

Il reporting Solvency II

Tavola I.59

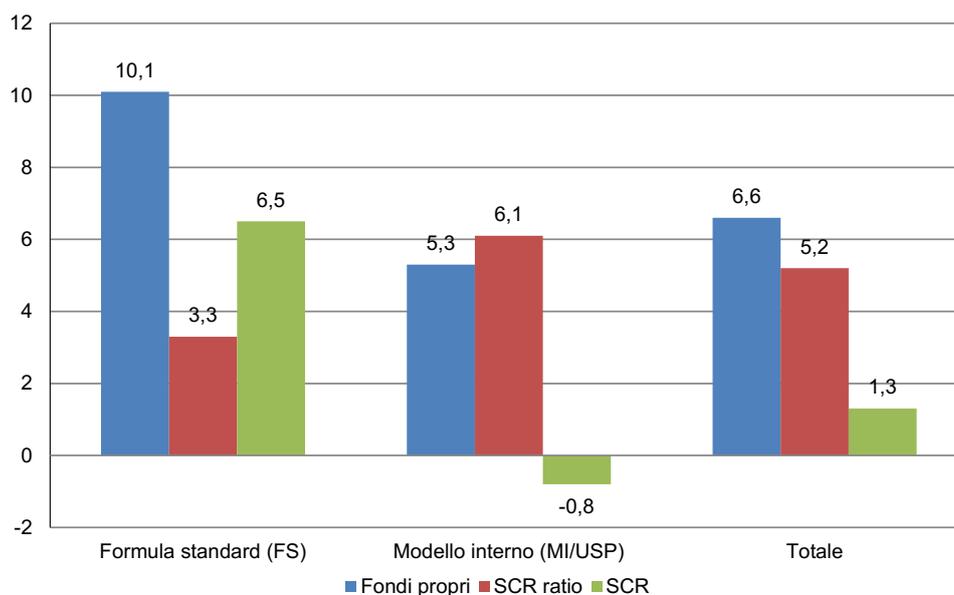
SCR ratio per modalità di calcolo e attività dell'impresa								
<i>(valori percentuali)</i>								
	Vita		Danni		Miste		Totale mercato	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Standard Formula	230,4	227,1	187,5	220,2	126,3	134,8	219,2	222,5
Standard Formula - USP	.	.	242,9	247,0	176,1	181,9	189,3	194,3
Modello interno	163,7	197,5	182,6	218,8	245,1	255,2	238,6	251,0
Totale mercato	219,0	222,7	194,0	223,6	239,5	248,9	231,0	239,6

* Valori 2018 e 2019 per le imprese miste relativi a una sola impresa.

La fig. I.36 riporta le variazioni intervenute nell'SCR, nei fondi propri ammissibili e nell'SCR ratio, in modo distinto per le imprese che nel 2019 e nel 2020 hanno mantenuto le stesse metodologie di calcolo e per quelle che nell'ultimo anno sono state autorizzate ad adottare un modello interno parziale o gli USP in luogo della formula standard. In generale, il miglioramento dell'SCR ratio a livello complessivo nel 2020 è dovuto al maggiore incremento dei fondi propri ammissibili (+6,6%) rispetto a quello del requisito di capitale (pari al +1,3%). Per ciò che riguarda l'SCR ratio, l'incremento più significativo si registra tra le imprese che adottano il modello interno (+6,1%), mentre è più contenuto per le imprese che adottano la formula standard (+3,3%).

Figura I.36

Variazione % 2019/2018 dei fondi propri, dell'SCR e dell'SCR ratio
(valori percentuali)



 IL MERCATO ASSICURATIVO

Per i gruppi assicurativi nazionali, l'SCR ratio è in lieve aumento tra la fine del 2019 e del 2020 (da 213,6% al 216,3%, tav. I.60).

Tavola I.60

Dati sulla solvibilità dei gruppi					
	<i>(milioni di euro e rapporti in percentuale)</i>				
	4° trim 2019	1° trim 2020	2° trim 2020	3° trim 2020	4° trim 2020
SCR di gruppo consolidato	40.023	37.100	37.445	36.913	40.447
SCR di gruppo consolidato minimo	25.413	23.345	24.007	24.207	26.416
Rapporto tra fondi propri ammissibili e SCR di gruppo consolidato (esclusi altri settori finanziari e le imprese incluse via D&A)	213,6	191,2	192,4	205,1	216,3
Rapporto tra fondi propri ammissibili e SCR di gruppo consolidato minimo	311,1	270,2	269,6	284,0	304,0

* I dati di fine trimestre infra-annuale includono i soli gruppi con ultima società controllante italiana.

