

Il mercato assicurativo

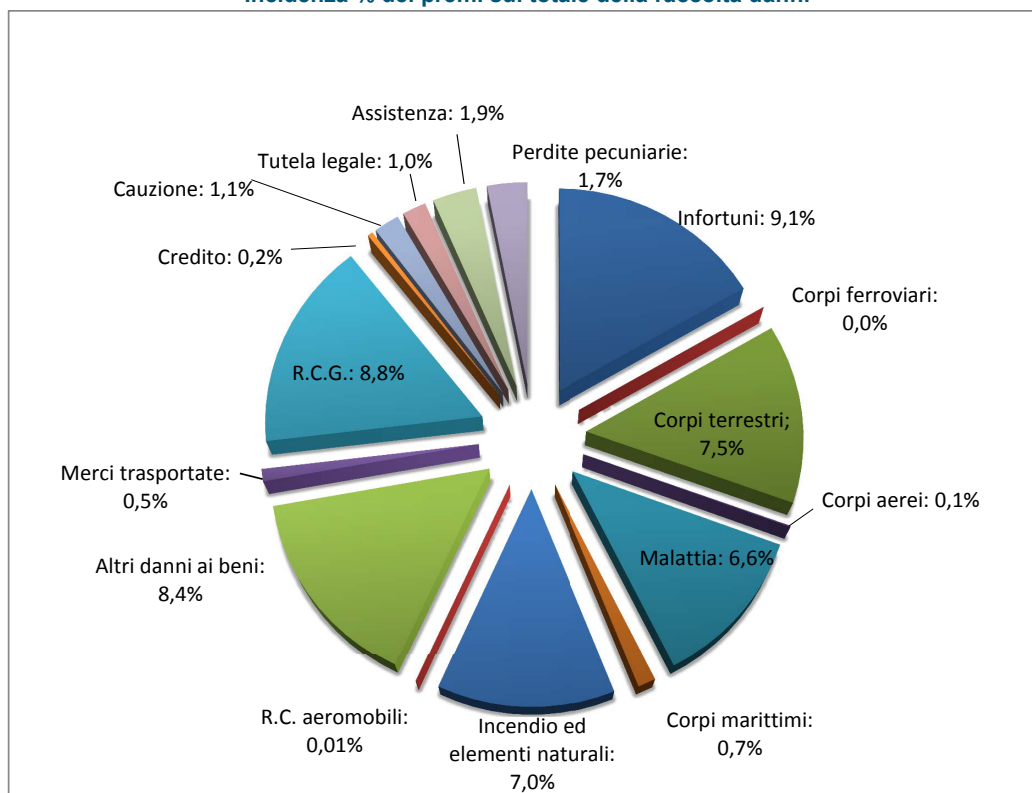
Tavola I.59 - Andamenti tecnici altri rami danni - portafoglio italiano										
										(migliaia di euro)
Ramo	Sinistri/premi di comp.		Spese gestione/premi di comp.		Combined Ratio		Saldo tecnico del lavoro diretto		Risultato del conto tecnico (diretto e indiretto)	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Comparto salute										
<i>Infortuni</i>	43,8%	41,4%	34,7%	35,0%	78,5%	76,5%	572.667	612.704	617.310	634.370
<i>Malattia</i>	67,9%	67,6%	23,0%	23,1%	91,0%	90,7%	144.155	121.545	158.749	141.764
Totale							716.822	734.249	776.059	776.134
Comparto auto - solo corpi terrestri										
<i>Corpi di veicoli terrestri</i>	60,8%	58,2%	28,9%	30,5%	89,7%	88,7%	238.218	261.259	249.173	261.423
Trasporti										
<i>Corpi ferroviari</i>	-	20,1%	19,4%	22,7%	-292,7%	42,7%	15.830	2.386	13.147	2.481
<i>Corpi aerei</i>	312,1%	39,6%	17,6%	16,8%	41,6%	56,5%	12.044	8.732	1.607	9.460
<i>Corpi marittimi</i>	24,0%	85,1%	17,6%	16,9%	112,0%	102,0%	-32.472	-7.793	-8.760	-22.517
<i>Merci trasportate</i>	94,4%	41,9%	30,2%	29,2%	77,0%	71,2%	29.950	42.113	11.990	26.232
<i>R.C. aeromobili</i>	46,8%	-79,9%	15,6%	11,6%	87,7%	-68,2%	888	23.010	-4.843	12.425
Totale							26.240	68.448	13.141	28.081
Comparto property										
<i>Incendio ed elementi naturali</i>	54,2%	56,3%	32,9%	33,4%	87,1%	89,8%	220.746	155.993	61.985	122.966
<i>Altri danni ai beni</i>	69,7%	60,5%	29,2%	31,3%	98,9%	91,8%	-19.081	169.961	-127.841	58.254
<i>Perdite pecuniarie</i>	42,8%	34,4%	42,0%	44,3%	84,7%	78,7%	64.985	99.476	74.824	114.657
Totale							266.650	425.430	8.968	295.877
R.C. generale										
<i>R.C.G.</i>	67,4%	54,7%	30,9%	31,4%	98,3%	86,1%	-14.787	319.355	219.373	556.728
Credito / Cauzione										
<i>Credito</i>	102,0%	74,8%	33,5%	35,1%	135,5%	109,9%	-24.675	-10.247	-19.970	-8.323
<i>Cauzione</i>	73,7%	76,7%	35,6%	33,8%	109,2%	110,5%	-68.417	-73.093	-38.138	-17.521
Totale							-93.092	-83.340	-58.108	-25.844
Tutela / Assistenza										
<i>Tutela legale</i>	22,3%	26,7%	37,9%	37,9%	60,2%	64,5%	115.719	108.207	108.243	99.906
<i>Assistenza</i>	28,4%	32,0%	33,8%	33,4%	62,2%	65,4%	191.836	186.046	155.779	140.229
Totale							307.555	294.253	264.022	240.135
Totale							1.447.606	2.019.654	1.472.628	2.132.534

