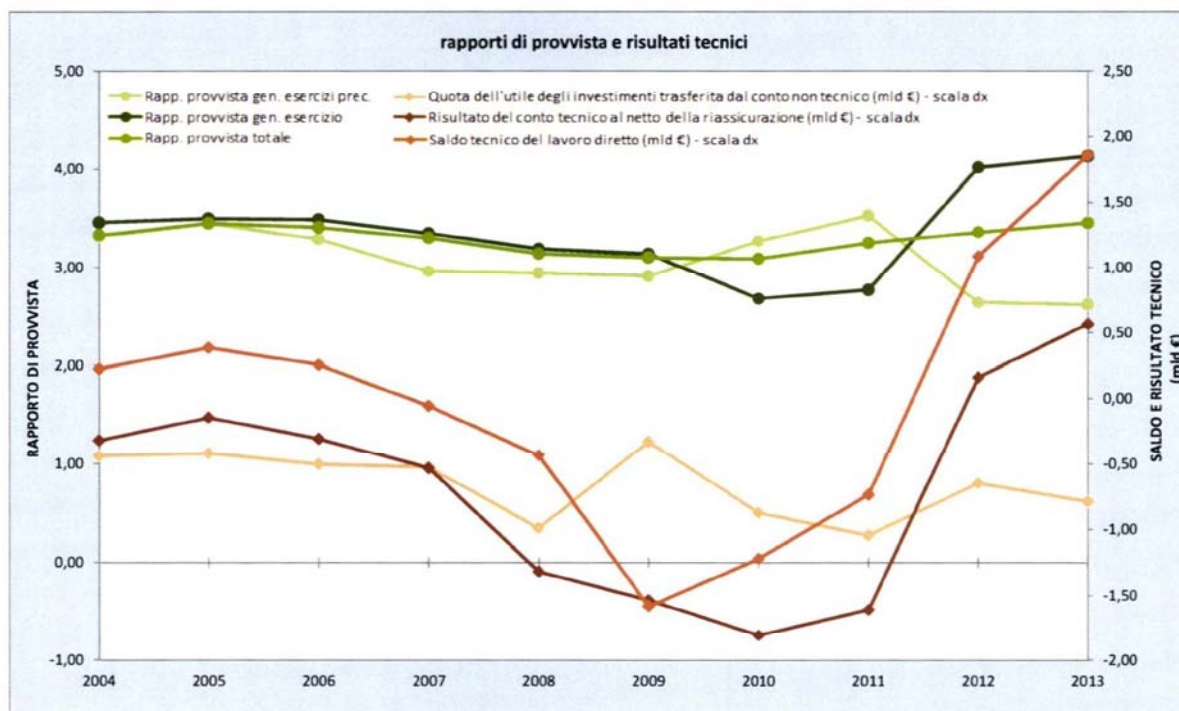


Figura I.20 - Rapporti di provvista e risultati tecnici



Fonte: IVASS

Nel 2013, il rapporto di provvista complessivo (riservato medio/costo medio) risulta sostanzialmente stabile rispetto all'anno precedente (pari a un fattore 3,46), tendenzialmente in crescita negli ultimi esercizi. Tuttavia si osserva un sensibile incremento del rapporto di provvista per la riserva relativa ai sinistri accaduti nell'esercizio e a un contemporaneo decremento del rapporto per i sinistri di esercizi precedenti. La figura evidenzia che l'alternanza di andamento dei due rapporti comunque non modifica l'effetto complessivo sul rapporto di provvista generale che mantiene su un livello pressoché invariato nel lungo periodo. Si osserva anche come il rapporto di provvista dell'esercizio abbia, in particolare, negli ultimi tre anni, lo stesso andamento del saldo tecnico del lavoro diretto.

### 5.2.2 - Gli altri rami danni

Nel 2013 i rami danni diversi dalla r.c. auto, hanno riportato nel complesso un risultato tecnico positivo, a esclusione di 1,1 miliardi di euro in lieve riduzione rispetto al 2012 (1,2 miliardi di euro). La tavola I.32 riporta, in dettaglio, l'andamento dei vari comparti

## XVII LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI – DOC. CXCVII, N. 2

Tavola I.32 - Andamenti tecnici altri rami danni

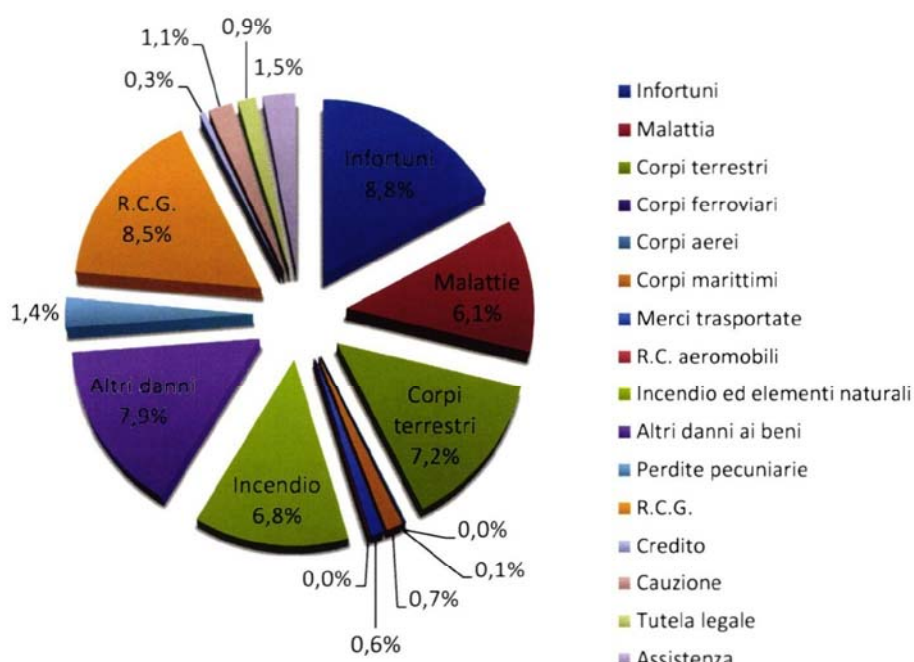
(migliaia di euro)