PAGINA BIANCA

APPROFONDIMENTI

II. - APPROFONDIMENTI

Il confronto con i maggiori paesi europei sul costo delle coperture *r.c. auto* continua a mostrare 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 è dimezzato nell'ultimo decennio.

Le analisi sul sistema di *risarcimento diretto CARD* confermano gli effetti positivi sulla *velocità di liquidazione dei sinistri*, in particolare di quelli più complessi e di maggiore importo del danno. La procedura *CARD*, unitamente agli effetti del *D.L. 1/2012* sui risarcimenti per le lievi invalidità, ha prodotto un contenimento dei costi del mercato *r.c. auto* italiano, nonostante siano presenti ancora livelli di non piena efficienza che richiedono una ulteriore 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.

La rilevazione sui prezzi effettivi della *r.c. auto* a livello territoriale indica una riduzione della differenza dei premi tra aree geografiche, tendenza in atto da vari anni. Si valuta l'impatto sui prezzi della clausola di bonus protetto, del *tasso di cambio compagnia* da parte degli assicurati, della concentrazione del mercato e del livello di contenzioso.

Le attività dell'Istituto per promuovere l'attività antifrode delle imprese hanno favorito miglioramenti nella qualità e nell'utilizzo della *Banca dati sinistri* e dell'*Archivio integrato antifrode*, con i connessi indicatori di sospetta frode, nonché la predisposizione di sistemi di scambio digitale di documenti tra le imprese. Nel 2019 il risparmio dalle sventate frodi supera i 250 milioni di euro (1,9% dei premi *r.c. auto*).

Un approfondimento quantitativo mostra l'impatto della partecipazione di banche in imprese di assicurazione sul canale distributivo, sulla raccolta premi e sulla redditività.

L'indagine sulle *polizze di r.c. sanitaria* indica un impatto limitato dell'epidemia da COVID-19 nel 2020. Futuri approfondimenti valuteranno gli effetti di più lungo periodo.

Per quanto riguarda la gestione dei rischi in agricoltura, *l'IVASS* persegue l'obiettivo di favorire la diffusione di forme avanzate di gestione del rischio tenuto conto dei cambiamenti climatici.

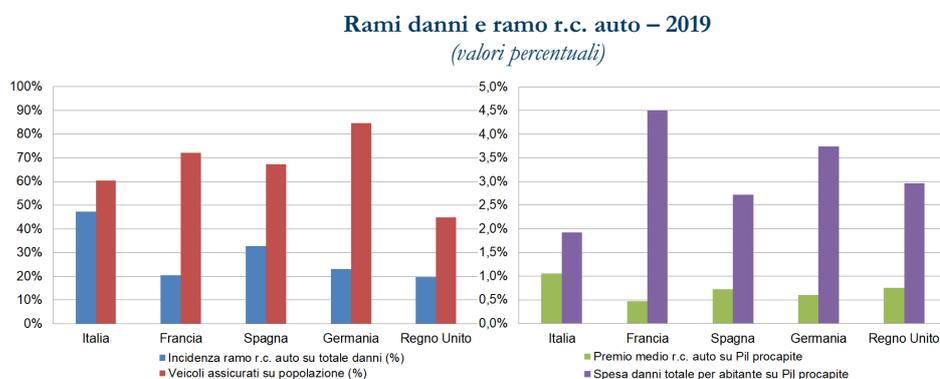
Infine, viene presentata una ipotesi di contribuzione generalizzata per garantire le prestazioni di *Long term care* per l'intera popolazione italiana.

*Il ramo r.c. auto: sinistri, prezzi e analisi territoriale***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 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, a fine 2019, il 63,4% della popolazione e il 76,3% del prodotto interno lordo dell'Unione. I dati sono stati acquisiti dalle rispettive *Autorità di vigilanza* e integrati, ove necessario, con altre informazioni ufficiali³⁴.

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 derivanti dagli altri *rami danni*. Anche nel 2019, l'Italia è risultata l'ultimo dei cinque Paesi per spesa pro-capite per le *polizze* danni non auto e il primo con riferimento all'*r.c. auto* (fig. II.1).