Tra i rami aventi una certa importanza nella raccolta premi, la figura I.30 evidenzia il comparto salute (infortuni e malattia) con un risultato tecnico positivo di 776 milioni di euro, i rami tutela e assistenza con un risultato tecnico positivo per 240 milioni, il ramo corpi di veicoli terrestri (261 milioni di euro), e infine il ramo r.c. generale per 557 milioni. Forte crescita per il comparto *property* che tocca quota 296 milioni di euro.

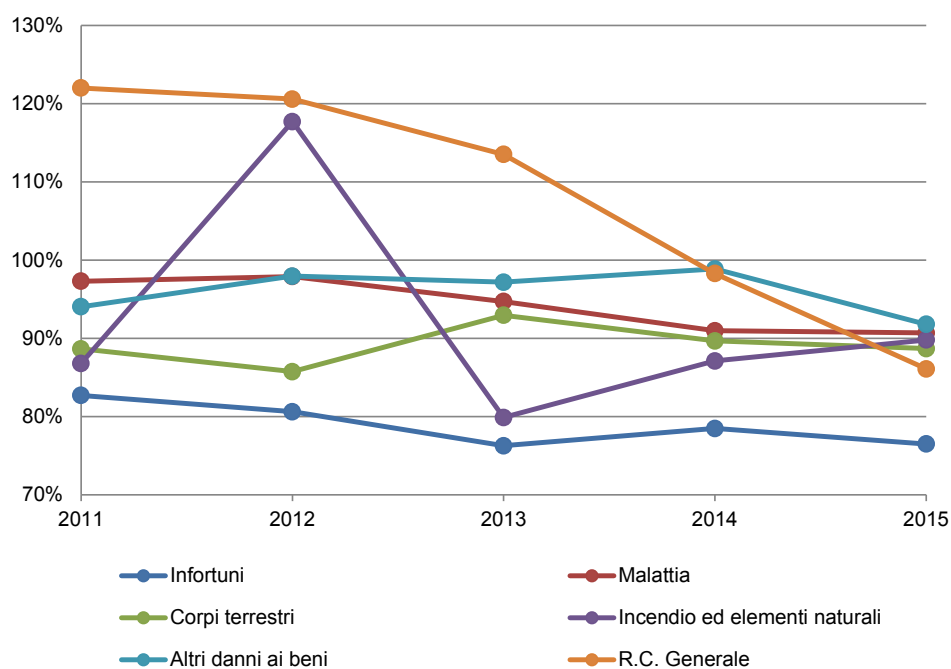
Relazione sull'attività svolta

Figura I.30 - Altri rami danni

Altri rami danni 2015
Incidenza % dei premi sul totale della raccolta danni



Con riferimento al *combined ratio* (figura I.31), esibiscono valori particolarmente elevati i seguenti rami: credito (109,9%), corpi marittimi (102%) cauzione (110,5%). Il ramo infortuni presenta un *combined ratio* del 76,5%, il ramo malattia del 90,7%, altri danni ai beni del 91,8% e incendi ed elementi naturali dell'89,8%. Risulta in diminuzione rispetto all'anno precedente il *combined ratio* per il ramo r.c. generale (86,1%).

*Il mercato assicurativo***Figura I.31 - Andamento del Combined Ratio di bilancio altri rami danni
Rami principali****6. - IL RAMO R.C. AUTO: PREMI, SINISTRI E PREZZI****6.1. - Semplificazione amministrativa: dematerializzazione e digitalizzazione dei documenti assicurativi, attestato di rischio dinamico**

Continua la prevista semplificazione amministrativa del ramo r.c. auto e ormai la fase assuntiva dei contratti è affidata alle banche dati che recano le informazioni sulle coperture precedentemente affidate alla sola gestione cartolare.

Anche nel 2015 è proseguito il processo di snellimento della fase assuntiva attraverso la realizzazione della dematerializzazione dell'attestato di rischio, l'entrata in vigore della dematerializzazione del contrassegno assicurativo e la digitalizzazione della documentazione assicurativa:

- con il Regolamento n. 9 del 19 maggio 2015, è stata emanata la nuova disciplina della banca dati attestati di rischio e dell'attestazione sullo stato del rischio e con il

Relazione sull'attività svolta

Provvedimento IVASS n. 35/2009 ne sono stati disciplinati gli adempimenti di natura tecnica. Le informazioni contenute sull'attestato di rischio sono trasmesse dalle imprese all'ANIA che gestisce la Banca Dati ATRC sulla base delle disposizioni dettate dall'IVASS. Pertanto a decorrere dal 1° luglio 2015, le imprese di assicurazione operanti nel settore assicurativo auto sul territorio nazionale non devono più rilasciare l'attestazione cartacea relativa allo stato del rischio ma sono tenute ad alimentare tale Banca Dati con tutte le informazioni necessarie, rispondendo degli eventuali errori o omissioni.

