).

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

Figura II.6



La diversificazione di prezzo tra le imprese

Il prezzo r.c. auto dal 2013 al 2019 (fig. II.7) è ampiamente diversificato tra le prime cinque imprese e nei confronti del resto del mercato. Le imprese di piccole e medie dimensioni hanno contribuito in modo determinante alla riduzione dei prezzi, con un calo del 25% nel quinquennio.

Confrontando l'andamento del prezzo r.c. auto per le prime cinque imprese per quota di mercato e il resto del mercato⁵², si rileva che:

- solo l'impresa E applica prezzi inferiori alla media di mercato per l'intero periodo (-6,0% nel quarto trimestre del 2019);
- i prezzi pagati dagli assicurati coperti dell'impresa B sono superiori al livello medio, a partire dal quarto trimestre del 2017 con un differenziale di prezzo del +5,1% nel 2019;
- il differenziale di prezzo rispetto alla media del mercato passa per l'impresa C da +2,5% nel 2013 a +9,9% nel 2019 e per l'impresa A da +1,1% a +6,7%;
- nel quarto trimestre 2019 gli assicurati dell'impresa D (la più costosa) pagano un premio il 20% più alto rispetto all'impresa E (la meno costosa) e il 15% in più rispetto alla media.

⁵² Le lettere utilizzate per indicare le imprese, sono casuali e non correlate alla quota di mercato detenuta.