Gli altri rami danni		Sinistri/ premi di comp.		Spese gestione/ premi di comp.		Saldo tecnico del lavoro diretto		Risultato del conto tecnico		Combined Ratio	
Comparto	Ramo	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Comparto salute	<i>Infortunati</i>	47,4%	42,6%	33,2%	33,7%	518.499	635.248	576.384	647.600	80,6%	76,3%
	<i>Malattie</i>	73,1%	70,9%	24,8%	23,6%	8.231	77.790	51.694	103.931	97,9%	94,5%
	<b>Totale</b>					<b>526.730</b>	<b>713.038</b>	<b>628.078</b>	<b>751.531</b>		
Comparto auto - solo corpi terrestri	<i>Corpi di veicoli terrestri</i>	59,9%	66,3%	25,8%	26,5%	359.698	160.690	389.989	192.986	85,7%	92,7%
Trasporti	<i>Corpi ferroviari</i>	225,6%	0,0%	13,2%	19,5%	-10.802	3.435	-2.034	-6.456	238,8%	19,5%
	<i>Corpi aerei</i>	15,2%	170,8%	13,2%	13,2%	26.966	-25.756	9.424	-3.827	28,4%	184,0%
	<i>Corpi marittimi</i>	104,2%	59,9%	16,5%	16,9%	-58.997	56.670	-9.586	17.279	120,7%	76,8%
	<i>Merci trasportate</i>	52,4%	40,1%	28,5%	29,3%	34.115	52.281	30.190	35.987	80,9%	69,4%
	<i>R.C. aeromobili</i>	10,5%	23,2%	12,2%	14,5%	16.256	9.271	7.578	-3.023	22,7%	37,6%
	<b>Totale</b>					<b>7.538</b>	<b>95.901</b>	<b>35.572</b>	<b>30.960</b>		
Comparto property	<i>Incendio ed elementi naturali</i>	90,0%	47,8%	27,7%	32,1%	-526.688	408.398	115.695	173.219	117,7%	79,9%
	<i>Altri danni ai beni</i>	69,2%	67,7%	28,8%	29,5%	3.547	35.144	2.910	-70.602	98,0%	97,2%
	<i>Perdite pecuniarie</i>	59,7%	53,1%	41,4%	42,0%	-7.867	8.473	35.058	39.527	101,1%	95,1%
	<b>Totale</b>					<b>-531.008</b>	<b>452.015</b>	<b>153.663</b>	<b>142.144</b>		
R.C. generale	<b>R.C.G.</b>	<b>90,9%</b>	<b>84,0%</b>	<b>29,7%</b>	<b>30,3%</b>	<b>-681.354</b>	<b>-474.492</b>	<b>-214.785</b>	<b>-269.709</b>	<b>120,6%</b>	<b>114,3%</b>
Credito / Cauzione	<i>Credito</i>	131,8%	89,3%	37,0%	29,8%	-52.858	-18.928	-34.608	-11.161	168,8%	119,1%
	<i>Cauzione</i>	61,2%	68,4%	30,7%	30,3%	-15.546	-26.841	25.141	4.369	91,9%	98,6%
	<b>Totale</b>					<b>-68.404</b>	<b>-45.769</b>	<b>-9.467</b>	<b>-6.792</b>		
Tutela / Assistenza	<i>Tutela legale</i>	37,8%	35,4%	35,2%	36,8%	69.691	73.340	75.569	71.387	73,1%	72,2%
	<i>Assistenza</i>	29,3%	27,9%	34,4%	33,6%	159.498	179.423	127.659	144.177	63,7%	61,5%
	<b>Totale</b>					<b>229.189</b>	<b>252.763</b>	<b>203.228</b>	<b>215.564</b>		
<b>Totale</b>						<b>-157.611</b>	<b>1.154.146</b>	<b>1.186.278</b>	<b>1.065.684</b>		

Fonte: IVASS

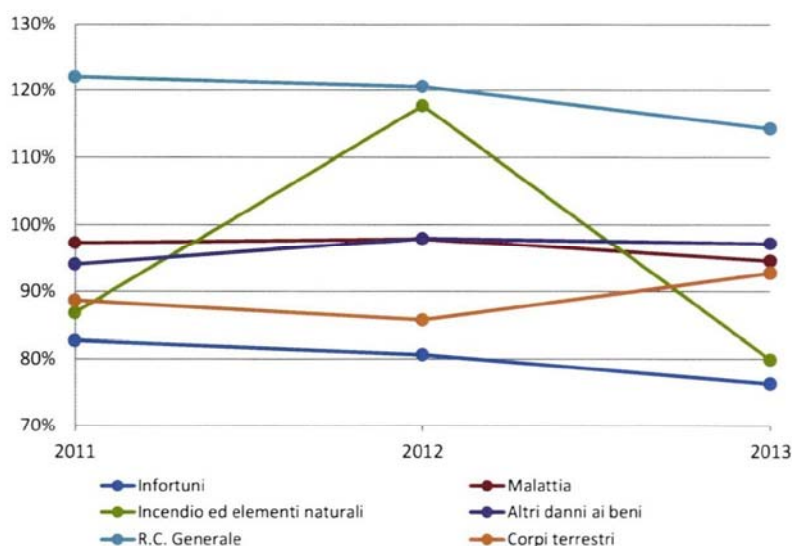
Tra i rami aventi una certa importanza nella raccolta premi (vedi figura I.21) si segnala il comparto salute (infortuni e malattia) con un risultato tecnico positivo di 751 milioni di euro, il ramo corpi di veicoli terrestri (193 milioni circa), i rami tutela e assistenza con un risultato tecnico positivo per 216 milioni circa e infine il comparto *property* per 142 milioni. In perdita tecnica, invece, nel 2013 il ramo r.c.generale per 270 milioni circa.

**Figura I.21 - Altri rami danni**  
**Incidenza % dei premi sul totale della raccolta danni**



Fonte: IVASS

Con riferimento al *combined ratio*, (figura I.22), esibiscono valori particolarmente positivi il ramo infortuni (76,3%), tutela legale (72,2%) e assistenza (61,5%). Superiore a 100, invece, il *combined ratio* per il ramo r.c. generale (114,3%).

**Figura I.22 - Andamento del Combined Ratio di bilancio dei principali rami danni**

Fonte: IVASS

## 6. - Ramo r.c. auto in Italia: sinistri, tariffe e prezzi

In questo paragrafo si vuole fornire un quadro di assieme del settore per cogliere gli effetti di numerosi provvedimenti, anche recenti, che lo hanno interessato.

Contribuiscono ad arricchire le informative già disponibili sia i recenti provvedimenti antifrode, che hanno dato all'IVASS la possibilità di acquisire anche dati relativi all'attività di contrasto delle frodi da parte delle imprese (cfr. par. 6.4), sia la nuova indagine sui prezzi r.c. auto realmente pagati sul mercato, avviata recentemente dall'Istituto (cfr. par. 6.3).

### 6.1 - Andamento dei principali indicatori

Nelle tavole che seguono, desunte dall'indagine statistica r.c. auto, condotta dall'Istituto, è riportato il dettaglio degli andamenti per il settore nel suo complesso, per le "autovetture" e i "ciclomotori e motocicli", della frequenza, del costo medio e del premio puro (dato dal prodotto della frequenza e il costo medio sinistri). Tali andamenti comprendono la stima per i sinistri IBNR (numeri e importi). Riguardo al costo medio complessivo è riportata anche la scomposizione nelle due voci che lo compongono, ovvero il costo medio dei sinistri effettivamente pagati e di quelli riservati alla fine dell'esercizio di accadimento. Le tabelle riportano, per ogni singola variabile, la media degli incrementi del periodo 2004-2013 e quella dell'ultimo triennio (2011-2013).