- da ottobre è cessato l'obbligo di esporre sul veicolo il contrassegno di assicurazione che l'impresa di assicurazione doveva consegnare all'assicurato unitamente al certificato di assicurazione e alla restante documentazione contrattuale. Le forze dell'ordine possono effettuare i controlli circa il rispetto dell'obbligo di assicurazione da remoto, consultando la Banca Dati delle coperture gestita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e, anche qualora la copertura non sia rintracciata in banca dati, verificare sempre, prima di adottare misure restrittive, la certificazione assicurativa eventualmente esibita;
- con il provvedimento n. 41 del 22 dicembre 2015, in materia di promozione e collocamento a distanza di contratti di assicurazione, sono stati rimossi gli impedimenti normativi, nel caso di stipulazione di contratti di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore, per la trasmissione del certificato di assicurazione su supporto durevole, anche tramite posta elettronica, ove il contraente abbia manifestato il consenso. Il certificato dovrà essere stampato a cura dell'assicurato ed essere riposto nel veicolo per essere esibito in sede di controllo.

Con il Regolamento n. 9/2015 si è conclusa la prima fase del progetto "dematerializzazione dell'attestato di rischio". Attualmente le imprese di assicurazione a completamento del periodo di osservazione annuale, aggiornano gli attestati di rischio di loro competenza e ne trasmettono i dati, almeno 30 giorni prima della scadenza contrattuale, alla relativa Banca Dati.

In breve si prevede di pervenire ad una Banca Dati dinamica ovvero alla possibilità di attestati di rischio elaborati nel continuo, attraverso la comunicazione costante delle informazioni sui sinistri definiti "con responsabilità principale" e l'aggiornamento in tempo reale del profilo di rischio relativo a ciascun assicurato.

6.2. - Ramo r.c. auto: raffronto tra l'Italia e alcuni Paesi della U.E. sui premi e costi

L'analisi ha riguardato il confronto, per il periodo 2010-2014, tra i premi r.c. auto pagati dagli assicurati in quattro dei principali paesi della U.E. (*Italia, Francia, Spagna, Germania*) e la relativa struttura (costo sinistri, spese, margine). I dati sono stati acquisiti con uno specifico questionario diretto alle rispettive Autorità di Vigilanza e integrati, ove necessario, con altre informazioni ufficiali disponibili.

La ricerca ha riguardato la sola garanzia obbligatoria della responsabilità civile e pertanto non sono stati inclusi i prezzi del Regno Unito, in quanto non sono disponibili i dati della r.c.

Il mercato assicurativo

auto separati dalle coperture dei rischi accessori (furto, incendio ecc.)³⁵. I quattro Paesi considerati costituiscono in ogni caso il 63% e il 61%, rispettivamente, della popolazione dell'Unione e dei veicoli circolanti della U.E nel 2014; i relativi valori medi possono essere ritenuti rappresentativi della media U.E.

La formazione del prezzo della r.c. auto nei mercati considerati è condizionata da importanti elementi strutturali. In primo luogo, la variabilità tra i redditi pro-capite e il costo della vita si riflette nel livello dei risarcimenti. Poi, assume rilievo il differente ruolo giocato dai singoli sistemi nazionali, risarcitori, sanitari e di *welfare*, in particolare nel trattamento del danno alla persona (danno biologico e patrimoniale)³⁶.

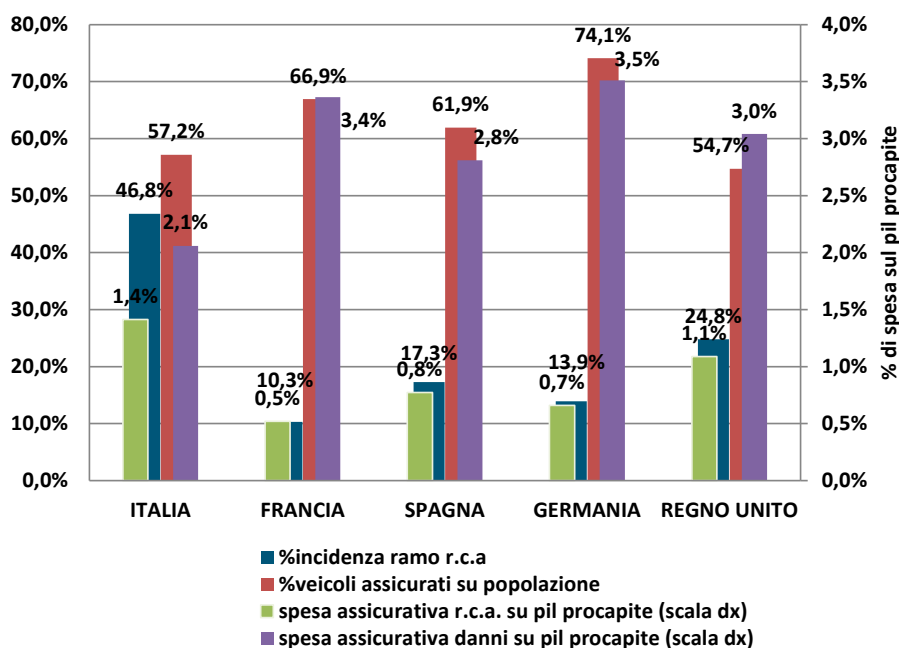
Infine, va tenuto conto del diverso grado di penetrazione delle assicurazioni contro i danni nei mercati assicurativi; infatti, la presenza di una maggiore raccolta premi nelle assicurazioni non auto consente agli assicuratori di offrire tariffe più basse nel comparto auto utilizzando i maggiori profitti degli altri rami danni. Al riguardo, l'Italia, ultimo dei cinque Paesi (considerando, in questo caso, anche il Regno Unito) come spesa pro-capite per le polizze danni, è invece il primo nella r. c. auto.