Figura II.1

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

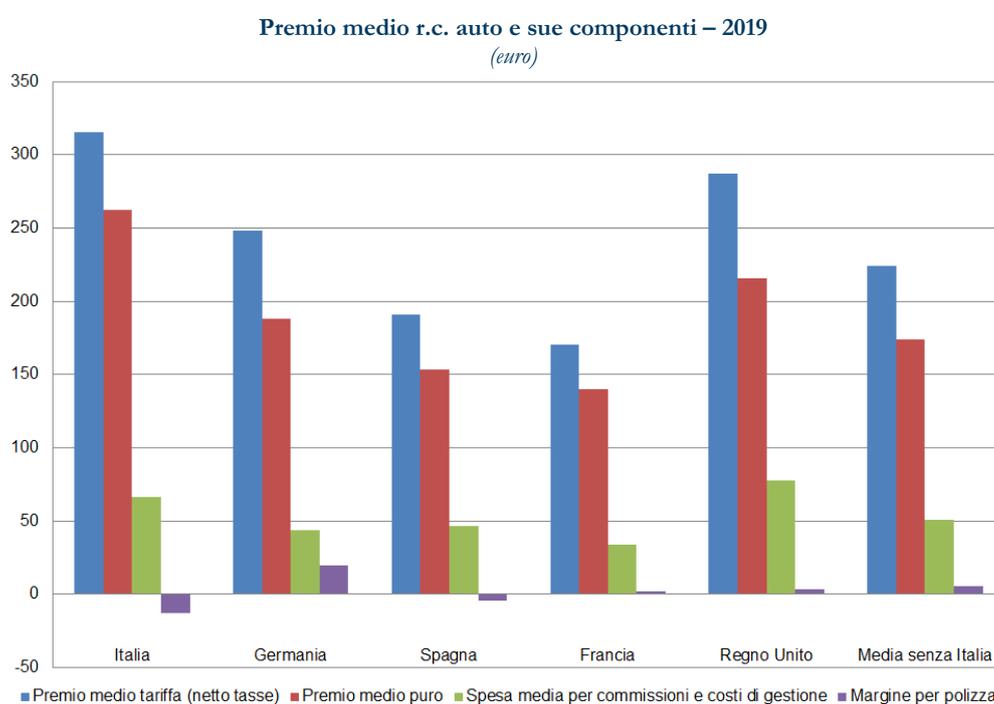
³⁴ La ricerca riguarda la sola garanzia obbligatoria della responsabilità civile. Per il Regno Unito, dove le polizze si distinguono in *motor-comprehensive* (includenti anche la garanzia Kasko) e *non comprehensive* (includente anche il furto e incendio), non sono disponibili i dati per la sola garanzia 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.

APPROFONDIMENTI

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

A fine 2019 il premio medio della r.c. auto in Italia (premio di tariffa al netto delle tasse) risultava più alto di circa 91 euro della media dei principali quattro paesi europei (fig. II.2).

Figura II.2



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

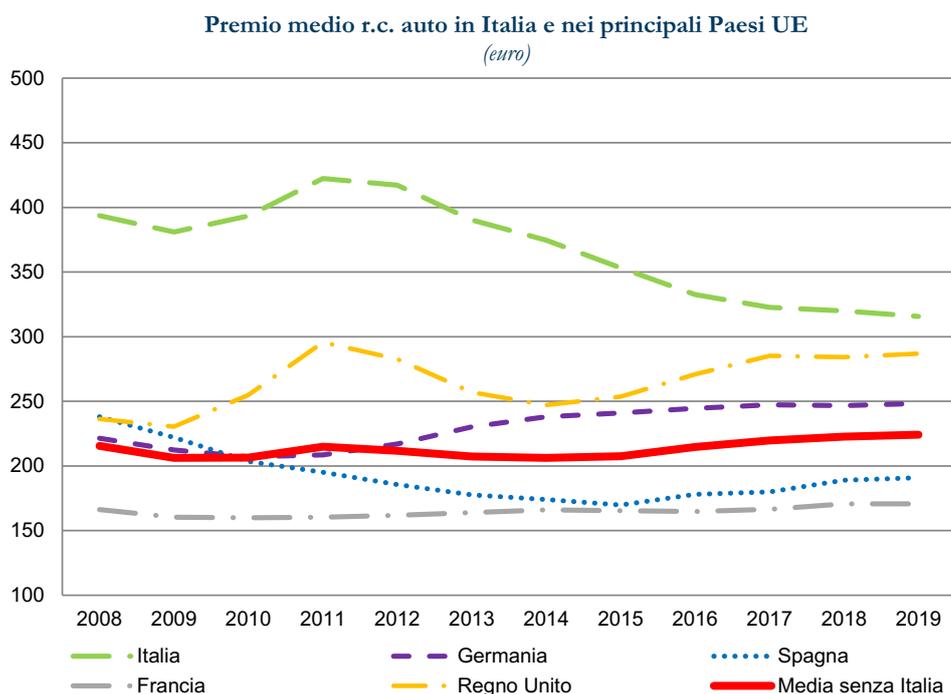
Il maggior prezzo praticato ai consumatori italiani trova spiegazione nell'elevato **costo medio dei sinistri (premio puro)**, superiore di 88 euro alla media degli altri paesi, e in **spese di acquisizione e gestione** nel complesso più elevate di 16 euro. Il margine tecnico atteso per **polizza** (al netto dei proventi finanziari e al lordo del risultato futuro dello smontamento della **riserva sinistri** della generazione 2019), è rimasto significativamente negativo in Italia (-13 euro) a fronte del dato medio positivo degli altri Paesi (5,2 euro), indicando una politica di prezzi scontati più aggressiva da parte delle imprese italiane.