XVII LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI – DOC. CXCIV, N. 2

Tavola I.33 - Totale rami r.c.auto e natanti

	Frequenza sinistri	Variazione %	Sinistri pagati		Sinistri riservati		Sinistri totali		Premio puro		Premio medio lordo	
			Costo medio	Variazione %	Costo medio	Variazione %	Costo medio	Variazione %	Valore	Variazione %	Valore	Variazione %
2004	8,9%	-1,7%	1.958	+6,9%	6.121	+2,6%	3.827	+4,2%	342	+2,4%	555	+0,3%
2005	8,6%	-3,2%	2.029	+3,6%	6.521	+6,5%	3.949	+3,2%	342	-0,1%	550	-0,9%
2006	8,6%	-0,2%	2.064	+1,7%	6.565	+0,7%	3.973	+0,6%	343	+0,4%	558	+1,5%
2007	8,9%	+3,4%	2.170	+5,2%	6.241	-4,9%	3.766	-5,2%	336	-2,0%	553	-0,9%
2008	8,7%	-2,0%	2.376	+9,5%	6.541	+4,8%	3.915	+4,0%	342	+1,8%	533	-3,7%
2009	8,8%	+0,6%	2.362	-0,6%	6.538	-0,0%	3.934	+0,5%	346	+1,1%	513	-3,7%
2010	8,3%	-5,2%	2.427	+2,8%	7.010	+7,2%	4.087	+3,9%	341	-1,6%	536	+4,4%
2011	7,4%	-11,5%	2.500	+3,0%	7.901	+12,7%	4.435	+8,5%	327	-4,0%	566	+5,6%
2012	6,4%	-13,4%	2.411	-3,5%	8.628	+9,2%	4.612	+4,0%	295	-10,0%	568	+0,3%
2013	6,2%	-3,5%	2.415	+0,2%	8.913	+3,3%	4.711	+2,2%	291	-1,4%	542	-4,4%
Variazione 2004-2013	-2,8%	-30,9%	+457	+23,3%	+2.792	+45,6%	+884	+23,1%	-51	-15,0%	-12	-2,2%
Variazione 2011-2013	-1,2%	-16,5%	-85	-3,4%	+1.012	+12,8%	+276	+6,2%	-37	-11,3%	-23	-4,1%

Fonte: IVASS - Indagine statistica trimestrale riferita all'assicurazione di responsabilità civile autoveicoli

Tavola I.34 - Settore autovetture

	Frequenza sinistri	Variazione %	Sinistri pagati		Sinistri riservati		Sinistri totali		Premio puro		Premio medio lordo	
			Costo medio	Variazione %	Costo medio	Variazione %	Costo medio	Variazione %	Valore	Variazione %	Valore	Variazione %
2004	8,3%	-0,6%	2.052	+10,0%	6.676	+2,8%	4.142	+5,0%	345	+4,4%	599	+1,1%
2005	8,2%	-1,1%	2.164	+5,5%	6.856	+2,7%	4.204	+1,5%	347	+0,4%	599	-0,0%
2006	8,3%	+0,1%	2.190	+1,2%	6.919	+0,9%	4.220	+0,4%	348	+0,4%	588	-1,8%
2007	9,4%	+13,6%	2.134	-2,6%	6.217	-10,2%	3.629	-14,0%	340	-2,3%	576	-2,0%
2008	9,3%	-0,7%	2.321	+8,7%	6.517	+4,8%	3.765	+3,7%	351	+3,0%	548	-4,8%
2009	9,5%	+2,0%	2.302	-0,8%	6.484	-0,5%	3.767	+0,1%	358	+2,1%	527	-3,9%
2010	9,1%	-4,3%	2.360	+2,5%	6.852	+5,7%	3.882	+3,1%	353	-1,4%	542	+2,8%
2011	8,1%	-11,4%	2.435	+3,2%	7.661	+11,8%	4.192	+8,0%	338	-4,3%	578	+6,6%
2012	7,0%	-13,5%	2.334	-4,2%	8.405	+9,7%	4.323	+3,1%	301	-10,8%	573	-0,9%
2013	6,6%	-4,5%	2.350	+0,7%	8.593	+2,2%	4.396	+1,7%	292	-2,9%	533	-6,9%
Variazione 2004-2013	-1,7%	-20,3%	+298	+14,5%	+1.917	+28,7%	+255	+6,1%	-53	-15,4%	-66	-11,1%
Variazione 2011-2013	-1,4%	-17,4%	-85	-3,5%	+932	+12,2%	+205	+4,9%	-45	-13,4%	-45	-7,7%

Fonte: IVASS - Indagine statistica trimestrale riferita all'assicurazione di responsabilità civile autoveicoli

Tavola I.35 - Settore ciclomotori e motocicli

	Frequenza sinistri	Variazione %	Sinistri pagati		Sinistri riservati		Sinistri totali		Premio puro		Premio medio lordo	
			Costo medio	Variazione %	Costo medio	Variazione %	Costo medio	Variazione %	Valore	Variazione %	Valore	Variazione %
2004	3,8%	+0,4%	1.414	+12,3%	6.286	+11,8%	3.682	+12,1%	141	+12,5%	234	+5,1%
2005	3,8%	-2,3%	1.513	+7,0%	6.903	+9,8%	3.945	+7,2%	148	+4,7%	243	+3,8%
2006	3,8%	+2,5%	1.608	+6,3%	6.940	+0,5%	4.086	+3,6%	157	+6,2%	245	+1,1%
2007	4,9%	+27,4%	2.533	+57,5%	7.579	+9,2%	5.018	+22,8%	246	+56,5%	250	+2,1%
2008	5,1%	+4,2%	3.036	+19,8%	7.651	+1,0%	5.294	+5,5%	270	+9,9%	260	+3,6%
2009	5,3%	+3,4%	3.067	+1,0%	7.590	-0,8%	5.406	+2,1%	285	+5,5%	267	+2,7%
2010	4,8%	-9,7%	3.177	+3,6%	8.037	+5,9%	5.675	+5,0%	271	-5,2%	282	+5,8%
2011	4,4%	-8,6%	3.195	+0,6%	8.769	+9,1%	6.047	+6,6%	264	-2,6%	301	+6,8%
2012	3,6%	-17,9%	3.064	-4,1%	9.511	+8,5%	6.414	+6,1%	230	-12,9%	294	-2,4%
2013	3,4%	-4,2%	3.131	+2,2%	10.275	+8,0%	6.900	+7,6%	237	+3,1%	276	-6,1%
Variazione 2004-2013	-0,4%	-10,7%	+1.717	+121,5%	+3.990	+63,5%	+3.218	+87,4%	+95	+67,3%	+42	+18,1%
Variazione 2011-2013	-0,9%	-21,3%	-64	-2,0%	+1.507	+17,2%	+853	+14,1%	-27	-10,2%	-25	-8,3%

Fonte: IVASS - Indagine statistica trimestrale riferita all'assicurazione di responsabilità civile autoveicoli

Dai dati sopra riportati si evince in particolare:

- per la frequenza sinistri, nel triennio 2011-2013, si è assistito per l'intero settore r.c. auto a una diminuzione (dal 7,4% al 6,2%) pari al -16,5% (-30,9% nel periodo 2004-2013). Il segmento autovetture registra un decremento (dal 8,1% al 6,6%) pari al -17,4%. Per le moto

- e i ciclomotori (dal 4,4% al 3,4%) la variazione in diminuzione nel periodo in esame è stata addirittura doppia di quella del periodo 2004-2013;
- per il costo sinistri medio totale (pagato e riservato) nel triennio 2011-2013 si è avuto, per l'intero settore, un incremento da 4.435 euro a 4.711 pari al +6,2% (+23,1% nel periodo 2004-2013), aumento tutto dovuto alla componente a riserva. Infatti nel dettaglio, il costo medio dei sinistri pagati, ha registrato una riduzione pari al -3,4% mentre il costo medio dei sinistri riservati si è incrementato del +12,8%. Analoghi andamenti si registrano per le autovetture;
  - per il premio puro si è registrato, nel triennio 2011-2013, per l'intero ramo r.c. auto, una diminuzione di 37 euro, pari al -11,3% di poco inferiore a quella registrata nell'intero periodo 2004-2013. Per le autovetture il calo è stato di 45 euro (-13,4%) e per le moto e i ciclomotori di 27 euro (-10,2%);
  - per il premio medio lordo, nel triennio 2011-2013, per l'intero ramo r.c. auto, si è registrata una diminuzione di -4,1%, scomponibile in 7,7% del settore autovetture e -8,3% del settore moto e ciclomotori.