³⁵ A titolo orientativo il prezzo medio pagato nel Regno Unito per una garanzia complessiva c.d. *motor-comprehensive* nel 2014 è pari a 461 euro (autovetture private). Calcolando una incidenza media della r.c. auto sul premio complessivo del 70% circa, una stima del prezzo r.c. auto è pari a 360 euro circa.

³⁶ Sul tema cfr Quaderno Ivass n. 1 "Il ramo r.c. auto: raffronto tra l'Italia e alcuni paesi della u.e. su premi, sinistri e sistemi risarcitori del danno alla persona".

Relazione sull'attività svolta

**Figura I.32 - Altri rami danni e ramo r.c. auto (autovetture motocicli e ciclomotori):
incidenza e spesa media assicurativa su pil procapite**

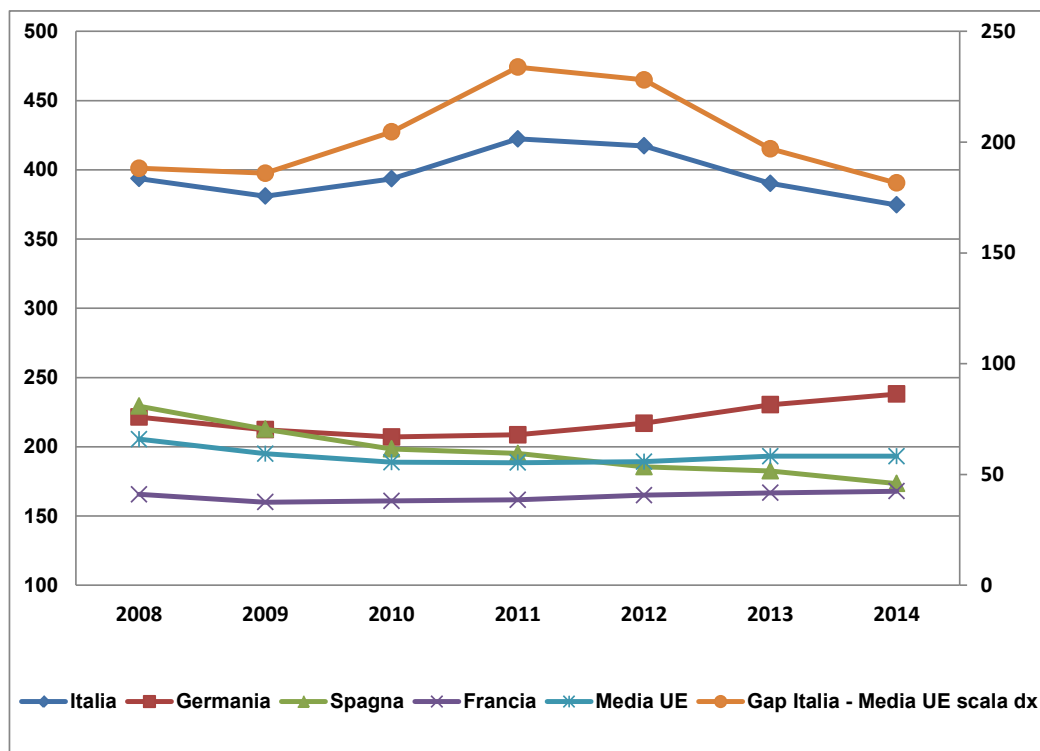


Fonte: EUROSTAT e Insurance Europe 2015.

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

Durante il periodo 2010-2014, in Italia è stato corrisposto un premio di tariffa di 209 euro in più (+110%) rispetto alla media UE (400 euro contro 191 euro). Gli assicurati italiani, in dettaglio, hanno sostenuto spese per il costo dei sinistri - premio puro - (305 euro) più elevate del 79% della media (170 euro) e del 93% per commissioni di acquisizione e spese di amministrazione nel loro insieme (77 euro contro 40).

Peraltro, come evidenziato nella figura I.33, che riporta l'andamento delle medie dei singoli anni dal 2008 al 2014, si osserva il picco del premio pagato in Italia (422 euro) nel 2011 e dell'analogo differenziale di 234 euro rispetto alla media UE. Il *gap* tra l'Italia e la media U.E. decresce progressivamente sino al 2014 per effetto delle riduzioni di prezzo consolidate negli ultimi anni.

*Il mercato assicurativo***Figura I.33 - Premio medio r.c. auto in Italia e nei principali Paesi U.E.
(in euro)**

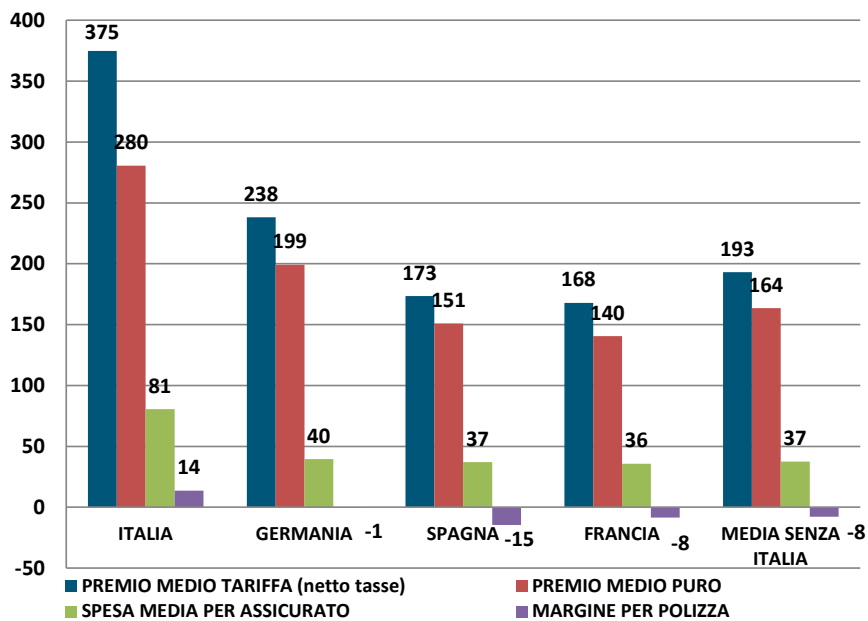
Fonte: Autorità di Vigilanza ed EIOPA.

