

Tavola I.57 – R.c. autoveature

PROVINCIA	Variazioni nei sinistri tra 2013 e 2014			
	Costo totale del pagato		Costo totale del riservato (inclusa stima IBNR)	
	Numero	Importi	Numero	Importi
Torino	4,00%	6,40%	-0,50%	-1,00%
Aosta	1,60%	29,50%	-4,20%	5,10%
Genova	-1,40%	6,40%	11,20%	10,50%
Milano	0,00%	-1,50%	3,90%	0,80%
Bolzano	-0,70%	2,10%	1,00%	-29,20%
Trento	-1,40%	-5,60%	-9,50%	6,30%
Venezia	-2,80%	-2,00%	-4,40%	-9,20%
Trieste	5,30%	3,30%	18,30%	43,60%
Bologna	-0,40%	-1,10%	0,40%	1,70%
Ancona	-3,70%	-4,10%	5,80%	4,90%
Firenze	2,70%	4,60%	6,70%	3,10%
Perugia	5,30%	7,40%	6,30%	2,60%
Roma	-0,60%	3,30%	5,10%	5,60%
Napoli	2,00%	2,10%	28,30%	29,40%
L'Aquila	-9,70%	-1,70%	-7,50%	5,10%
Campobasso	0,50%	17,20%	7,60%	14,10%
Bari	-1,60%	2,80%	-1,20%	10,60%
Potenza	-1,70%	-0,80%	6,80%	13,20%
Reggio Calabria	-5,80%	-2,70%	0,10%	5,80%
Palermo	2,50%	3,30%	7,40%	-8,00%
Cagliari	1,40%	-6,50%	-3,80%	-26,40%
<b>Media 21</b>				
<b>province</b>	<b>0,40%</b>	<b>2,20%</b>	<b>7,10%</b>	<b>4,90%</b>
<b>Media nazionale</b>	<b>0,40%</b>	<b>1,70%</b>	<b>1,60%</b>	<b>-0,80%</b>

Fonte: IVASS.

Dall'esame congiunto delle tre tavole si osserva:

- una inversione di tendenza (cfr. tav. I.55) per l'andamento del *numero* e degli *importi* dei sinistri rispetto a quello decrescente registrato nel biennio 2012 - 2013 (cfr. relazione IVASS 2013 pag.61) sia come media delle 21 province (rispettivamente +2,7 ;+3,9%) che come media nazionale (+0,8% +0,1%). Spiccano nella distribuzione delle variazioni interne tra le province, alcune in aumento nel Nord e nel Centro-Sud come *Aosta* (+0,2%;+14,3%), *Genova* (+2,5% +8,6%), *Trieste* (+9% +27%), *Napoli* (+16,3%;+22,3%), *Campobasso* (+2,6%;+14,9%), *Potenza* (+0,9% +8,6%) invece in diminuzione *Bolzano* (-0,3%;-17,2%) e *Cagliari* (0%;-19,2%); si evidenzia peraltro che nel 2014 è continuato l'effetto positivo della norma sulle microlesioni che ha comportato, per le 21 province, un ulteriore decremento medio degli importi pagati, rispetto al 2013, del 16,7% con punte anche superiori al 20% in talune province;
- tuttavia, per quanto concerne il *numero dei sinistri*, si osserva che l'incremento registrato non comporta, in media, un incremento di *frequenza* (tav. I.56). Quest'ultima, pur rallentando notevolmente la sua discesa, rispetto agli anni passati, subisce ancora un lieve calo (-0,7%) per le 21 province, attestandosi al 7,5% (contro una media nazionale del 6,5%). Anche in questo, caso la distribuzione interna per provincia rivela aumenti considerevoli a *Napoli* (+ 9,7%; freq. 9,9%), *Trieste* (10,9%; freq. 6,2%) e sensibili cali ad *Aosta*, *L'Aquila*, *Trento* e *Reggio Calabria*. Tuttavia la tavola I.57 evidenzia che l'aumento del numero dei sinistri è dovuto essenzialmente alla componente a riserva e quindi alla parte

sommata che comprende anche quella relativa ai sinistri avvenuti ma ancora non denunciati (IBNR). Ciò in particolare a *Napoli* (+28,3%), *Trieste* (+18,3%), *Genova* (+11,2%), province per le quali si registra anche un aumento di *frequenza*, mentre il contrario avviene a *Trento* (-9,5%) e *L'Aquila* (-7,5%);

- relativamente al *costo sinistri totale*, sempre dalla tavola I.57, la scomposizione tra le due componenti di costo pagato e riservato, evidenzia che a fronte di una situazione sostanzialmente invariata per i costi medi dei sinistri pagati (+2,2% in media per le 21 province) si registra un aumento medio del 4,9% per il costo sinistri a riserva, ovvero per la parte oggetto di stima. Osservando le province, emerge, tra l'altro, che, come per i numeri dei sinistri, si registrano forti incrementi del costo del riservato a *Trieste* (+43,6%), *Napoli* (+29,4% a fronte di un incremento medio del pagato del 2,1%) e significativi incrementi anche a *Campobasso*, *Bari* e *Potenza*. A tali incrementi fanno riscontro altrettanto sensibili decrementi a *Bolzano* (-29,2%) e *Cagliari* (-26,4%). Tale andamento trova conferma anche dall'esame dell'andamento del *costo medio del pagato* e del *riservato* (tav. I.56). Infatti per alcune province il rapporto di provvista (riservato medio su pagato medio) arriva a toccare valori elevati, con un riservato medio anche fino a circa 7 volte il pagato medio (*Campobasso*) e comunque in molti casi a 4 volte, e frequentemente superiore alla media delle 21 province (3,5);
- con riferimento agli *altri indicatori* relativi ai sinistri riportati nella tavola I.55, si osserva che, per effetto degli andamenti sopra evidenziati per numeri e importi, il *loss ratio* è cresciuto, anche sensibilmente, in alcune *province del Centro Sud* per le quali si erano osservati dati particolarmente proficui nel 2013 (cfr. Relazione Annuale IVASS 2013 pagg. 61-62), *Napoli* dal 55% al 68%; *Bari* dal 59,2% al 70,8%. *Reggio Calabria* dal 59,6% al 64,1%. Per quanto riguarda la *velocità di liquidazione* dei sinistri risulta in particolare aggravata la situazione di *Napoli* che ha visto calare al 39,8% (di oltre 5 punti) la già lenta liquidazione del 2013 (45,4%) presentando così il record di lentezza italiano nel 2014 (media Italia 67,0%; 21 province 63,9%);
- per quanto concerne i *prezzi*, considerando dapprima il *premio puro* (prodotto di frequenza per costo medio totale) (cfr. tav. I.56), il pur lieve aumento nelle 21 province (+0,4%) rispetto alla media nazionale - in calo del 2,3% - mostra delle differenze anche notevoli da provincia a provincia: si registrano infatti forti aumenti ad *Aosta*, *Trieste*, *L'Aquila*, *Campobasso*, *Bari*, *Potenza*, *Reggio Calabria* e sensibili diminuzioni a *Cagliari*, *Palermo* *Bolzano* che esibisce il premio puro più basso tra le 21 province (179 euro). Se si analizza il *premio medio lordo*, si osserva, che in media, lo stesso non ha seguito, rispetto al 2013, l'andamento del *premio puro*, ma con l'eccezione di *Aosta*, gli assicurati hanno ricevuto uno "sconto" rispetto al premio lordo mediamente pagato nel 2013 (-3,9% nelle 21 province e -4,9% nel totale Italia).