#### 6.1.1 - Le microlesioni dal 2011 al 2013

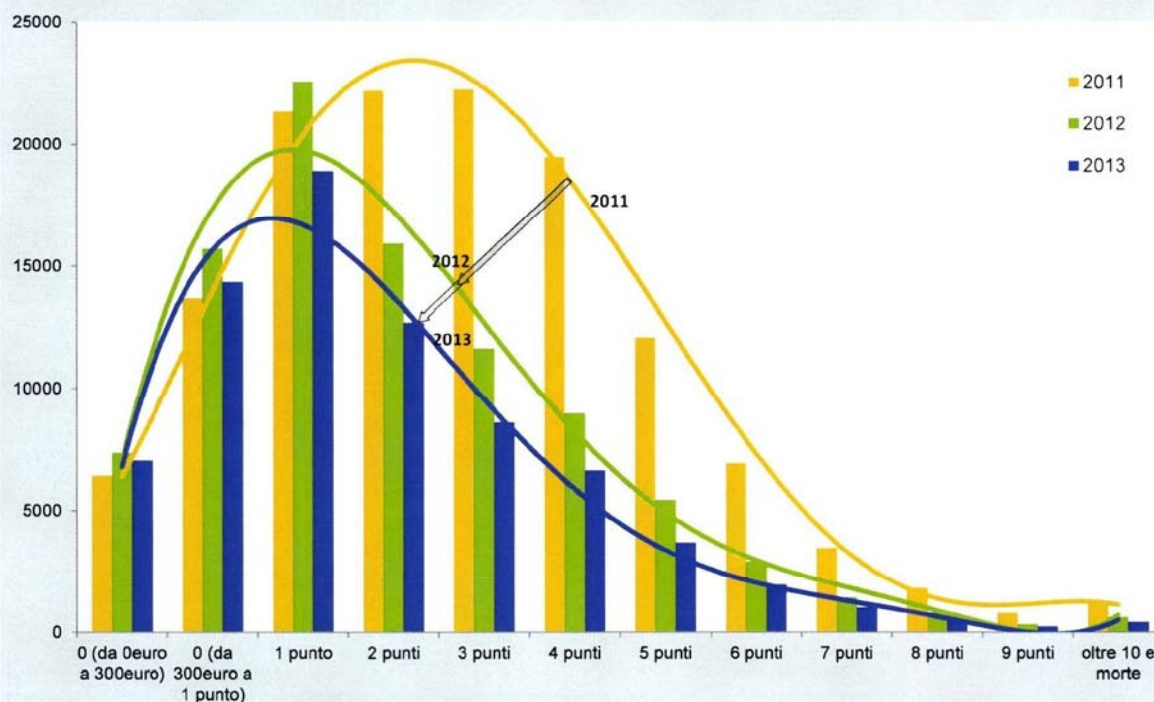
Il Decreto Concorrenza, (decreto legge n. 1 del 24 gennaio 2012, convertito in legge n. 27 del 24 marzo 2012) entrato in vigore nell'aprile 2012, ha contribuito in misura determinata alla diminuzione dei costi per le microlesioni, incidendo in maniera strutturale sugli stessi. La riduzione dei costi dei risarcimenti da microlesioni è stata infatti sensibilmente superiore, in termini percentuali, rispetto agli effetti derivanti dalla congiuntura economica negativa.

Per una verifica degli effetti delle disposizioni introdotte dal Decreto, è stato effettuato il raffronto a livello provinciale della distribuzione del numero dei danni fisici sino a 9 punti di invalidità permanente (I.P.) prima dell'emanazione del Decreto Concorrenza (anno 2011) fino a tutto il 2013. Sono stati impiegati pertanto i dati estratti dal data base CONSAP - Stanza di compensazione<sup>15</sup>, relativi ai sinistri pagati nello stesso anno di accadimento e relativi ai tre anni 2011, 2012 e 2013. La figura I.23 rappresenta l'evoluzione nel triennio del numero dei sinistri con lesioni, standardizzati in base alla popolazione residente (tratta da fonte ISTAT, dato al 1.1.2012). I dati sono espressi per 100.000. Si osserva come dal 2011 al 2013 sia diminuito il numero di province con una densità di lesioni fisiche superiori a 400 per 100.000 residenti. Per contro, risultano in aumento le province con microlesioni inferiori a 100 e tra 100 e 200 per 100.000 residenti.

<sup>15</sup> I dati elaborati provengono dal DataBase Consap, contenente alcune informazioni sui sinistri CARD RCA trattati da Consap e dati forniti ad IVASS in base a specifica convenzione tra i due Enti; i dati sono elaborati e sono aggiornati alla data del 14/02/2014.



**Figura I.24 - Sinistri con microlesioni**  
**Evoluzione della distribuzione per punti liquidati di I.P. nel triennio 2011-2013**



Fonte: Stime IVASS su dati CONSAP

Le disposizioni in materia di accertamento medico delle lesioni lievi, contenute nell'art. 32 della legge 27 del 24 marzo 2012, hanno avuto quale effetto di ridurre sensibilmente, nel biennio 2012-2013 rispetto al 2011, sia il numero che l'importo dei risarcimenti per lesioni di lieve entità su tutto il territorio nazionale. Alla base dell'effetto positivo vi è un cambio netto delle modalità di liquidazione dei punti di invalidità. Dalla figura in alto emerge infatti la progressiva traslazione verso sinistra e verso il basso della distribuzione rispetto al 2011. In particolare si osserva:

- il generale abbassamento del livello del numero di punti di I.P. liquidati e l'incremento delle frequenze di rimborso spese mediche e di temporanee (classi di importi sotto il 1° punto);
- un sensibile calo delle invalidità liquidate tra i 2 e i 6 punti, intervallo nel quale si concentrano i c.d. "colpi di frusta" (-8,4%; -20,3% tra 1 e 9 punti).

### 6.1.2 - Il sistema di risarcimento diretto

Nelle tavole che seguono è riportata l'evoluzione dei sinistri CARD sul settore r.c. auto dal 2007 (anno della sua introduzione) al 2013, desunta sulla base dei dati di bilancio degli esercizi precedenti e dalle anticipazioni di bilancio dell'esercizio 2013.

**Tavola I.36 - Peso del portafoglio CARD e NO CARD  
sul TOTALE (netto IBNR)**

anno di generaz	CARD		NO CARD	
	Numeri	Importi	Numeri	Importi
<b>2007</b>	65,7%	41,0%	34,9%	59,0%
<b>2008</b>	73,0%	47,9%	27,6%	52,1%
<b>2009</b>	79,6%	52,3%	21,0%	47,7%
<b>2010</b>	80,6%	53,1%	20,1%	46,9%
<b>2011</b>	79,7%	50,5%	21,1%	49,5%
<b>2012</b>	79,3%	47,0%	21,5%	53,0%
<b>2013</b>	79,3%	46,3%	21,6%	53,7%

Fonte: IVASS - bilanci esercizi 2007-2012 e anticipazioni bilancio 2013

Il peso dei sinistri rientranti nella convenzione CARD (tavola I.36) è aumentato progressivamente in termini di numeri (dal 65,7% del 2007 al 79,3% del 2013) e, più moderatamente, in termini di importi (dal 41,0% del 2007 al 46,3% del 2013). In particolare, per questo ultimo indicatore, è significativa la flessione registrata negli ultimi quattro esercizi che riflette anche la contrazione degli oneri per risarcimenti per le invalidità lievi dovuta alle disposizioni del Decreto Concorrenza.