Così nel 2014 la differenza di prezzo è scesa a 182 euro e il corrispondente differenziale percentuale (+94%) risulta ridotto di circa 30 punti rispetto al picco del 2011 (124%).

Le figure I.35 e I.36 mostrano, per il solo 2014, rispettivamente il raffronto tra i prezzi e la relativa struttura di costo e la composizione percentuale delle varie componenti.

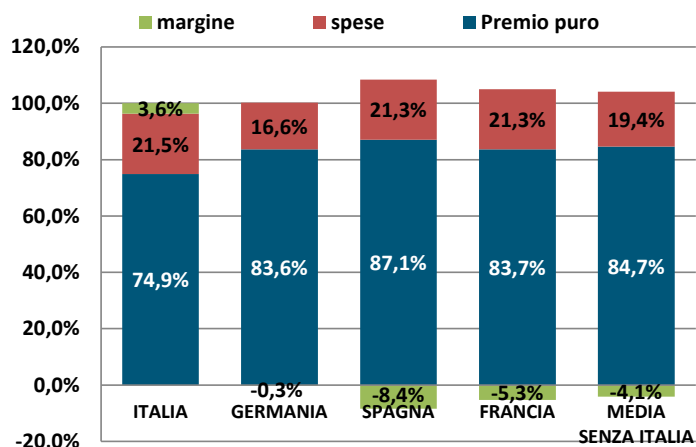
Relazione sull'attività svolta

Figura I.34 - Premio medio r.c. auto in euro e sue componenti (Anno 2014)



Fonte: Autorità di Vigilanza ed EIOPA.

Figura I.35 - Composizione del premio medio r.c. auto nel 2014



Fonte: Autorità di Vigilanza ed EIOPA.

Il mercato assicurativo

Nel 2014, il differenziale di prezzo trova spiegazione:

- nel maggior costo dei sinistri – premio puro – per 117 euro (71% in più),
- nel costo delle spese (acquisizione e gestione nel complesso), 81 euro contro 37 euro,
- nel margine tecnico per polizza, (al netto dei proventi finanziari) per 22 (14 euro a fronte di un risultato negativo di -8 euro).

In termini relativi:

- il costo dei sinistri (premio puro) incide per il 74,9% in Italia; oltre l'80% in Germania e Francia e per l'87% in Spagna, a fronte di una media U.E. dell' 85%;
- il costo delle commissioni di acquisizione e spese amministrative incide per il 21,5% in Italia – anche a causa della flessione della raccolta premi – e per il 16,6% in Germania, 21,3% per Spagna e Francia (media U.E. 19,4%);
- il margine tecnico è pari a circa il 4% per le imprese italiane mentre per gli altri paesi europei è ancora negativo in misura variabile (dal -0,3% tedesco al -8,4% per le imprese spagnole).

6.3. - Andamenti dei principali indicatori

Nelle tavole I.60, I.61 e I.62 sono riportati gli andamenti, per il settore nel suo complesso e, distintamente, per i segmenti *autovetture, ciclomotori e motocicli*, della frequenza, del costo medio dei sinistri (suddiviso anche tra pagato e riservato), del premio puro (prodotto della frequenza per il costo medio totale) e del premio medio lordo (premio puro caricato delle spese, imposte, contributi e margine di profitto dell'impresa). I dati del costo sinistri comprendono anche la stima per i sinistri tardivi - IBNR (numeri e importi). Le tavole riportano, per ogni singola variabile, le medie per gli anni 2005-2015, le relative variazioni annuali e quelle per i periodi 2005-2015 e 2012-2015.

Tavola I.60 - 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 %	
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%	
2014	6,0%	-1,9%	2.455	1,7%	8.676	-2,7%	4.641	-1,5%	281	-3,4%	506	-6,7%	
2015	6,2%	2,9%	2.452	-0,1%	8.631	-0,5%	4.556	-1,8%	281	0,1%	479	-5,4%	
Variazione 2005-2015		-28,2%		20,8%		32,4%		15,4%		-17,7%		-13,0%	
Variazione 2012-2015		-3,5%		1,7%		0,0%		-1,2%		-4,6%		-15,7%	

Relazione sull'attività svolta

Tavola I.61 - 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 %
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%
2014	6,5%	-1,6%	2.380	1,3%	8.390	-2,4%	4.365	-0,7%	286	-2,3%	507	-4,9%
2015	6,6%	2,3%	2.386	0,3%	8.338	-0,6%	4.274	-2,1%	284	-0,7%	478	-5,7%
Variazione 2005-2015		-18,9%		10,3%		21,6%		1,7%		-18,1%		-20,2%
Variazione 2012-2015		-5,0%		2,2%		-0,8%		-1,1%		-5,6%		-16,6%