In termini relativi, in Italia il contributo alla determinazione del premio medio del **costo dei sinistri (premio puro)** risulta più elevato di circa 5 punti percentuali rispetto al livello medio degli altri Paesi (rispettivamente 83,1% e 77,7%); il costo delle commissioni di acquisizione e spese amministrative in rapporto ai premi è rimasto su livelli più prossimi (21% in Italia, 22,5% negli altri Paesi).

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

Nel 2019 è proseguito il processo di riduzione del *gap* dei premi italiani rispetto agli altri Paesi, in atto dal 2012 (fig. II.3); tale differenziale si è più che dimezzato (-55,5%) negli ultimi sette anni, riducendosi di 114 euro (tav. II.1).

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												
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Gap	178	175	187	206	203	183	168	146	118	103	97	91

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

APPROFONDIMENTI

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. SEE.

Tavola II.2

Totale rami r.c. auto e natanti (lordo IBNR)												
<i>(migliaia di unità, euro, valori percentuali)</i>												
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 %
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	6,1%	2.454	1,6%	8.674	-2,7%	4.634	-1,6%	282	-3,1%	498	-8,1%
2015	40.787	6,2%	2.452	-0,1%	8.631	-0,5%	4.556	-1,7%	281	-0,4%	468	-6,0%
2016	40.993	6,2%	2.468	0,7%	8.503	-1,5%	4.464	-2,0%	279	-0,7%	440	-6,0%
2017	41.465	6,2%	2.515	1,9%	8.336	-2,0%	4.433	-0,7%	275	-1,4%	428	-2,7%
2018	42.169	6,0%	2.542	1,1%	8.394	0,7%	4.442	0,2%	268	-2,5%	424	-0,9%
2019	42.450	6,0%	2.583	1,6%	8.359	-0,4%	4.426	-0,4%	265	-1,1%	420	-0,9%
2020	42.252	4,2%	2.755	6,7%	9.711	16,2%	5.012	13,2%	212	-20,0%	402	-4,3%
Var % 2020 / 2011	4,9%			10,2%		22,9%		13,0%		-35,2%		-29,0%
Var % 2020 / 2017	1,9%			9,5%		16,5%		13,1%		-22,9%		-6,1%

Tavola II.3

Settore autovetture (lordo IBNR)												
<i>(migliaia di unità, euro, valori percentuali)</i>												
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 %
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	6,6%	2.381	1,3%	8.407	-2,2%	4.366	-0,7%	287	-1,7%	498	-6,6%
2015	30.579	6,6%	2.386	0,2%	8.343	-0,8%	4.270	-2,2%	284	-1,0%	468	-6,0%
2016	30.903	6,7%	2.399	0,5%	8.196	-1,8%	4.192	-1,8%	282	-0,7%	438	-6,4%
2017	31.351	6,6%	2.450	2,1%	8.011	-2,3%	4.162	-0,7%	276	-2,1%	424	-3,2%
2018	31.887	6,3%	2.468	0,7%	8.102	1,1%	4.175	0,3%	263	-4,7%	419	-1,2%
2019	32.095	6,4%	2.518	2,0%	8.081	-0,3%	4.188	0,3%	268	1,9%	414	-1,2%
2020	32.104	4,4%	2.678	6,4%	9.366	15,9%	4.696	12,1%	206	-23,1%	397	-4,1%
Var % 2020 / 2011	4,5%			10,0%		22,3%		12,0%		-39,1%		-31,3%
Var % 2020 / 2017	2,4%			9,3%		16,9%		12,8%		-25,4%		-6,4%

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 %
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%	3.281	4,8%	10.158	-1,1%	6.831	-1,0%	233	-1,7%	283	2,5%
2015	4.087	3,5%	3.222	-1,8%	9.716	-4,4%	6.501	-4,8%	229	-1,7%	277	-2,1%
2016	4.016	3,7%	3.169	-1,6%	9.800	0,9%	6.465	-0,6%	239	4,4%	269	-2,9%
2017	3.973	3,7%	3.239	2,2%	9.914	1,2%	6.436	-0,4%	240	0,4%	268	-0,4%
2018	4.002	3,5%	3.248	0,3%	9.487	-4,3%	6.285	-2,3%	220	-8,3%	273	1,9%
2019	4.060	3,5%	3.289	1,3%	9.967	5,1%	6.302	0,3%	220	0,0%	272	-0,4%
2020	3.926	2,6%	3.424	4,1%	11.258	13,0%	7.025	11,5%	184	-16,4%	258	-5,1%
Var % 2020 / 2011	-16,1%			7,2%		28,4%		16,2%		-30,3%		-14,3%
Var % 2020 / 2017	-1,2%			5,7%		13,6%		9,2%		-23,3%		-3,7%