La tavola I.37 descrive la velocità di liquidazione dei sinistri (numeri e importi) rispetto al numero dei sinistri con seguito determinato alla chiusura dell'esercizio 2013, calcolata rispetto al ramo r.c. auto nel suo complesso e in relazione ai due regimi di risarcimento vigenti.

**Tavola I.37 - Sinistri pagati nell'anno di accadimento sui sinistri con seguito (netto IBNR)**

anno di generazione	TOTALE GESTITI		CARD		NO CARD	
	Numero	Importi	Numero	Importi	Numero	Importi
<b>2007</b>	60,3%	32,7%	65,7%	50,6%	49,3%	21,8%
<b>2008</b>	62,8%	36,0%	69,0%	55,7%	46,5%	20,7%
<b>2009</b>	62,8%	35,5%	68,8%	54,6%	39,6%	17,9%
<b>2010</b>	64,2%	36,5%	70,7%	56,4%	39,2%	18,4%
<b>2011</b>	65,4%	36,5%	72,2%	57,9%	40,6%	18,4%
<b>2012</b>	65,9%	34,5%	72,8%	56,9%	41,5%	17,3%
<b>2013</b>	71,3%	37,6%	77,4%	57,9%	48,1%	20,1%

Fonte: IVASS - bilanci esercizi 2007-2012 e anticipazioni bilancio 2013

I dati evidenziano il progressivo aumento della velocità di liquidazione dei sinistri del settore r.c. auto, sia come numero che come importo. Il miglioramento del processo di liquidazione dei sinistri è nettamente riscontrabile per il sistema CARD mentre per il sistema NO CARD, dopo una flessione in diminuzione, la tendenza è ora in aumento.

La tavola I.38 descrive le percentuali di riserva residua calcolata sia in termini di numeri che come importi alla chiusura dell'esercizio 2013.

**Tavola I.38 - Percentuale di riserva residua al 31.12.2013 sui sinistri con seguito (netto IBNR)**

anno di bilancio	TOTALE GESTITI		CARD		NO CARD	
	Numero	Importi	Numero	Importi	Numero	Importi
<b>2007</b>	0,8%	6,4%	0,3%	1,8%	1,7%	9,2%
<b>2008</b>	1,1%	8,0%	0,5%	2,6%	2,8%	12,2%
<b>2009</b>	1,9%	10,2%	0,9%	3,8%	5,4%	16,1%
<b>2010</b>	2,9%	13,5%	1,5%	5,4%	8,4%	21,0%
<b>2011</b>	4,9%	20,0%	2,7%	8,6%	13,0%	29,6%
<b>2012</b>	9,2%	34,4%	5,3%	17,4%	22,9%	47,4%
<b>2013</b>	28,7%	62,4%	22,6%	42,1%	51,9%	79,9%

Fonte: IVASS - bilanci esercizi 2007-2012 e anticipazioni bilancio 2013

Il sistema CARD è caratterizzato da un rapido smontamento dei sinistri: dopo tre anni (es. generazione sinistri del 2010) rimangono ancora a riserva l'1,5% dei sinistri CARD, in termini numerici, e il 5,4% in termini di importo. Per i NO CARD invece risultano a riserva, rispettivamente, l'8,4% e il 21% dei sinistri, a testimonianza della maggiore complessità di questi ultimi sinistri comprendenti, tra l'altro, i risarcimenti per le lesioni al conducente da 10 a 100 punti di I.P.

**Tavola I.39 - Costo medio di generazione (netto IBNR)**

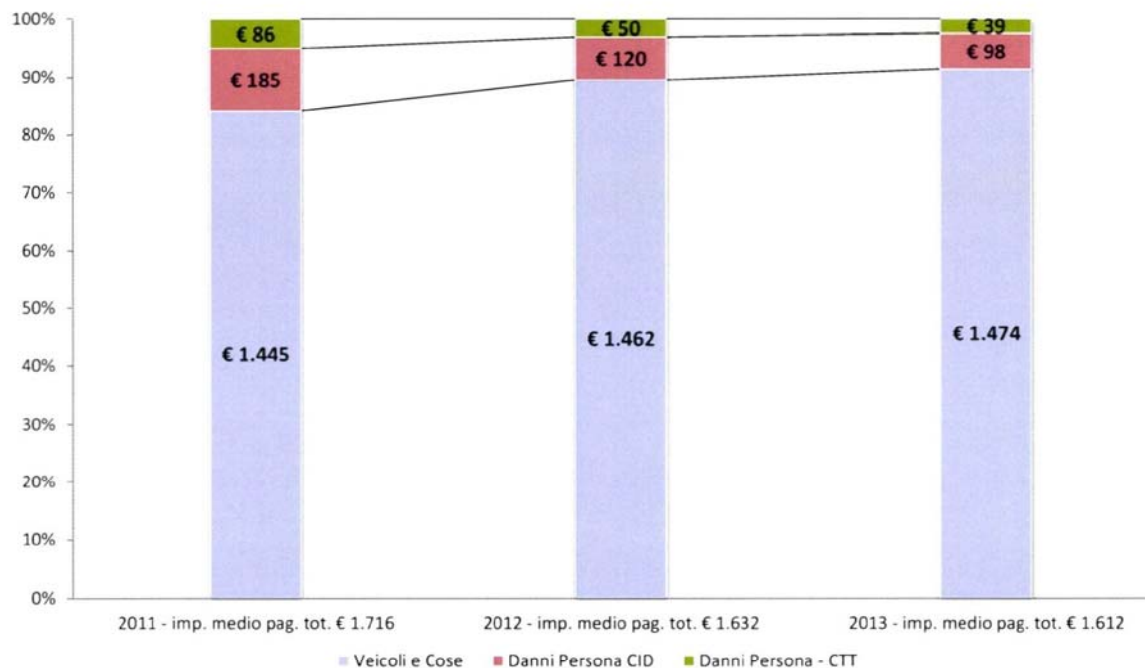
anno di generazione	CARD			NO CARD		
	Pagato *	Riservato	Pag.+Ris.	Pagato *	Riservato	Pag.+Ris.
<b>2007</b>	1.827	4.166	2.441	3.188	10.974	6.607
<b>2008</b>	2.024	4.267	2.570	3.630	11.665	7.388
<b>2009</b>	2.011	4.168	2.555	4.423	12.592	8.841
<b>2010</b>	2.052	4.650	2.671	4.822	13.567	9.499
<b>2011</b>	2.097	4.930	2.751	4.857	14.924	10.165
<b>2012</b>	1.996	4.905	2.661	4.680	16.909	11.066
<b>2013</b>	1.994	4.965	2.666	4.739	17.465	11.344

\* Inclusi pagamenti parziali

Fonte: IVASS Bilanci 2007-2012 e Anticipazioni di bilancio 2013

Nella figura I.25 è riportata la composizione del costo medio pagato per i sinistri CARD nel triennio 2011-2013 ripartito per lesioni al conducente, terzi trasportati e veicoli e alle cose.

**Figura I.25 - Importo medio dei sinistri pagati (a titolo definitivo) per componenti del danno**



Il trend dei principali indicatori tecnici ha evidenziato che la procedura di risarcimento diretto, nel suo complesso, ha avuto un positivo effetto di contenimento dei costi dei risarcimenti (+9,2% tra il 2007 e il 2013 nel sistema CARD contro +71,7% nel sistema NO CARD).