Tavola I.62 - 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 %
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%
2014	3,4%	-0,4%	3.285	4,9%	10.127	-1,4%	6.824	-1,1%	233	-1,5%	293	6,0%
2015	3,5%	3,7%	3.222	-1,9%	9.716	-4,1%	6.501	-4,7%	229	-1,6%	283	-3,4%
Variazione 2005-2015		-7,2%		112,9%		40,7%		64,8%		54,9%		16,4%
Variazione 2012-2015		-2,0%		5,1%		2,2%		1,3%		-0,3%		-3,8%

Dai dati sopra riportati si rileva, tra l'altro, che:

- per la *frequenza sinistri*, nel periodo 2012-2015, si è assistito per l'intero settore r.c. auto a una diminuzione dal 6,4% al 6,2% (-28,2% nel decennio 2005-2015); in particolare, il segmento autovetture ha registrato una flessione dal 7,0% al 6,6% mentre motocicli e ciclomotori assieme sono passati dal 3,6% al 3,5%;
- per il *costo sinistri medio totale (pagato e riservato)* nel periodo 2012-2015 si è verificato, per l'intero settore r.c. auto, un decremento da 4.612 euro a 4.556 pari all'1,2% (+15,4% nel periodo 2005-2015). Si osserva nello stesso periodo una invarianza del rapporto tra riservato medio e pagato medio (c.d. rapporto di provvista) pari al 3,5 del pagato medio.

Il mercato assicurativo

- Analoghi andamenti si registrano per le autovetture, rispettivamente, -1,1% +2,2%, -0,8%, e per i ciclomotori e motocicli +1,3%, +5,1% e +2,2%;
- per il *premio puro* si registra, nel periodo 2012-2015, per l'intero ramo r.c. auto, una flessione di 14 euro, pari al -4,6% inferiore a quella registrata nell'intero periodo 2005-2015 (61 euro). In dettaglio, per le autovetture il calo è stato di 17 euro (-5,6%) e per le moto e i ciclomotori di 1 euro (-0,3%);
 - per il *premio medio lordo*, nel periodo 2012-2015, per l'intero ramo r.c. auto, si è registrata una diminuzione di -15,7% (89 euro); -16,6% nel settore autovetture (95euro) e -3,8% nel settore moto e ciclomotori (11 euro).

6.3.1. - Il sistema di risarcimento diretto

Il peso dei sinistri rientranti nella convenzione CARD (tavola I.63) istituita nel 2007, è aumentato progressivamente in termini di numeri (dal 65,7% del 2007 all'81,2% del 2015) e, più moderatamente, in termini di importi (dal 41,0% del 2007 al 45,7% del 2015). In particolare, per questo ultimo indicatore, è significativa la flessione registrata negli ultimi cinque esercizi, che risente della contrazione degli oneri per risarcimenti per le invalidità lievi dovuta alle disposizioni del Decreto Concorrenza n. 1/2012 (convertito in Legge n. 27/2012).

Tavola I.63 - Peso del portafoglio CARD e NO CARD sul TOTALE (netto IBNR)				
anno di generazione	CARD		NO CARD	
	Numeri	Importi	Numeri	Importi
2007	65,7%	41,0%	34,9%	59,0%
2008	73,0%	47,9%	27,6%	52,1%
2009	79,6%	52,3%	21,0%	47,7%
2010	80,6%	53,1%	20,1%	46,9%
2011	79,7%	50,5%	21,1%	49,5%
2012	79,3%	47,0%	21,5%	53,0%
2013	79,2%	46,3%	21,6%	53,7%
2014	80,0%	45,9%	20,7%	54,1%
2015	81,2%	45,7%	19,4%	54,3%

Fonte: IVASS Bilanci 2007-2014 e Anticipazioni di bilancio 2015.

La tavola I.64a descrive la velocità di liquidazione dei sinistri gestiti (numeri e importi) rispetto al numero dei sinistri con seguito determinato alla chiusura dell'esercizio 2015, calcolata con riferimento al ramo r.c. auto nel suo complesso e separatamente per i due regimi di risarcimento vigenti.

Relazione sull'attività svolta

Tavola I.64a - Sinistri pagati nell'anno di accadimento sui sinistri con seguito (GESTITI)

anno di generazione	NETTO IBNR		LORDO IBNR	
	Numero	Importi	Numero	Importi
2007	60,0%	32,8%	60,0%	32,8%
2008	62,7%	36,0%	62,7%	36,0%
2009	62,6%	35,4%	62,6%	35,4%
2010	64,0%	36,4%	64,0%	36,3%
2011	65,2%	36,6%	65,1%	36,5%
2012	65,4%	34,7%	65,2%	34,6%
2013	66,0%	34,3%	65,8%	34,0%
2014	67,0%	34,9%	66,3%	34,3%
2015	72,7%	40,0%	66,0%	35,5%

Fonte: IVASS Bilanci 2007-2014 e Anticipazioni di bilancio 2015.

Per quanto riguarda in dettaglio il sistema CARD, i dati riportati nella tavola I.64b, al netto della riserva finale stimata per sinistri IBNR, evidenziano il progressivo aumento della velocità di liquidazione, che per numeri, in particolare, non ha conosciuto soluzione di continuità dall'introduzione del sistema. La progressione è evidente, anche se meno marcata, quando si considera anche la stima finale per sinistri tardivi (al lordo degli IBNR).