Nel 2020:

- il numero di **unità di rischio** si è attestato a 42,3 milioni;
- la frequenza sinistri è scesa dal 6% al 4,2%;
- il costo medio totale dei sinistri pagati e riservati è cresciuto del +13%, mentre il **premio puro** si è ridotto del -20% (-23,1% per le autovetture e -16,4% per il settore delle due ruote);
- il **premio lordo** (comprensivo del **premio puro**, delle spese, dei margini e delle imposte) ha continuato a ridursi nel complesso (-4,2%), per le autovetture (-4,1%) e in modo più marcato nel settore delle due ruote (-5,1%).

La diminuzione degli incidenti stradali in Italia durante la pandemia

La rilevazione dettagliata nella Banca dati sinistri (BDS) gestita dall'IVASS consente di stimare la diminuzione degli incidenti stradali nel 2020 e nei primi tre mesi del 2021.

Tale misurazione ha il fine di valutare:

- 1) l'effetto dei provvedimenti legislativi che dai primi mesi del 2020 hanno ridotto la mobilità per limitare la diffusione del COVID-19³⁵;
- 2) il calo dei sinistri registrato nell'ultima parte dell'anno per effetto della diminuzione della circolazione causata dal rallentamento dell'attività economica e della vita sociale, da limitazioni localizzate e da restrizioni specifiche (ad esempio, il divieto di circolazione dopo le 22).

Il numero dei sinistri del 2020 e del 2021 incorpora una stima di quelli accaduti nel periodo, ma non presenti nella BDS perché non ancora denunciati. Si tiene conto dell'incertezza di questa stima presentando un valore minimo e uno massimo³⁶.

³⁵ Nella precedente relazione (pag. 14) è stata considerata la diminuzione dei sinistri occorsa tra il primo febbraio e il 15 maggio 2020.

³⁶ La stima minima comprende un numero di sinistri tardivi in base alla stessa frequenza di ritardi del 2018, mentre i sinistri tardivi per la stima massima si basano su una frequenza di ritardi doppia rispetto a quella del 2018. Viene considerato un lag temporale per tenere conto che i sinistri debbono essere denunciati entro due anni, salvo casi eccezionali.

APPROFONDIMENTI

Durante il periodo di stretto *lockdown* (23 febbraio-2 giugno 2020), il numero di incidenti era compreso tra 297 mila e 299 mila (fig. II.4), circa il 60% in meno (tav. II.5) rispetto a quelli accaduti nello stesso periodo dell'anno precedente. Anche se meno accentuata, la diminuzione dei sinistri ha riguardato anche il resto del 2020. Nel complesso, gli incidenti del 2020 sono stimati tra 1.866 mila e 1.888 mila, con una flessione del -30% rispetto al 2019 (2.699 mila sinistri).

Nei primi mesi del 2021 la circolazione non è tornata ai livelli del 2019, come evidenziato dalla diminuzione dei sinistri rispetto a due anni prima, stimata tra il -31% e il -27%.

Nel complesso, la quota degli incidenti di maggiore complessità accaduti nel 2020-2021, non gestiti tramite la convenzione CARD (sinistri NO CARD), risulta in lieve aumento rispetto al 2018 e al 2019 (tav. II.6). Nel 2020 il numero di sinistri NO CARD ammontava al 40,4%, a fronte del 39,6% nei due anni precedenti. Nei primi tre mesi del 2021, la quota dei sinistri NO CARD è pari al 41,3% mentre era inferiore al 40% nello stesso periodo degli anni precedenti.

La quota di incidenti nel 2020 e 2021 che hanno comportato lesioni fisiche alle persone coinvolte è in flessione rispetto al 2019 (tav. II.7), più accentuata rispetto all'anno prima. La riduzione di un punto percentuale tra 2020 e 2019 si confronta con quella di sei decimi di punto tra 2019 e 2018.

Nei primi tre mesi del 2021 la quota dei sinistri che hanno comportato lesioni fisiche è in notevole discesa rispetto al 2019 (-2,2%, contro la diminuzione di due decimi di punto nello stesso periodo tra 2019 e 2018).