Restano tuttavia alcune inefficienze interaziendali nel sistema, connesse a comportamenti opportunistici e agli insufficienti incentivi verso prassi virtuose. Il legislatore, con il Decreto Concorrenza, ha dato incarico all'IVASS di elaborare un nuovo sistema di calcolo dei valori dei costi e delle eventuali franchigie, sulla base dei quali vengono determinate le compensazioni tra compagnie nell'ambito del sistema di risarcimento diretto come descritto nel box che segue.

#### Il nuovo schema di risarcimento diretto

L'art. 29, comma 1 bis, del Decreto Concorrenza ha attribuito all'IVASS il compito di indicare il criterio di calcolo dei valori dei costi e delle eventuali franchigie sulla base dei quali vengono definite le compensazioni tra compagnie (cd. *forfait*) nell'ambito del sistema CARD. Il criterio dovrà essere volto a incentivare l'efficienza produttiva ed, in particolare, il controllo dei costi e l'individuazione delle frodi.

Al fine di impostare un modello rispondente ai requisiti della norma, l'Istituto ha approfondito diverse modalità operative. Ciò allo scopo di valutare l'efficienza nonché gli eventuali impatti delle modifiche sul sistema, sia a livello globale di mercato sia a livello aziendale.

Tra le diverse modalità gestionali prese in considerazione è stata individuata la soluzione ritenuta più idonea al raggiungimento degli obiettivi previsti dalla legge. Il modello, in aggiunta al meccanismo dei *forfait*, già previsto nell'ambito della procedura CARD, introduce un sistema di incentivi/penalizzazioni per quelle imprese che hanno dimostrato migliori/peggiori capacità gestionali nel contenimento dei costi e nella velocità di liquidazione. Allo scopo di favorire la corretta gestione da parte delle imprese dell'attività di contrasto alle frodi, il calcolo degli incentivi/penalizzazioni tiene conto anche degli indicatori dell'Archivio Integrato Antifrode (AIA), operativi non appena il sistema entrerà in vigore.

L'individuazione del nuovo meccanismo ha richiesto un'analisi d'impatto sui dati dei sinistri pagati a titolo definitivo al 30 giugno 2013 (fonte CONSAP-Stanza di compensazione).

Sono state innanzitutto approfondite statisticamente le caratteristiche delle imprese italiane. Dalla definizione di diversi modelli, o varianti di modelli, è stato possibile simulare, sulla base dei dati storici, gli effetti dell'applicazione degli incentivi o delle penalizzazioni su ciascuna impresa del mercato, in tutte le situazioni prese in esame. Per ciascuno dei modelli è stata inoltre effettuata un'analisi di *cluster* con simulazione Monte Carlo, basata sulla definizione di repliche del sistema assicurativo italiano con le stesse caratteristiche di volatilità del mercato reale.

Lo schema proposto:

- ricalca l'impianto dell'attuale sistema CARD innovandolo alla luce delle carenze riscontrate nel suo funzionamento e introducendo un sistema premiante delle capacità gestionali delle imprese virtuose;
- consente di disporre di un modello che presenta i seguenti vantaggi:
  - possibilità di calibrazione nel tempo mediante l'affinamento di parametri di funzionamento;
  - circoscritta volatilità dei risultati;
  - utilizzo di un algoritmo di calcolo semplice;
  - assenza di scambio di flussi informativi sensibili tra imprese;
- prevede l'invio all'IVASS di una specifica base dati sui sinistri CARD estesa anche alle imprese comunitarie, in virtù del perseguimento dell'interesse generale, volto a garantire un'effettiva ed efficace tutela degli assicurati in ambito r.c. auto.

## 6.2 - Le tariffe r.c. auto

I dati dell'indagine condotta dall'Istituto da oltre dieci anni si basano sull'osservazione dell'andamento delle tariffe r.c. auto offerte da tutte le imprese con riferimento a 11 profili di assicurato-tipo che presentano caratteristiche di personalizzazione profondamente diverse. I movimenti riscontrati a livello tariffario in relazione a queste tipologie di consumatori - di tipo *borderline* - rappresentano un segnale indicativo per tutto il settore.

Nella tavola I.40 sono riportate le variazioni percentuali in termini di sinistrosità (numeri e importi), di sinistri con microlesioni (importi), di premio medio finale (incluse le tasse) e di tariffe per 3 profili<sup>16</sup>, nelle 21 province rilevate dall'indagine per il biennio 2012-2013. Sono inoltre riportati il premio medio, il *loss ratio* e la velocità di liquidazione per numeri dell'anno 2013.

<sup>16</sup> 40enne maschio, con autovettura di 1.300 cc a benzina in C.U. 1, massimale minimo di legge;

55enne maschio, con autovettura di 1.200 cc a benzina, con guida estesa a minori di 26 anni in C.U. 1, massimale minimo di legge;

18enne femmina, con autovettura di 1.300 cc a benzina in C.U. 1, massimale minimo di legge

Tavola I.40 - r.c. autovetture										
Province	Variazioni nel biennio 2012 - 2013								Dati al 01.01.2014	
	Sinistri totali		Microlesioni		Premio medio	Tariffe			Loss ratio	Velocità di liquidazione
	Numero	Importi	Pagate	Pagate e riservate (**)		40enne	55enne	18enne F		
Torino	-30,2%	-27,8%	-59,0%	-52,6%	-6,1%	-7,9%	-2,3%	+14,7%	74,6%	66,8%
Aosta	-18,7%	-11,3%	-57,2%	-39,5%	-11,2%	-15,0%	-10,2%	+18,7%	78,1%	74,9%
Genova	-23,4%	-13,0%	-53,9%	-50,8%	-9,6%	-10,9%	-7,4%	+11,8%	74,7%	69,1%
Milano	-25,1%	-19,0%	-61,1%	-52,7%	-2,6%	-11,0%	-6,7%	+18,0%	76,8%	69,0%
Bolzano	-11,6%	-2,2%	-58,9%	-42,7%	-6,0%	-3,3%	+2,7%	+12,9%	66,1%	73,0%
Trento	-9,1%	-13,1%	-51,9%	-34,9%	-6,9%	-10,1%	-6,7%	+14,4%	57,5%	75,3%
Venezia	-21,9%	-18,7%	-61,6%	-52,6%	-9,6%	-9,3%	-5,8%	+14,0%	76,0%	66,6%
Trieste	-24,5%	-20,8%	-57,2%	-42,1%	-9,6%	-12,4%	-9,7%	+12,9%	61,7%	71,8%
Bologna	-17,4%	-13,1%	-69,6%	-55,1%	-10,9%	-13,3%	-9,2%	-1,0%	73,6%	70,5%
Ancona	-20,7%	-14,5%	-52,8%	-44,6%	-7,6%	-7,9%	-3,5%	+10,0%	82,4%	71,8%
Firenze	-20,9%	-23,0%	-66,6%	-52,3%	-4,4%	-12,7%	-8,3%	-1,7%	72,6%	70,4%
Perugia	-22,9%	-14,3%	-55,3%	-46,3%	-7,4%	-6,8%	-3,3%	+18,8%	80,1%	73,9%
Roma	-23,8%	-17,4%	-63,8%	-51,3%	-6,9%	-6,2%	-2,8%	+5,9%	71,9%	63,4%
Napoli	-33,9%	-33,6%	-74,1%	-58,8%	-6,4%	-6,6%	-2,2%	-11,7%	55,0%	45,4%
L'Aquila	-31,4%	-28,1%	-60,7%	-52,8%	-2,5%	-9,0%	-4,6%	+21,0%	68,3%	71,2%
Campobasso	-32,0%	-11,9%	-59,8%	-49,1%	-7,4%	-10,0%	-6,0%	+26,7%	82,0%	71,1%
Bari	-31,1%	-20,1%	-56,3%	-47,0%	-3,9%	-14,6%	-10,0%	-0,4%	59,2%	63,6%
Potenza	-30,8%	-32,1%	-51,3%	-39,3%	-5,6%	-11,1%	-6,5%	+19,9%	69,2%	69,8%
Reggio Calabria	-29,1%	-14,3%	-68,1%	-55,3%	-4,6%	-12,6%	-8,1%	-8,7%	59,6%	62,8%
Palermo	-27,1%	-11,6%	-40,5%	-39,6%	-2,9%	-8,9%	-4,6%	+6,8%	73,5%	66,5%
Cagliari	-27,9%	-17,4%	-70,8%	-59,9%	-10,8%	-10,5%	-6,2%	+9,8%	79,7%	73,1%
<b>Media nelle 21 province (*)</b>	<b>-25,9%</b>	<b>-20,5%</b>	<b>-61,5%</b>	<b>-51,4%</b>	<b>-5,8%</b>	<b>-9,1%</b>	<b>-4,0%</b>	<b>+5,4%</b>	<b>70,2%</b>	<b>65,4%</b>
<b>Media Nazionale</b>	<b>-24,0%</b>	<b>-20,3%</b>	<b>-62,3%</b>	<b>-51,7%</b>	<b>-7,7%</b>				<b>70,3%</b>	<b>67,2%</b>