Con riferimento al *prezzo effettivo* al quarto trimestre 2014, dalla tavola I.56 si osserva che il suo ammontare è sempre inferiore in tutte le 21 province al *premio medio lordo* corrisposto dagli assicurati durante l'intero arco del 2014. Ciò indica una tendenza alla diminuzione del premio medio lordo nell'ultimo periodo del 2014.

Ciò trova peraltro conferma dal raffronto dell'andamento delle rispettive variazioni del prezzo medio effettivo e del premio medio lordo nelle 21 province; ad esempio *Bari* rispettivamente, -9,6% premio medio lordo e -13% prezzo medio effettivo al quarto trimestre 2014, *Potenza* (+4,5%; -9%), *L'Aquila* (-4,2%; -8,7%) e *Napoli* (-7,1%; -8,7%).

Per quanto concerne l'età, le diminuzioni del prezzo medio effettivo (tavola I.56) sono più elevate per la fascia di età 35-45 (-8,5%) e più contenute per gli assicurati fino a 25 anni (-3,7%).

### 6.3 - IPER: Indagine prezzi effettivi r.c. auto

Oggetto dell'indagine sono gli importi dei premi effettivamente pagati dagli assicurati per la garanzia r.c. auto e le principali componenti che, nei contratti stessi, concorrono alla determinazione del prezzo finale. La rilevazione campionaria, avviata dall'IVASS nell'ottobre 2013, ha come oggetto i contratti delle autovetture possedute da persone fisiche e dunque non comprende i motocicli, gli autocarri e le flotte.

L'indagine che ha come universo di riferimento i contratti stipulati/rinnovati nel corso del trimestre (contratti "nuovi"), consta di una rilevazione trasversale, dimensionata sul 30% della popolazione (il campione consiste di circa 2 milioni di targhe), e di una componente longitudinale (Panel) che contiene informazioni sulla sequenza dei contratti stipulati da un milione di individui.

#### 6.3.1 Andamento dei prezzi effettivi nel 2014

Il premio medio pagato dagli assicurati (tavola I.58) per i contratti stipulati o rinnovati tra il 1° ottobre e il 31 dicembre 2014 è pari a 475 euro, il 50% degli assicurati paga un premio superiore a 428 euro, il 10% degli assicurati più di 740 euro mentre solo il 10% degli assicurati paga meno di 265 euro.

Tavola I. 58 - Statistiche sulla distribuzione del premio

Periodo	Media	Mediana	C.v. %	Dev. Stand	(importi in euro)					
					10° Perc.le	75° Perc.le	90° Perc.le	90°-10° Perc.le	50°-10° Perc.le	90°-50° Perc.le
4° trim. 2013	515,0	461,7	45,7	235	286	612	808	522	176	346
1° trim. 2014	495,7	446,0	45,2	224	278	588	773	495	168	327
2° trim. 2014	488,0	439,9	45,2	221	273	580	761	488	167	321
3° trim. 2014	488,9	440,1	45,5	222	271	581	764	493	169	324
4° trim. 2014	475,0	428,1	45,1	214	265	584	740	474	163	312

Fonte: IPER.

*Nel 2014 il premio medio è diminuito del -7,8%<sup>21</sup>, quello mediano del -7,3%. Se questo trend fosse stabile nei prossimi anni e la media dei prezzi in Europa rimanesse invariata ai livelli del 2012, il differenziale tra il prezzo medio prevalente in Italia e la media europea verrebbe azzerato nell'arco di 6 anni<sup>22</sup>.*

L'analisi del trend dei prezzi su base mensile (figura I.41a) evidenzia per il 2014 un andamento decrescente, non monotono: la diminuzione più significativa si registra nel mese di

<sup>21</sup> Tale valore equivale alla variazione percentuale del prezzo medio delle polizze stipulate nel 4° trimestre 2014 rispetto al 4° trimestre 2013.

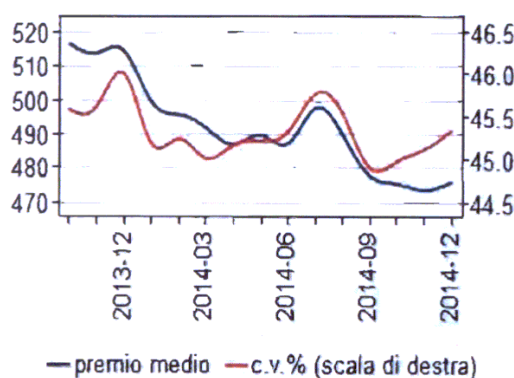
<sup>22</sup> Fonte: "Quaderno IVASS n. 1": il premio netto medio 2012 dei 4 grandi paesi, esclusa l'Italia, è pari a 225 euro.

gennaio (-2,9%, circa un terzo del decremento annuale), nei mesi successivi dell'anno la riduzione dei prezzi è proseguita in misura più contenuta.