Figura II.4

a) Incidenti del 2020 rispetto a quelli del 2019 (migliaia di unità) b) Incidenti dei primi tre mesi del 2021 rispetto a quelli dei primi tre mesi del 2019 (migliaia di unità)

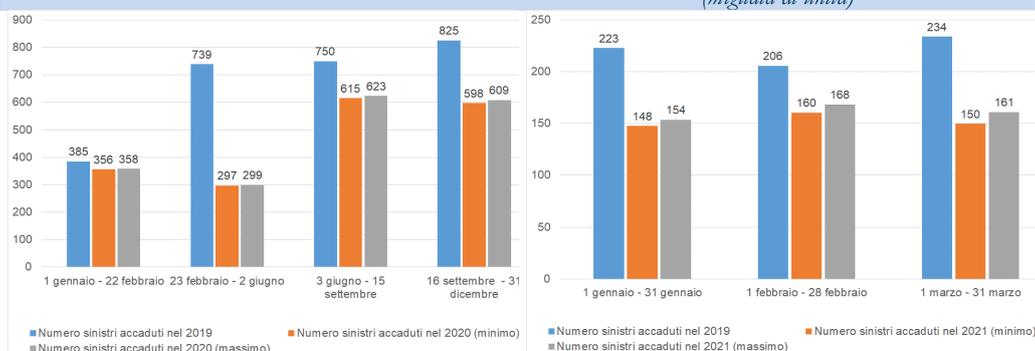


Tavola II.5

Variazione del numero di sinistri 2020 - 2021 rispetto ai sinistri del 2019

(percentuali)

	Variazione minima	Variazione massima
1 gennaio - 22 febbraio 2020	-7,7%	-7,2%
23 febbraio - 2 giugno 2020	-59,8%	-59,5%
3 giugno - 15 settembre 2020	-17,9%	-16,9%
16 settembre - 31 dicembre 2020	-27,6%	-26,3%
Totale 2020	-30,9%	-30,0%
1 gennaio - 31 gennaio 2021	-33,7%	-30,9%
1 febbraio - 28 febbraio 2021	-22,0%	-18,1%
1 marzo - 31 marzo 2021	-35,9%	-31,1%
Totale gennaio - marzo 2021	-30,8%	-27,0%

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

Tavola II.6

Quota dei sinistri NO CARD, 2018 - 2021				
(percentuali)				
	2018	2019	2020	2021
1 gennaio - 22 febbraio	39,2%	40,0%	38,7%	---
23 febbraio - 2 giugno	39,6%	39,3%	40,4%	---
3 giugno - 15 settembre	41,2%	40,0%	41,5%	---
16 settembre - 31 dicembre	39,9%	38,3%	40,4%	---
Totale anno	39,6%	39,6%	40,4%	---
1 gennaio - 31 gennaio	39,4%	40,0%	---	40,9%
1 febbraio - 28 febbraio	39,3%	40,1%	---	41,3%
1 marzo - 31 marzo	39,1%	39,5%	---	41,8%
Totale gennaio - marzo	39,3%	39,9%	---	41,3%

Tavola II.7

Quota dei sinistri con lesioni fisiche, 2018 - 2021				
(percentuali)				
	2018	2019	2020	2021
1 gennaio - 22 febbraio	15,2%	14,4%	14,4%	---
23 febbraio - 2 giugno	15,4%	14,9%	12,2%	---
3 giugno - 15 settembre	16,6%	16,0%	15,7%	---
16 settembre - 31 dicembre	15,4%	15,0%	13,0%	---
Totale anno	15,7%	15,1%	14,1%	---
1 gennaio - 31 gennaio	15,3%	14,4%	---	12,1%
1 febbraio - 28 febbraio	14,9%	14,5%	---	13,1%
1 marzo - 31 marzo	15,2%	15,2%	---	12,3%
Totale gennaio - marzo	14,9%	14,7%	---	12,5%

1.3. - Il sistema di risarcimento diretto*1.3.1. - I numeri della CARD³⁷*

La convenzione **CARD**, istituita nel 2007, consente alle imprese la liquidazione dei danni subiti ai propri assicurati non responsabili dei sinistri, accelerando i tempi di regolazione dei rimborsi. La quota dei **sinistri CARD** (tav. II.8) si è stabilizzata all'80% del totale; in termini di importo dei risarcimenti, la quota dei **sinistri CARD** si colloca nel 2020 al 44%. La significativa riduzione rispetto al 2011 (-50%) è da ricondurre alla contrazione degli oneri dovuti a risarcimenti per le invalidità lievi, a seguito delle disposizioni del **D.L. 1/2012³⁸**, oltre che a un generale miglioramento dell'efficienza dei processi liquidativi da parte delle imprese. Nel 2020, la riduzione della circolazione dei veicoli dovuta al *lockdown* ha prodotto una riduzione della quota dei sinistri

³⁷ Numeri riferiti alle imprese vigilate dall'IVASS, che nel 2020 raccolgono il 94,7% dei premi r.c. auto in Italia.