Fonte: IVASS - monitoraggio trimestrale dell'andamento delle tariffe r.c. auto

(\*) Le 21 città capoluogo corrispondenti, secondo la classificazione per dimensione urbana, sono "città metropolitane" o "città medie" (cfr. par. 6.3.2).

(\*\*) L'importo complessivo dei risarcimenti per microlesioni (pagato e riservato) è stato determinato come stima effettuata sulla base dei dati CONSAP.

Relativamente all'andamento dell'importo dei sinistri con seguito (pagati e riservati) nel biennio 2012-2013, i dati evidenziano un decremento generalizzato del numero e del costo dei sinistri in tutte le 21 città (media del 20,5%). Il massimo di tale diminuzione si registra a Napoli (-33,6%) e il minimo a Bolzano (-2,2%). Alla diminuzione dell'importo dei sinistri, in generale attribuibile alla congiuntura economica negativa, ha senz'altro contribuito quella strutturale dei sinistri con microlesioni. Infatti, per tali ultimi sinistri si riscontra, nello stesso periodo di osservazione, un decremento del 61,5% dell'importo dei sinistri pagati rispetto alla riduzione del 25,9% registrata per i sinistri con seguito. A fronte del positivo andamento dei sinistri, il decremento del premio medio risulta tuttavia contenuto per la maggioranza delle province osservate.

Dalla tavola si può osservare, tra l'altro, che la provincia di Napoli, caratterizzata dalle tariffe e dal premio medio pagato più elevati di Italia, presenta un *loss-ratio* del 55% contro, ad esempio, il 76,8% di Milano, dove il premio medio è circa pari alla metà. Inoltre Napoli presenta il record negativo italiano di lentezza con cui vengono pagati i sinistri: solo il 45,4% del numero di sinistri con seguito vengono pagati nell'anno di avvenimento, contro una media nazionale del 65,4% e il 69% di Milano.

Un'analoga situazione, per il *loss ratio*, si riscontra in altre città del Centro-Sud con tariffe e prezzi elevati come Reggio di Calabria (59,6%) e Bari (59,2%).

Per quanto riguarda i sinistri fraudolenti, dai primi risultati acquisiti dalle imprese emerge sostanzialmente che nel 2012 l'azione di contrasto da parte delle imprese assicurative, nelle aree del Centro sud, non sarebbe stata più efficace o incisiva di quella attuata per le altre aree di Italia.

### 6.3 - La nuova indagine IVASS sui prezzi

Al fine di accrescere la conoscenza del mercato r.c. auto, l'IVASS ha avviato nel mese di ottobre 2013 una rilevazione periodica campionaria dei prezzi al dettaglio praticati dalle imprese di assicurazione<sup>17</sup>. Oggetto dello studio sono gli importi dei premi effettivamente pagati per la garanzia r.c. auto dagli assicurati e le principali componenti che, nei contratti stessi, concorrono alla determinazione del prezzo finale.

L'indagine, che ha cadenza trimestrale, ha come universo di riferimento tutti i contratti stipulati/rinnovati dalle imprese sul territorio nazionale nel corso del periodo di osservazione (contratti "nuovi")<sup>18</sup>. Da tale universo viene estratto un campione di circa due milioni di contratti, corrispondente al 30% circa del totale.

L'acquisizione di dati affidabili sul trend dei prezzi è un elemento chiave per disporre di un'attendibile e tempestiva conoscenza delle principali caratteristiche del mercato assicurativo e della sua evoluzione, nonché un mezzo di rilevazione e monitoraggio degli andamenti del fenomeno e dei relativi trend di sviluppo.

La rilevazione consente di stabilire come, e in che misura, varie statistiche della distribuzione del prezzo (mediana, varianza e percentili) siano legate a caratteristiche intrinseche della domanda (ad esempio, sinistrosità, incidenza delle frodi etc.), ad aspetti legati all'offerta (differenziazione del prodotto, eterogeneità nelle strategie di *pricing*) e ad aspetti istituzionali/normativi (tabelle ministeriali sulle lesioni, funzionamento del sistema di *bonus/malus*). La disponibilità dell'intera distribuzione dei prezzi consente infatti un'analisi più accurata del trend del mercato, che non è rappresentato in modo esaustivo dalla sola media. In aggiunta, le informazioni contenute nell'indagine consentono la valutazione *ex-post* dell'efficacia di interventi passati e la quantificazione *ex-ante* di costi e benefici di interventi alternativi mirati a generare - in ultima analisi - una riduzione dei prezzi.