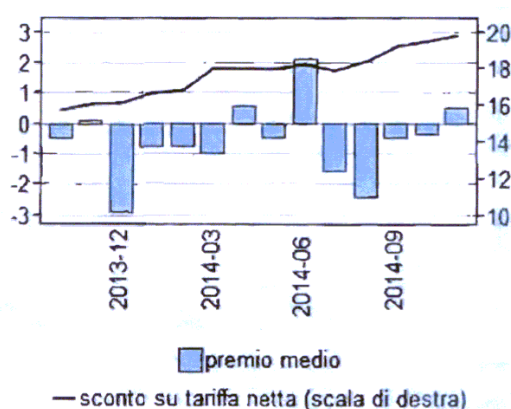
Le oscillazioni nell'andamento mensile del premio risentono della correlazione tra il mese di stipula e le caratteristiche di alcune variabili legate alla rischiosità degli assicurati (ad esempio la classe di Bonus Malus, la tipologia di alimentazione del veicolo e la rateizzazione del pagamento): ad esempio nei contratti stipulati nel mese di luglio, per le variabili sopra menzionate, risultano maggiormente rappresentate le modalità corrispondenti a profili di rischio più alti con evidenti ripercussioni sul livello medio del premio.

Opposto rispetto a quello del premio è l'andamento dello sconto (figura I.41b) che ha registrato nel 2014 un aumento del 19,2%; la percentuale dello sconto sulla tariffa netta (il premio al netto della fiscalità più sconto) è aumentata del 3,7% nei dodici mesi terminati a dicembre 2014.

**Figura I.41a - Valori mensili del premio e del coefficiente di variazione**



**Figura I.41b - Variazioni mensili del premio e della percentuale di sconto sulla tariffa netta (valori percentuali)**



Fonte: IPER.

### 6.3.2 La dinamica della dispersione dei prezzi

Nel 2014 la dispersione dei prezzi, pur rimanendo su livelli alti, si è moderatamente attenuata (-1,3% del coefficiente di variazione).

Di conseguenza, nel 2014 alla flessione dei prezzi della copertura r.c. auto si è abbinata una diminuzione della loro variabilità.

Confrontando l'andamento mensile del prezzo e quello del coefficiente di variazione (figura I.41a), osserviamo come i valori massimi delle due curve si registrino negli stessi mesi (dicembre 2013 e luglio 2014).

### 6.3.3 I prezzi nel territorio

Le tavole A14 e A15 riportano i valori medi del premio per provincia di residenza del proprietario e le variazioni del prezzo registrate da Iper tra il 4° trimestre 2014 e il 4° trimestre del 2013 e tra il 4° e il 2° trimestre 2014.

Le figure sottostanti (I.42a e I.42b) mostrano una correlazione (0,33) tra il livello dei prezzi e la sua variazione annua. Nelle province contraddistinte da prezzi più elevati nel 2013 (in Puglia, Calabria e Campania) la diminuzione del premio è stata maggiore; spesso ove il livello dei prezzi 2013 era più contenuto le variazioni sono state di minore entità (province settentrionali).

Anche le variazioni annuali di prezzo su base provinciale risultano in diminuzione (cfr. par. 6.2.2).

Figura I.42a – Livello del premio medio  
(contratti stipulati nel 4° trimestre 2013)

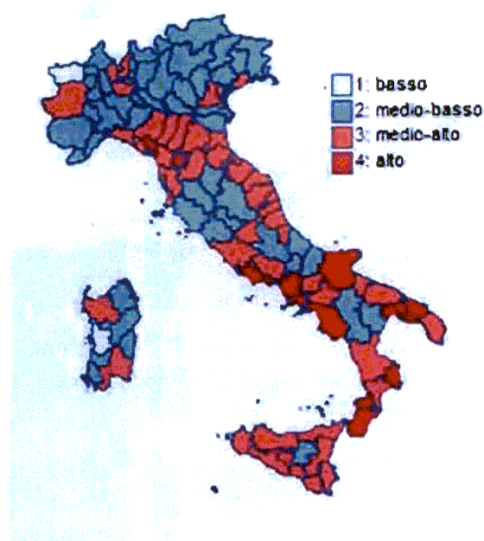
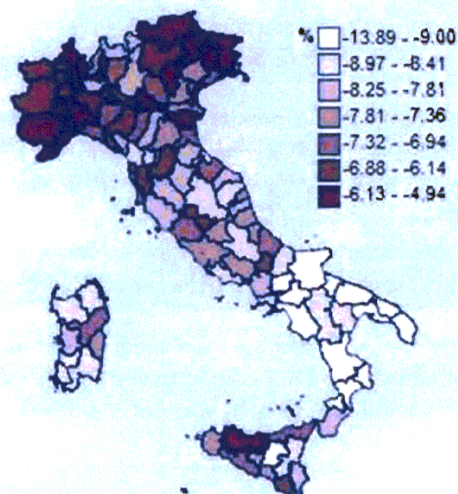


Figura I.42b – Premio medio e variazioni percentuali  
(4° trimestre 2014 su corrispondente 2013)



Fonte: IPER.

### 6.3.4 - Analisi delle componenti del premio

Sui contratti stipulati nel 4° trimestre 2014 (tavola I.59), a fronte di un premio medio di 475 euro sono stati pagati in media 58 euro di imposte e 40 euro per il Servizio Sanitario Nazionale.

In media le imposte assorbono il 12,2% del premio pagato (15,5% del premio imponibile), mentre l'8,4% del premio pagato (10,5% del premio imponibile) è destinato al servizio

sanitario nazionale quale contributo per i costi sostenuti per l'assistenza alle persone con lesioni da incidenti stradali.

Ne consegue che l'ammontare medio del premio corrisposto per la copertura del rischio al lordo delle provvigioni, delle spese di gestione e dell'eventuale profitto dell'impresa, è di 377 euro (79,4% del premio pagato).