³⁸ Il D.L. 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 e in particolare il controllo dei costi dei rimborsi e l'individuazione delle frodi".

APPROFONDIMENTI

in regime **CARD** sia in termini di numeri (79,5%) sia in termini di importi (44,3%), e ha comportato proporzionalmente un numero inferiore di sinistri semplici ricadenti, appunto, nel regime **CARD**.

Tavola II.8

Peso del portafoglio CARD e NO CARD sul TOTALE (netto IBNR)*				
Anno di generazione	CARD		NO CARD	
	Numeri	Importi	Numeri	Importi
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%
2020	79,5%	44,3%	21,4%	55,7%
Var. in p.p. 2020-2011	-0,3	-6,3	+0,3	+6,3

* La somma dei numeri dei sinistri card e NO CARD può essere superiore a 100 in quanto un solo sinistro può avere più partite di danno gestite nei due regimi.

La tav. II.9 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 2020.

Tavola II.9

Sinistri pagati nell'anno di accadimento su sinistri con seguito (lordo IBNR)				
Anno di generazione	CARD		NO CARD	
	Numeri	Importi	Numeri	Importi
2011	71,8%	58,7%	39,5%	18,6%
2012	72,1%	58,9%	39,8%	17,5%
2013	72,9%	59,6%	40,6%	17,6%
2014	73,2%	59,9%	41,2%	18,2%
2015	74,3%	61,4%	40,6%	18,0%
2016	74,8%	61,9%	41,6%	18,6%
2017	74,8%	62,5%	42,3%	19,1%
2018	75,5%	63,8%	43,8%	19,5%
2019	76,2%	64,7%	46,1%	20,1%
2020	75,5%	63,6%	42,5%	18,8%
Var. in p.p. 2020-2011	+3,7	+4,9	+3,0	+0,2

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

I sinistri gestiti nel sistema **CARD** evidenziano una velocità di liquidazione progressivamente crescente fino al 2019 sia in termini di numeri che di importi pagati, con una quota di risarcimenti nell'anno di accadimento molto superiore al **NO CARD**. Nel 2020 si rileva un leggero rallentamento di tale velocità, più marcato per i sinistri gestiti nell'ordinario regime **NO CARD**, che registra un calo di 3,6 punti percentuali in termini di numeri (42,5% rispetto al 46,1% nel 2019) e di 1,3 punti percentuali riguardo agli importi (18,8% rispetto al 20,1%).

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, con una variazione del +11,7% nel decennio (tav. II.10) e del +6,8% nel 2020. Il costo medio totale (pagato e riservato, al lordo degli **IBNR**), cresce nel decennio del 14% (+13,1% nel 2020) e raggiunge il valore massimo, pari a 5.053 euro, nel 2020.

Tavola II.10

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 %
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	2.610	1,7%	9.582	0,2%	4.347	-0,3%	4.469	0,3%
2020	2.788	6,8%	11.183	16,7%	4.917	13,1%	5.053	13,1%
Var. % 2020/2011		11,7%		26,7%		13,3%		14,0%

* Includi pagamenti parziali.

Con riferimento allo sviluppo nel solo anno di accadimento, i costi medi dei sinistri pagati **CARD** (tav. II.11) crescono del +10,1% 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 2.308 euro nel 2020 (+7,4% rispetto al 2019), dovuta anche alla crescente **velocità di liquidazione dei sinistri** più complessi e di maggiore importo del danno. Il costo medio del riservato, al lordo degli **IBNR**, registra una riduzione del -0,4% nel decennio, a causa del miglioramento dei processi liquidativi da parte delle imprese, attestandosi nel 2020 a 2.742 euro (+7,7% rispetto all'anno precedente). Dal 2018 si nota una ripresa dei costi medi del **CARD**, nell'ultimo anno, ascrivibile a un rallentamento dei processi di liquidazione dovuto alle difficoltà legate al diffondersi della pandemia.

APPROFONDIMENTI

Tavola II.11

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 %
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%	4.134	-0,9%	2.540	0,9%	2.546	1,0%
2020	2.308	7,4%	4.481	8,4%	2.739	7,8%	2.742	7,7%
Var. % 2020/2011	10,1%		-9,1%		-0,4%		-0,4%	

* Inclusi pagamenti parziali.