Tavola I.64b - Sinistri pagati nell'anno di accadimento sui sinistri con seguito (CARD)

anno di generazione	NETTO IBNR		LORDO IBNR	
	Numero	Importi	Numero	Importi
2007	65,5%	50,7%	65,5%	50,7%
2008	68,7%	55,8%	68,7%	55,8%
2009	68,7%	54,7%	68,7%	54,7%
2010	70,6%	56,4%	70,5%	56,4%
2011	72,0%	58,2%	72,0%	58,1%
2012	72,4%	58,1%	72,4%	58,1%
2013	73,2%	57,7%	73,1%	57,7%
2014	73,5%	57,3%	73,2%	57,1%
2015	78,5%	62,5%	73,7%	58,5%

Fonte: IVASS Bilanci 2007-2014 e Anticipazioni di bilancio 2015.

La velocità di liquidazione del sistema NO CARD mostra un andamento parzialmente divergente a seconda che i sinistri (sia come numeri sia come importi, nella tavola I.64c) siano considerati al netto o al lordo della riserva finale stimata per sinistri IBNR. Nel primo caso si osserva un sensibile miglioramento rispetto alle precedenti, mentre nel secondo ad una riduzione della velocità di liquidazione per i numeri trova riscontro un lieve aumento della liquidazione degli importi. Tale andamento, più lento rispetto al sistema CARD, è giustificato dalla maggiore complessità dei sinistri che ricadono nel sistema ordinario che comprende anche i risarcimenti per invalidità gravi del conducente (10 a 100 punti I.P.)

*Il mercato assicurativo***Tavola I.64c - Sinistri pagati nell'anno di accadimento sui sinistri con seguito (NO CARD)**

anno di generazione	NETTO IBNR		LORDO IBNR	
	Numero	Importi	Numero	Importi
2007	48,8%	21,8%	48,8%	21,8%
2008	46,3%	20,7%	46,3%	20,7%
2009	39,3%	17,8%	39,3%	17,8%
2010	38,8%	18,2%	38,7%	18,2%
2011	40,2%	18,4%	40,0%	18,4%
2012	40,7%	17,1%	40,4%	17,1%
2013	41,5%	17,0%	40,9%	16,9%
2014	42,4%	17,8%	40,8%	17,4%
2015	47,8%	21,1%	37,8%	17,9%

Fonte: IVASS Bilanci 2007-2014 e Anticipazioni di bilancio 2015.

Le tavole I.65a e I.65b descrivono le percentuali di riserva residua sul totale dei sinistri con seguito (pagati e riservati) alla chiusura dell'esercizio 2015, e prospettano la consueta distinzione in termini di numero e importo; le due tavole si distinguono anche per l'inserimento o meno, nella percentuale, della riserva finale stimata per sinistri IBNR.

Il sistema CARD è caratterizzato da un rapido smontamento dei sinistri, in entrambi i casi (con o senza IBNR). Nel primo caso (tavola I.65a), dopo tre anni (es: generazione sinistri del 2012) rimangono ancora a riserva l'1,6% dei sinistri CARD, in termini numerici, e il 7% in termini di importo. Per i NO CARD, invece, risultano a riserva rispettivamente il 9% e il 22,6% dei sinistri.

Analogo andamento si osserva per i sinistri al lordo della componente IBNR (tavola I.65b)

Tavola I.65a - Percentuale di riserva residua al 31.12.2015 sui sinistri con seguito (netto IBNR)

anno di generazione	TOTALE GESTITI		CARD		NO CARD	
	Numero	Importi	Numero	Importi	Numero	Importi
2007	0,4%	3,6%	0,2%	1,0%	0,9%	5,1%
2008	0,6%	4,6%	0,3%	1,4%	1,5%	7,0%
2009	0,9%	6,0%	0,4%	2,0%	2,8%	9,7%
2010	1,3%	8,1%	0,6%	2,8%	4,1%	12,9%
2011	2,0%	10,9%	1,0%	4,0%	5,8%	16,8%
2012	3,2%	15,9%	1,6%	7,0%	9,0%	22,6%
2013	5,1%	23,0%	2,6%	11,6%	13,7%	31,4%
2014	8,7%	34,6%	5,1%	17,9%	22,8%	47,3%
2015	27,3%	60,0%	21,5%	37,5%	52,2%	78,9%

Relazione sull'attività svolta

Tavola I.65b - Percentuale di riserva residua al 31.12.2015 sui sinistri con seguito (lordo IBNR)						
anno di generazione	TOTALE GESTITI		CARD		NO CARD	
	Numero	Importi	Numero	Importi	Numero	Importi
2007	0,4%	3,6%	0,2%	1,0%	0,9%	5,2%
2008	0,6%	4,6%	0,3%	1,4%	1,6%	7,1%
2009	1,0%	6,1%	0,4%	2,0%	2,9%	9,8%
2010	1,4%	8,2%	0,6%	2,8%	4,3%	13,1%
2011	2,1%	11,1%	1,0%	4,0%	6,2%	17,0%
2012	3,4%	16,2%	1,6%	7,0%	9,6%	23,0%
2013	5,4%	23,5%	2,7%	11,7%	14,9%	32,1%
2014	9,7%	35,6%	5,4%	18,3%	25,7%	48,6%
2015	34,0%	64,5%	26,3%	41,5%	62,2%	82,1%

Fonte: IVASS Bilanci 2007-2014 e Anticipazioni di bilancio 2015.