Tavola I.59 - Statistiche sulle componenti del premio  
(contratti stipulati nel 4° trimestre 2014)

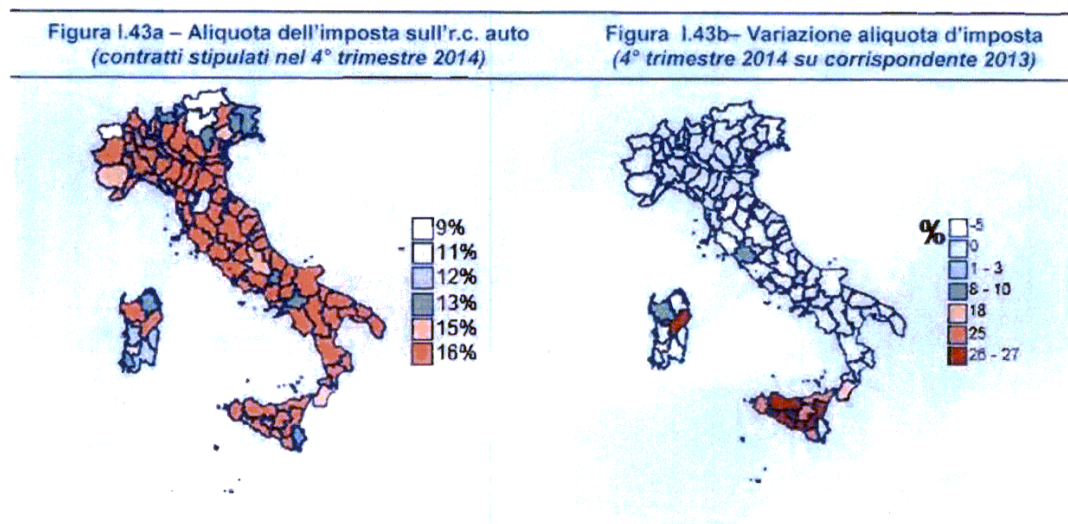
Variable	Media	Dev. Stand	10° Perc.le	Mediana	75° Perc.le	90° Perc.le	C.v. %
<b>PREMIO</b>	<b>475</b>	<b>215</b>	<b>264</b>	<b>429</b>	<b>565</b>	<b>740</b>	<b>137</b>
imposte	58	27	31	53	70	92	47
s.s.n.	40	18	22	36	47	62	45
premio netto	377	170	211	340	448	586	45
(di cui provvigioni)	39	20	20	35	48	63	50

Fonte: IPER.

Con i dati di Iper è stato calcolato il rapporto medio tra le imposte e il premio netto che costituisce un'approssimazione dell'aliquota d'imposta gravante sul premio r.c. auto stabilita, di anno in anno, su base provinciale: l'intervallo di variabilità dell'aliquota è 9 - 16%.

La figura I.43a mostra la variabilità nelle province della *proxy* dell'aliquota d'imposta r.c. auto (tavola A14). Per rendere più immediata la lettura del dato, l'aliquota è stata arrotondata al punto percentuale. La maggioranza delle province (86 su 110) si attesta sull'aliquota massima consentita (16%). Solo 3 province (Aosta, Bolzano e Trento) prevedono l'aliquota minima (9%). Le restanti province con livelli d'imposta sul premio r.c. auto inferiori al valore base sono: Firenze, Gorizia e quattro delle otto province sarde.

Nel 2014 (figura I.43b) l'aliquota d'imposta sulla r.c. auto è aumentata in 15 province: incrementi di tassazione sono avvenuti nelle province siciliane, in due delle province sarde e a Reggio Calabria. Solo nella provincia di Firenze l'aliquota è stata rivista al ribasso.



Fonte: IPER.

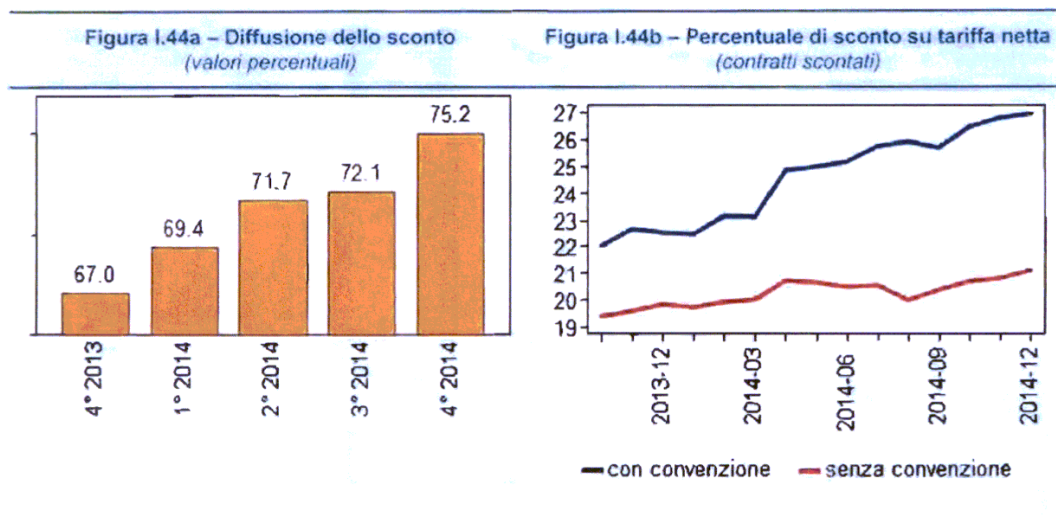
Alle provvigioni è destinato in media il 10,3% del premio netto. Queste esibiscono una notevole variabilità (il coefficiente di variazione è pari al 50%). L'analisi delle provvigioni rispetto al canale di distribuzione prevalente dell'impresa (tavola I.60) indica per le imprese con rete di distribuzione agenziale una percentuale di sconto in linea con il dato nazionale (10,4%); nelle imprese che distribuiscono tramite sportello bancario o postale l'incidenza delle provvigioni è più che dimezzata rispetto alla media nazionale (4,8%).