I **sinistri NO CARD** (tav. II.12) 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 2020 il costo medio del pagato è pari a 5.374 euro, in riduzione del -0,5% rispetto all'anno precedente (-0,4% nel 2019), riconducibile a un rallentamento dei pagamenti relativi ai sinistri più complessi e, quindi più costosi. L'indicatore risulta in crescita del +10,6% nel decennio.

Il costo medio del riservato (al netto dei sinistri **IBNR**) ammonta a 21.239 euro, in aumento del +14,8% nel 2020 e del +42,3% nel decennio. Il costo medio totale, al lordo degli **IBNR**, sintesi delle precedenti componenti, mostra un andamento variabile nel decennio e in crescita del +10,3% nel 2020, per un incremento complessivo nel decennio del +23,2%. 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.12

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 %
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%	11.586	-0,9%	10.992	0,5%
2020	5.374	-0,5%	21.239	14,8%	12.816	10,6%	12.125	10,3%
Var. % 2020/2011	10,6%		42,3%		26,1%		23,2%	

* 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 messo in atto un sistema di incentivi per accrescere la competizione tra le imprese aderenti al **Risarcimento diretto (CARD)** e 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 nella fase di liquidazione dei sinistri. Il periodo di riferimento per il driver antifrode liquidativa è l'ultimo esercizio, per gli altri driver l'anno di accadimento dei sinistri.

Le restrizioni alla circolazione hanno determinato nel 2020 una forte riduzione del numero dei sinistri (cfr. II.1.2). L'assottigliamento dei collettivi avrebbe determinato, in particolare nelle piccole imprese, un aumento della volatilità dell'indicatore sulla dinamica del costo, con il rischio di ottenere valori non rappresentativi della reale efficienza delle imprese.

Per una corretta determinazione di premi e delle penalizzazioni anche nell'attuale contesto eccezionale, l'**IVASS** ha stabilito con il Provvedimento n. 102 / 2020 una deroga al calcolo degli incentivi che prevede l'ampliamento del perimetro di calcolo all'intero territorio nazionale e l'adozione della distribuzione tagliata degli importi dei sinistri³⁹.

³⁹ Si intende in questo modo limitare l'effetto distorsivo dei sinistri "di punta" su un insieme di sinistri di dimensioni ridotte a causa dell'osservato calo della sinistralità.

APPROFONDIMENTI

L'IVASS prima dell'inizio di ciascun anno determina i parametri di calibrazione validi per l'anno successivo. La calibrazione annuale consente di:

- 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);
- modulare l'intensità dei singoli driver.

I parametri di calibrazione dall'avvio del sistema sono rappresentati nelle tavv. II.13 e II.14.

Tavola II.13

Calibrazione per gli Autoveicoli e ammontare degli incentivi							
Annualità	Soglia premi (milioni)	Percentili	Totale incentivi (milioni)	Differenziale massimo (%)			
				Costo	Dinamica	Velocità	Antifrode
2015*	20	10 – 98	18,8	15	-	5	-
2016	40	10 – 98	22,1	8	6	4	-
2017	40	10 – 98	26,9	8	6	4	-
2018	40	13 – 98	20,8	7	7	1	-
2019**	40	10 – 98	26,1	4	9	3	4
2020	40	10 – 98	n.a.	3	8	3	4
Totale			114,7				

Tavola II.14

Calibrazione per Ciclomotori e motocicli e ammontare degli incentivi							
Annualità	Soglia premi (milioni)	Percentili	Totale incentivi (milioni)	Differenziale massimo (%)			
				Costo	Dinamica	Velocità	Antifrode
2015*	2,5	10 – 98	0,9	7	-	7	-
2016	5	10 – 98	1,5	9	7	5	-
2017	5	10 – 98	1,2	9	7	5	-
2018	5	12 – 98	0,8	7	5	1	-
2019**	5	10 – 98	0,4	5	-	2	-
2020	5	10 – 98	n.a.	5	-	2	-
Totale			4,8				

NOTA. Il differenziale massimo esprime la distanza in percentuale tra l'incentivo riconosciuto in ciascun driver all'impresa migliore e la penalizzazione per l'impresa peggiore. – * La dinamica è stata applicata a partire dal 2016 – ** A partire dal 2019 i differenziali massimi sono stimati.

Gli incentivi distribuiti complessivamente fino al 2020 (generazioni dal 2015 al 2019) sono pari a 115 milioni per la macroclasse autoveicoli e a 5 milioni per la macroclasse ciclomotori e motocicli.

Le tabelle precedenti sono suscettibili di aggiustamenti per le annualità 2018 e 2019 in relazione al costo e alla velocità di liquidazione; per questi due driver il calcolo degli incentivi si articola su tre anni (l'anno successivo alla generazione di riferimento viene effettuata la prima regolazione e nei due anni seguenti vengono effettuati gli opportuni conguagli).