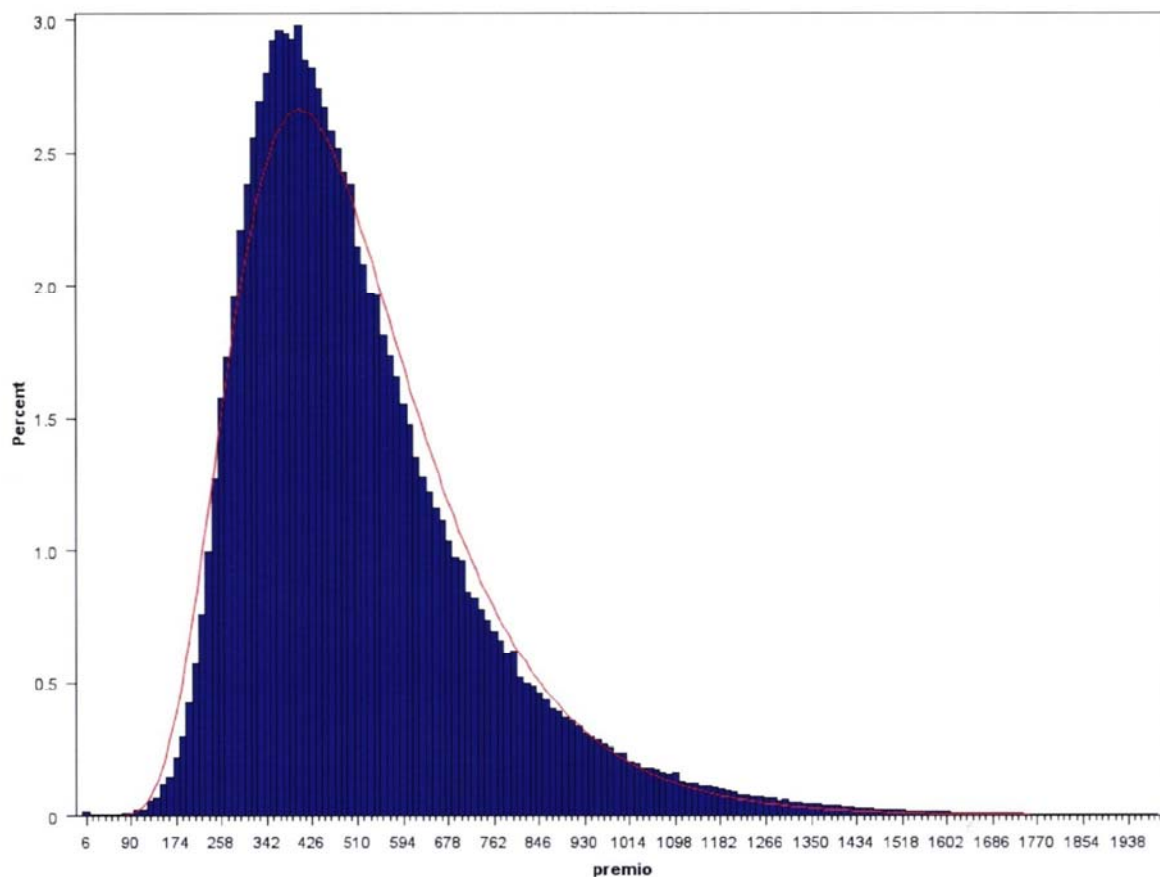
#### 6.3.1 - Analisi descrittiva del prezzo di mercato

La variabile chiave oggetto della rilevazione è il premio lordo pagato per la garanzia base r.c. auto, comprensivo della fiscalità. La figura I.26 evidenzia la distribuzione del premio pagato dagli assicurati; la successiva tavola I.41 riporta le statistiche che descrivono la distribuzione del premio, delle sue componenti e dello sconto.

<sup>17</sup> Le compagnie hanno interagito con un team dell'IVASS per strutturare l'indagine dal punto di vista organizzativo e per fornire le informazioni richieste. La rilevazione non ha fini di vigilanza.

<sup>18</sup> La rilevazione ha come oggetto solo contratti che coprono autovetture possedute da persone fisiche e dunque non comprende i motocicli, gli autocarri e le flotte.

Figura I.26 - Distribuzione del prezzo r.c. auto delle polizze stipulate nel IV trimestre 2013



Fonte: IVASS - indagine campionaria sui prezzi r.c. auto - autovetture ad uso privato

Tavola I.41 - Statistiche sulla distribuzione dei premi r.c. auto, delle sue componenti dello sconto (polizze stipulate nel IV trimestre 2013)

Variabile	Media	Mediana	Dev. Stan.	C.V.	5° Percentile	75° Percentile	95° Percentile
<b>Premio Lordo</b>	515	461,66	235,48	45,72	251,63	612	960,83
Provvigioni	37,6	35,29	24,55	65,3	0	49,6	80,76
<b>Sconto</b>	76,39	41,69	109,52	143,38	0	110,21	271,66
Imposta	62,28	55,68	29,83	47,89	28,46	74,6	118,8
<b>SSN</b>	43,01	38,58	19,62	45,62	21,09	51,13	80,14

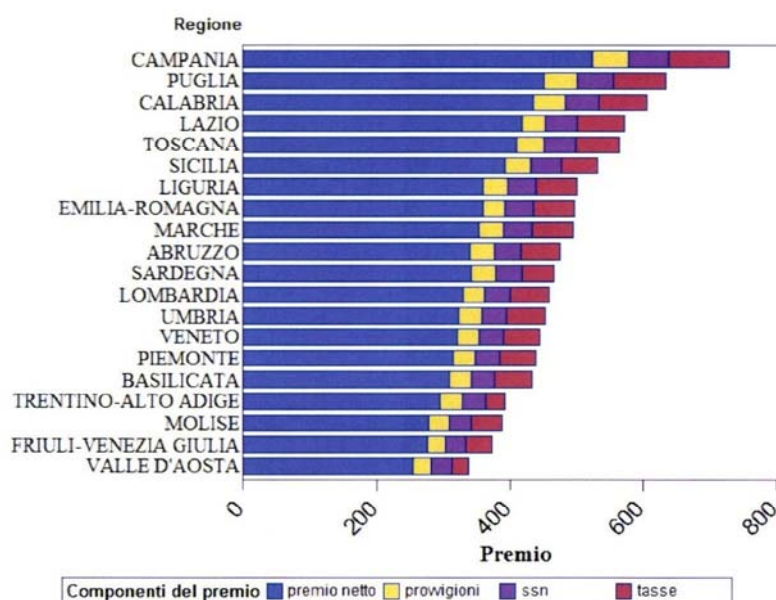
Fonte: IVASS - indagine campionaria sui prezzi r.c. auto - autovetture ad uso privato

La media del premio pagato per gli assicurati che hanno rinnovato o stipulato un nuovo contratto nel periodo 1° ottobre - 31 dicembre 2013 è pari a 515 euro, mentre la mediana è considerevolmente più bassa (circa 50 euro inferiore del premio medio) stante l'asimmetria della distribuzione. Solo il 5% degli assicurati corrisponde a meno di 250 e più di 960 euro.

I dati evidenziano che il 7,3% del premio lordo è destinato alle provvigioni, il 12% è destinato alle tasse e l'8,3% al Servizio Sanitario Nazionale. Ne consegue che l'ammontare del premio medio che viene corrisposto per la copertura del rischio al lordo delle spese di gestione e dell'eventuale profitto dell'impresa, è di 372 euro, circa il 72% del premio medio lordo (515 euro). Lo sconto operato, già riflesso nel premio lordo, presenta il coefficiente di variazione più alto (più del doppio rispetto a quello delle provvigioni).

La figura I.27 riporta la suddivisione del premio per le diverse componenti così come risulta dall'analisi condotta all'interno delle diverse regioni italiane.

**Figura I.27 - Le componenti del premio (polizze stipulate nel IV trimestre 2013)**



Fonte: IVASS - indagine campionaria sui prezzi r.c. auto - autovetture ad uso privato

### 6.3.2 - Variazioni geografiche e la dimensione urbana

Le statistiche per provincia mettono in rilievo che le cinque province che esibiscono i premi medi pagati (per le polizze stipulate nel IV trimestre) più elevati sono Napoli, Caserta, Prato, Crotone e Reggio Calabria (838, 733, 729, 721, 694 euro in media). In Toscana anche la provincia di Massa-Carrara presenta un valore alto (645 euro). Tre province pugliesi (Taranto, Brindisi e Foggia) sono tra le dieci province più esose.

La figura I.28 offre una visualizzazione immediata della variabilità del premio medio per provincia.