Tavola I.60 - Provvigioni per canale distributivo prevalente (contratti stipulati nel 4° trimestre 2014)							
Canale di distribuzione	Distribuzione % contratti	Contratti con provvigioni %	Aliquota media	10° Perc.le	Aliquota Mediana	90° Perc.le	C.v. %
agenzia	85,8	98,8	10,4	7,0	10,7	12,7	17,0
banca/posta	2,2	82,2	4,8	1,9	5,0	8,5	49,2
telefono	12,0	10,0	8,2	3,9	7,8	12,0	42,8

Fonte: IPER.

### 6.3.5 - Lo sconto e le convenzioni

La quota delle polizze oggetto di sconto è aumentata nel 2014 (figura I.44a): sulle stipule del 4° trimestre 2014 è pari al 75,2%.



Fonte: IPER.

Lo sconto, ovvero la differenza tra la tariffa netta e il premio al netto della fiscalità e del contributo al s.s.n., viene applicato a 3 contratti su 4, ha un'elevata dispersione e la sua distribuzione ha una forte asimmetria positiva (tavola I.61): il coefficiente di variazione è pari al 97%; lo sconto applicato è in media pari al 23% della tariffa netta (120 euro su 492), il 10% degli assicurati ottiene uno sconto inferiore al 5%, nel 90% dei contratti lo sconto è inferiore al 42%, l'1% degli assicurati ottiene sconti superiori al 60% della tariffa netta.

**Tavola I.61 - Statistiche sullo sconto – contratti scontati**  
(contratti stipulati nel 4° trimestre 2014)

Presenza di una convenzione	Tariffa netta media	Distribuzione % dei contratti	Sconto su tariffa netta (incidenza % media)	Sconto c.v. %	Sconto su Tariffa netta (incidenza %)					
					5° Per.le	10° Per.le	Mediana	90° Per.le	95° Per.le	99° Per.le
no	487,7	77,4	21	102	2	4	19	40	47	59
si	506,7	22,6	27	82	4	8	26	47	51	60
Totale	492,0	100,0	23	97	2	5	20	42	49	60

Fonte: IPER.

La tavola I.61 mostra come le polizze emesse in collegamento con una convenzione collettiva siano maggiormente soggette a sconti che determinano una riduzione della tariffa netta più consistente (27%). Nel 2014 si è accentuato il differenziale tra lo sconto applicato alle polizze in convenzione e quelle prive di convenzione (figura I.44b).

Nelle polizze in convenzione lo sconto è distribuito in modo più omogeneo tra le polizze (il coefficiente di variazione è circa 1/3 di quello della distribuzione dei contratti non convenzionati) e la sua distribuzione ha una minore asimmetria.

### 6.3.6 La clausola contrattuali

#### La formula di guida

La guida libera e la guida esperta (tavola I.62) sono le tipologie di formula di guida più diffuse nel mercato italiano (presenti nel 91% dei contratti r.c. auto).

Tavola I.62 - Formula guida: statistiche sulla distribuzione del premio (contratti stipulati nel 4° trimestre 2014)								
Formula guida	Distribuzione % dei contratti	Media	Mediana	C.v. %	Dev. Stand	10° Perc.le	75° Perc.le	90° Perc.le
guida esclusiva	4,9	521,9	468,9	44,8	234	288	626	823
guida esperta	42,8	471,6	424,5	44,9	212	264	561	736
guida libera	48,0	471,6	426,4	44,8	211	266	559	730
altre	4,3	494,5	441,4	48,6	240	258	590	785
Totale	100,0	475,0	428,1	45,1	214	265	564	740

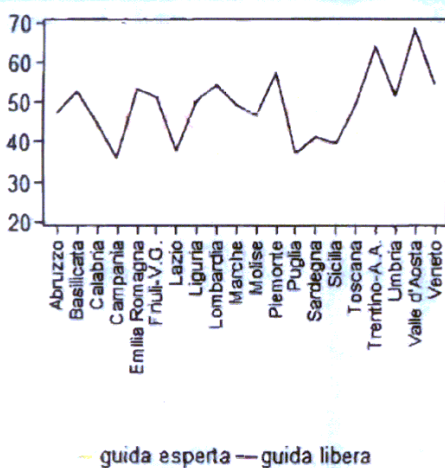
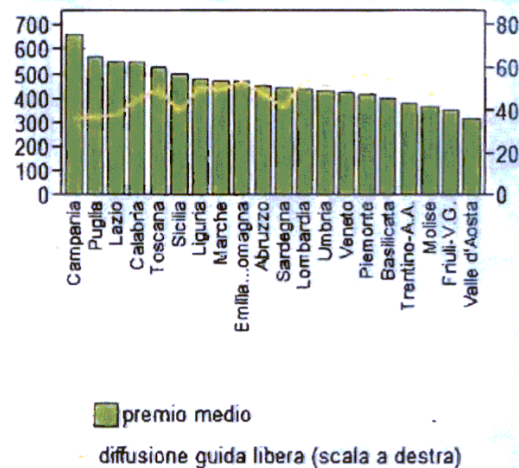
Fonte: IPER.

I contratti con "guida libera" non prevedono vincoli circa i conducenti dei veicoli. I contratti con "guida esperta" prevedono che il veicolo sia guidato da persone esperte, appartenenti ad una certa fascia di età e con una certa esperienza di guida; in questi contratti la copertura assicurativa è condizionata al rispetto delle limitazioni relative ai conducenti, tali limitazioni, variabili da impresa a impresa, riguardano l'età minima del conducente (spesso pari a 25 anni) e in alcuni casi un numero minimo di anni di patente (di solito 2). I contratti con "guida esclusiva" prevedono che il veicolo possa essere guidato da un unico conducente.

La diffusione tra le imprese delle tipologie di formula guida non è uniforme: mentre la guida libera è offerta da tutte le imprese, sono solo 30 le imprese che offrono la guida esperta, 20 imprese prevedono anche la guida esclusiva, altre formule di guida sono previste solo da 12 imprese.

L'analisi del premio rispetto alla formula di guida evidenzia valori più elevati a fronte della clausola di guida più restrittiva: i contratti che prevedono la "guida esclusiva" hanno un premio medio di 522 euro (46 euro sopra la media nazionale). Tale dato contro-intuitivo è da porre in relazione con la ripartizione per classe di Bonus-Malus (tavola A16) dei contratti: nei contratti che prevedono la "guida esperta" il peso delle classi più alte (dalla 4 alla 18) è quasi doppio rispetto al dato nazionale (27,2% contro il 15,1%).