La tavola I.66a illustra l'andamento del costo medio dei sinistri gestiti, calcolato considerando lo sviluppo dei sinistri nel solo anno di accadimento; dal 2013 al 2015 il costo medio del pagato, dopo un contenimento del 4% tra il 2011 e il 2012, ha ripreso la crescita moderata seguita dal nuovo regime di risarcimento, registrando un +2,2%. Trend positivo confermato anche nel 2015 con un +0,2%. Il costo del riservato medio - al netto degli IBNR - tra il 2013 e il 2015 ha subito una variazione negativa dell'1,2%; in controtendenza il dato 2015 con un +0,5%.

Si riscontra, per il costo medio totale (pari al pagato e riservato, al lordo degli IBNR), tra il 2013 e il 2015, un decremento pari al 2,4%; la variazione negativa ha raggiunto quota 1,4% nel 2015.

Tavola I.66a - Costo medio di generazione				
anno di generazione	SINISTRI GESTITI			
	Pagato *	Riservato (netto IBNR)	Pag.+Ris. (netto IBNR)	Pag.+Ris. (lordo IBNR)
2007	2.228	7.438	3.909	3.873
2008	2.371	7.472	3.919	3.928
2009	2.356	7.289	3.890	3.922
2010	2.428	7.939	4.058	4.091
2011	2.497	8.827	4.340	4.431
2012	2.396	9.647	4.494	4.600
2013	2.406	9.932	4.564	4.689
2014	2.455	9.759	4.532	4.641
2015	2.459	9.811	4.466	4.575

* Inclusi pagamenti parziali.

Fonte: IVASS Bilanci 2007-2014 e Anticipazioni di bilancio 2015.

Il mercato assicurativo

Per quanto concerne l'andamento dei costi medi CARD (tavola I.66b), sempre con riferimento al solo anno di accadimento dei sinistri, si riscontra una variazione del +0,45% per il costo medio del pagato nel periodo 2013-2015, (-0,3% rilevato nel solo anno 2015). Il costo del riservato, al netto degli IBNR, si è ridotto del -11,9% nel periodo 2013-2015 (-5,4% nel 2015). Si osserva per il costo medio totale, al lordo degli IBNR, un decremento pari al -5,6% (-3,1% nel 2015).

Tavola I.66b - Costo medio di generazione				
anno di generazione	CARD			
	Pagato *	Riservato (netto IBNR)	Pag.+Ris. (netto IBNR)	Pag.+Ris. (lordo IBNR)
2007	1.827	4.166	2.441	2.434
2008	2.024	4.267	2.570	2.570
2009	2.011	4.168	2.555	2.574
2010	2.052	4.650	2.671	2.667
2011	2.097	4.930	2.751	2.754
2012	1.996	4.905	2.661	2.674
2013	1.994	4.968	2.666	2.674
2014	2.010	4.626	2.597	2.607
2015	2.003	4.376	2.514	2.525

* Inclusi pagamenti parziali.

Fonte: IVASS Bilanci 2007-2014 e Anticipazioni di bilancio 2015.

Con riferimento ai sinistri NO CARD, si evidenzia, nel periodo 2013-2015, un forte aumento del costo del pagato pari al 16,3%; nel 2015 tale incremento è pari al 6,5%. Variazione positiva anche per il costo del riservato, che segna un +8% nel periodo 2013-2015, e un +5,2% nel 2015. Sempre nel periodo 2013-2015 il costo medio totale, al lordo degli IBNR è aumentato dell'8%, con una variazione positiva per il solo 2015 pari al 4,6%.

Tavola I.66c - Costo medio di generazione				
anno di generazione	NO CARD			
	Pagato *	Riservato	Pag.+Ris. (netto IBNR)	Pag.+Ris. (lordo IBNR)
2007	3.188	10.974	6.607	6.355
2008	3.630	11.665	7.388	7.126
2009	4.423	12.592	8.841	8.283
2010	4.822	13.567	9.499	8.971
2011	4.857	14.924	10.165	9.841
2012	4.680	16.909	11.066	10.508
2013	4.739	17.446	11.337	10.750
2014	5.176	17.907	11.854	11.104
2015	5.510	18.843	12.471	11.610

* Inclusi pagamenti parziali.

Fonte: IVASS Bilanci 2007-2014 e Anticipazioni di bilancio 2015.

Relazione sull'attività svolta

Si può quindi affermare che la procedura di risarcimento diretto assolve sostanzialmente al suo obiettivo di contenimento dei costi del mercato r.c. auto italiano (e alla conseguente diminuzione dei prezzi - cfr. par. 6) anche se presenta ancora livelli di non piena efficienza. La situazione dovrebbe migliorare nei prossimi anni, a seguito dell'entrata in vigore del Provvedimento IVASS n. 18/2014 che ha stabilito un criterio incentivante per le imprese aderenti al sistema CARD con il fine di eliminare opportunismi e anomalie gestionali presenti sul mercato (cfr. Relazione Annuale 2014 - pag. 93). È auspicabile, inoltre, per un ulteriore contenimento dei costi, intervenire sul piano normativo e gestionale per quei sinistri ancora fuori o che escono dal sistema CARD nei quali sono compresi, come già detto i danni alla persona più gravi.

6.3.2. - I dati sul contenzioso r.c. auto

L'Istituto ha elaborato i dati riguardanti lo stato del contenzioso nel periodo 2010-2014 per i sinistri del ramo r.c. auto, acquisiti dalle imprese di assicurazione nazionali e dalle rappresentanze in Italia di imprese extra SEE.

Nella figura I.36 è riportato l'andamento delle cause.

Figura I.36 - Contenzioso r.c. auto - Evoluzione delle cause civili nei vari anni