Ove la guida libera è più diffusa meno popolare è la guida esperta e viceversa (figura I.45a). Esiste una correlazione inversa tra il livello del premio e la diffusione della formula guida libera (figura I.45b): la formula che consente maggiore libertà riguardo alla conduzione del veicolo è meno diffusa nelle regioni caratterizzate da alti livelli di prezzi (Campania, Puglia, Lazio, Calabria) mentre i residenti nelle regioni ove i prezzi sono più bassi scelgono in misura prevalente la formula che consente maggiore libertà di guida (Valle d'Aosta, Trentino Alto Adige, Piemonte).

Figura I.45a – Diffusione delle formule guida  
(contratti stipulati nel 4° trimestre 2014)Figura I.45b – Premio e percentuale di contratti con guida libera  
(contratti stipulati nel 4° trimestre 2014)

Fonte: IPER

### *1. Ispezione preventiva*

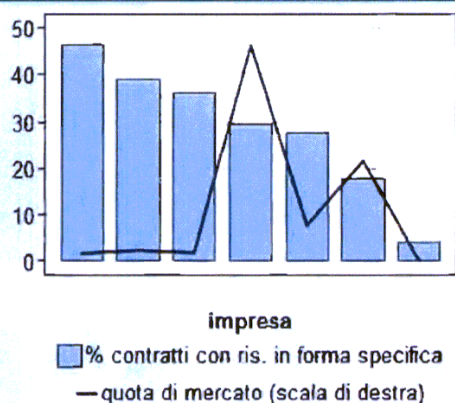
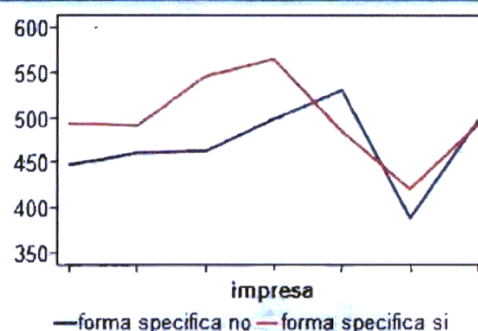
La clausola facoltativa di ispezione preventiva prevede che le imprese possano effettuare l'ispezione del veicolo prima della stipula del contratto, concedendo in tal caso, a parità degli altri fattori di rischio, una riduzione del premio. Si ritiene che tale clausola abbia una funzione di dissuasione delle frodi.

Dai dati risulta che la clausola è praticamente assente dal mercato italiano: per i contratti rinnovati/stipulati nel quarto trimestre 2014 è proposta da una sola compagnia ed è presente, solo nello 0,1% dei contratti.

### *1. Risarcimento in forma specifica*

La clausola del risarcimento in forma specifica prevede che, in caso di sinistro non "a colpa", l'assicurato si rivolga per la riparazione del danno alle officine convenzionate con la propria compagnia.

La percentuale di contratti in cui è presente la clausola è, a livello nazionale, pari al 10,7%. La diffusione di questa tipologia di rimborso è molto differenziata nel mercato italiano (figura I.46a): la clausola di risarcimento in forma specifica è presente nei contratti stipulati da 7 imprese, la cui quota di mercato complessiva è del 41%.

Figura I.46a – Risarcimento in forma specifica  
(contratti stipulati nel 4° trimestre 2014)Figura I.46b – Risarcimento in forma specifica:  
premio medio per impresa  
(contratti stipulati nel 4° trimestre 2014)

Fonte: IPER.

Gli assicurati che scelgono la clausola di risarcimento in forma specifica sono quelli che pagano mediamente un prezzo più alto: i contratti in cui è previsto il risarcimento in forma specifica costano in media il 4,8% in più rispetto ai contratti con risarcimento in modalità standard (506 euro contro 482)<sup>23</sup>.

#### Una chiave di lettura della correlazione tra il prezzo e la clausola di risarcimento in forma specifica

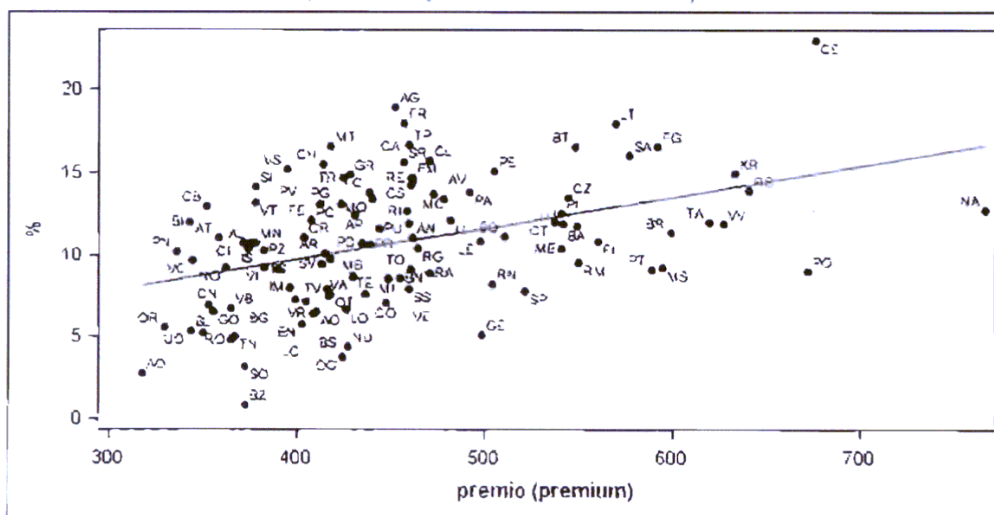
La correlazione positiva tra i prezzi e la presenza della clausola è spiegabile con l'esistenza di altri fattori di rischio correlati alla scelta della clausola.

L'analisi dei portafogli delle imprese (tavola A17) che offrono questa tipologia di risarcimento evidenzia come la clausola sia più diffusa nei contratti degli assicurati più rischiosi: l'incidenza delle classi di Bonus-Malus superiori alla prima passa dal 22,7% in assenza della clausola al 24,5 nei contratti con la clausola.

Si osserva inoltre (figura I.47) una minore diffusione della clausola nelle province meno sinistrose (le province settentrionali e in particolare quelle del nord-est) mentre la clausola è più diffusa nei contratti dei residenti nelle province del centro-sud (nella provincia di Caserta la clausola registra la maggiore diffusione, 23%, incidenze superiori al 15% si rilevano nelle province siciliane di Agrigento, Caltanissetta, Siracusa e Trapani, in Sardegna a Medio-Campidano, in Puglia a Barletta-Andria-Trani e a Foggia, nonché a Matera, Salerno, Chieti, Pescara, Frosinone e Latina).

<sup>23</sup> Dato relativo al sottoinsieme delle imprese che offrono questa clausola.

Figura I.47 – Premio medio e risarcimento in forma specifica  
(contratti stipulati nel 4° trimestre 2014)<sup>24</sup>



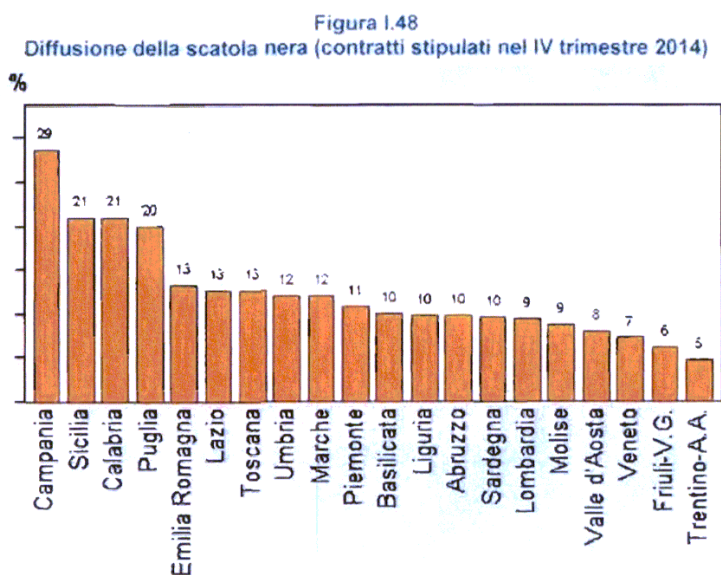
Fonte: IPER.

#### *La scatola nera*

La presenza di una scatola nera sul veicolo assicurato si sta diffondendo a ritmi significativi. La sua incidenza è passata dall'11,2% dei veicoli assicurati (fine 2013) al 13,4% (fine 2014).

Le due finalità di sistema antifrode e di strumento tariffario sono entrambe perseguite dalle imprese sebbene la prima risulti ancora prevalente, alla luce degli sconti praticati per incentivare l'offerta contrattuale, strettamente correlati, su base geografica, con il livello dei premi e delle frodi.

<sup>24</sup> Statistiche calcolate sull'intero campione.



Fonte: IPER.

#### 6.3.7 - Il tasso di mobilità degli assicurati tra le compagnie

Nel corso 2014 il 15,2% degli assicurati ha cambiato compagnia.

Gli assicurati che nel 2014 hanno cambiato compagnia (tavola I.63) hanno ottenuto, in media, una riduzione del premio del 21,8% (pari a 123 euro), mentre per coloro che non hanno cambiato compagnia (85% del totale) il premio è diminuito in media solo del 5% (24 euro in media in meno rispetto al 2013): le compagnie offrono sconti significativi per acquisire nuove quote di mercato.

*La conquista di nuova clientela ha rappresentato un fattore determinante per la riduzione dei prezzi.*

Tavola I.63 – Cambio compagnia e variazioni del premio  
(2014 su 2013 - contratti stipulati nel 4° trimestre)

Cambio compagnia	Premio iniziale	Premio finale	Variazione Annuale %	Distribuzione %
no	493	469	-5,0	85
si	564	441	-21,8	15

Fonte: IPER

**Tavola I.64 – Mobilità degli assicurati nel 2014: Differenziale di prezzo per classe di Bonus Malus (2014 su 2013: contratti stipulati nel 4° trimestre)**

gruppo di Bonus Malus	Senza cambio			Con cambio		
	Premio medio 2013	Premio medio 2014	variazione annua %	premio medio 2013	premio medio 2014	variazione annua %
classe 1	455	435	-4,4	509	404	-20,6
classi 2 e 3	556	533	-4,0	620	497	-19,9
classi da 4 a 10	616	593	-3,8	682	531	-22,0
classi da 11 a 18	843	808	-4,1	974	754	-22,6

Fonte: IPER

#### *Chi cambia compagnia?*

Il tasso di mobilità aumenta al crescere della classe di merito degli assicurati (figura 8): nella prima classe il tasso di cambio è inferiore alla media nazionale (14%), nelle classi più alte (da 11 a 18) arriva al 22%. Gli assicurati che decidono di cambiare hanno mediamente una classe di merito più alta rispetto a coloro che non cambiano compagnia (classe 2,6 contro 2,2); la tavola I.64 mostra come la variazione percentuale annua del premio con gli assicurati che cambiano compagnia sia, tipicamente, più elevata all'aumentare della classe di merito. Per esempio gli assicurati in classe uno che cambiano sono soggetti a riduzioni di prezzo pari a -20,6%, mentre quelli che non cambiano ottengono riduzioni del -4,4%. Di contro gli assicurati nelle classi 11-18 che cambiano compagnia ottengono riduzioni pari al 22,6%, a fronte di un -4,1% in assenza di cambio compagnia.

Figura I.49a – Tasso di cambio compagnia nel 2014 per classi di Bonus-Malus (contratti stipulati nel 4° trimestre)

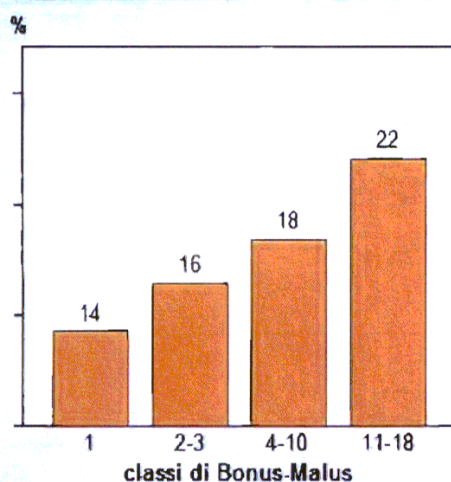
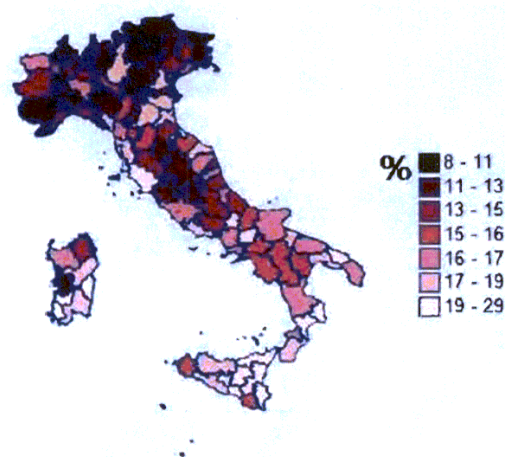


Figura I.49b - Tasso di cambio compagnia nel 2014 (contratti stipulati nel 4° trimestre)



Fonte: IPER

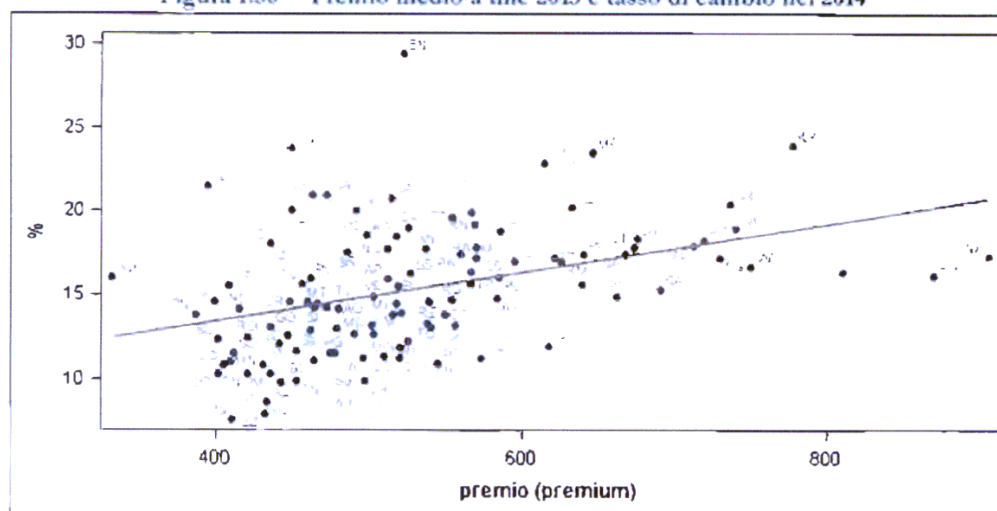
La figura I.49b rappresenta la mobilità degli assicurati nel territorio. La tavola A18 riporta, su base provinciale, il tasso di cambio compagnia e la variazione annua del premio in assenza e in presenza di cambio di compagnia.

Le province meridionali registrano i più alti tassi di cambio compagnia: a Benevento si osserva la mobilità più elevata (29%), valori elevati di mobilità si registrano in Calabria (Crotone, Catanzaro e Reggio Calabria), in Puglia (Brindisi e Taranto) e in Sicilia (Caltanissetta, Catania, Enna, Messina e Siracusa). Più bassa è la mobilità nelle province settentrionali e in particolare al nord-est. Al centro osserviamo tassi di mobilità attorno alla media nazionale, nel centro si distinguono per l'alta mobilità le province di Grosseto e Livorno.

I dati (figura I.50) mostrano l'esistenza di una correlazione diretta tra il tasso di mobilità e il premio medio: nelle province ove il premio pagato è più elevato, più alto è il ricorso degli assicurati alla mobilità quale mezzo per ottenere risparmi sul costo della polizza.

Queste statistiche dimostrano che i consumatori sono attivi nella ricerca di prezzi più vantaggiosi, e che maggiore è il premio pagato più intensa è la ricerca di riduzioni di premio offerte dal mercato (*outside options*): gli assicurati più rischiosi (classe di merito più alta/province più sinistrose) sono maggiormente propensi a cambiare.

Figura I.50 – Premio medio a fine 2013 e tasso di cambio nel 2014



Fonte: IPER.

Qualche esempio delle variazioni annue del premio per i due gruppi di assicurati: Trento - 30,6% con cambio e -4,8% senza, Bari -26% e -9,8%, Milano -24,3% e -4,6%, Napoli -22,8% e -6,2%, Roma -22% e -4,1%.

## 6.4 - L'attività antifrode

### 6.4.1 - L'attività antifrode dell'IVASS e l'archivio integrato antifrode

#### L'attività dell'IVASS

Alimentata dai dati comunicati dalle imprese di assicurazione, la Banca dati sinistri (BDS) contiene le informazioni relative ai sinistri r.c. auto accaduti nel territorio nazionale tra veicoli immatricolati in Italia. Contiene altresì anche le informazioni relative all'anagrafe dei testimoni e all'anagrafe dei danneggiati. Questi archivi possono essere consultati per finalità di antifrode assicurativa dalle stesse imprese che li alimentano, dalle Autorità pubbliche (forze di polizia) e dai soggetti terzi individuati dalla legge.

Nell'anno di riferimento sono stati effettuati diversi interventi volti al miglioramento della funzione antifrode nel settore della r.c. auto:

- in attuazione della nuova formulazione dell'art. 148 del Cap, che prevede l'obbligo di consultazione della banca dati sinistri, sono state sollecitate le imprese operanti in libera prestazione di servizi, oltre che a consultare, anche ad alimentare la BDS; ciò anche al fine di perseguire la completezza della banca dati con riferimento ai sinistri accaduti sul territorio della Repubblica ma coperti da imprese estere;