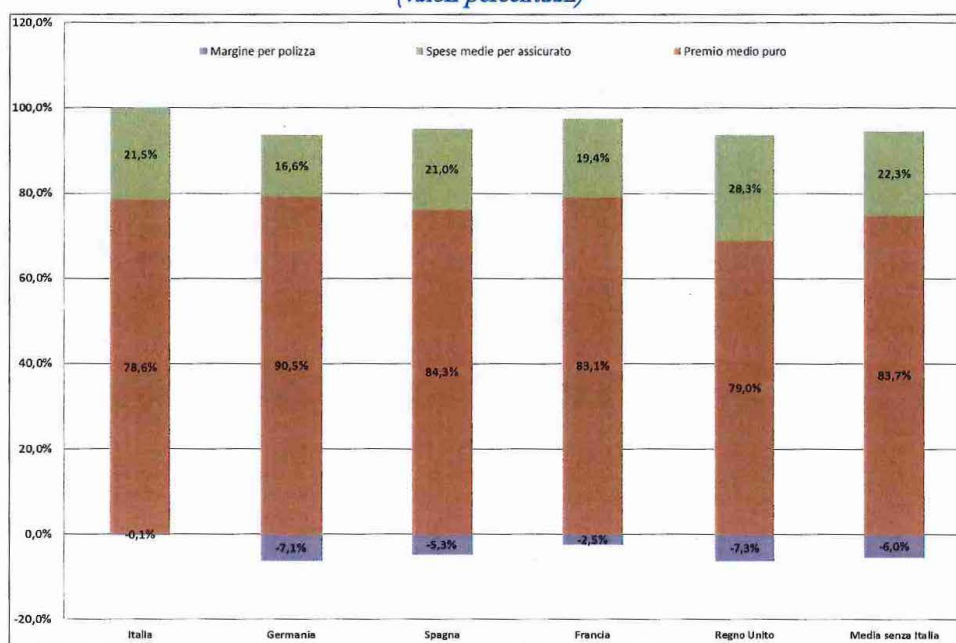


APPROFONDIMENTI

Figura II.4

Composizione del premio medio r.c. auto nel 2015
(valori percentuali)



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

Il maggior prezzo registrato in Italia nel 2015 trova spiegazione, nel confronto con i quattro paesi europei:

- nel maggior costo dei sinistri (premio puro) per 85 euro (+44%);
- nel costo delle spese (acquisizione e gestione nel complesso), per 25 euro;
- nel margine tecnico per polizza (al netto dei proventi finanziari), sostanzialmente in equilibrio (per auto, moto e ciclomotori) nel nostro Paese e negativo per 14 euro nella media dei paesi di confronto.

In termini relativi:

- la quota rappresentata dal costo dei sinistri (premio puro) risulta più bassa in Italia (78,6%) oscillando negli altri paesi tra il 90,5% (Germania) e il 79% (Regno Unito); in media, negli altri paesi, è pari all'83,7%;
- il costo delle commissioni di acquisizione e spese amministrative incide per il 21,5% in Italia, mentre rappresenta il 16,6% del premio medio in Germania, il 28,3% nel Regno Unito, 21% in Spagna e 19,4% in Francia;

Il ramo R.C. auto: sinistri, prezzi e analisi territoriale

- il margine tecnico, risulta negativo nei quattro Paesi (dal -6,0% del Regno Unito al -2,5% della Francia) mentre è sostanzialmente in pareggio in Italia.

1.2. - Andamento dei principali indicatori

Nelle tavole II.1, II.2, II.3 sono riportati gli andamenti, per il settore r.c. auto (inclusi natanti) nel suo complesso, e, distintamente, per i segmenti autovetture e due ruote (ciclomotori e motocicli), della frequenza, del costo medio dei sinistri (suddiviso anche tra pagato e riservato), del **premio puro** (prodotto della frequenza per il costo medio totale) e del premio medio lordo o prezzo medio effettivamente pagato (**premio puro** caricato delle spese, imposte, contributi e margine di profitto dell'impresa). I dati del costo sinistri comprendono anche la stima per i sinistri tardivi - IBNR (numeri e importi). I dati si riferiscono a tutte le imprese presenti sul mercato italiano (vigilate dall'IVASS e in stabilimento o l.p.s UE/SEE).

Tavola II.1

Totale rami r.c. auto e natanti (lordo IBNR)												
(migliaia di polizze, euro e valori percentuali)												
	Numero polizze (Mgl.)	Frequenza sinistri	Var. % (*)	Sinistri pagati		Sinistri riservati		Sinistri totali		Premio puro		Premio medio lordo
				Costo medio	Var. % (*)	Costo medio	Var. % (*)	Costo medio	Var. % (*)	Valore	Var. % (*)	Valore Var. % (*)
2006	42.097	8,60%	-0,20%	2.064		6.565	0,70%	3.973	0,60%	343	0,40%	558 1,50%
2007	42.259	8,90%	3,40%	2.170	5,20%	6.241	-4,90%	3.766	-5,20%	336	-2,00%	553 -0,90%
2008	42.426	8,70%	-2,00%	2.376	9,50%	6.541	4,80%	3.915	4,00%	342	1,80%	533 -3,70%
2009	42.436	8,80%	0,60%	2.362	-0,60%	6.538	0,00%	3.934	0,50%	346	1,10%	513 -3,70%
2010	40.649	8,30%	-5,20%	2.427	2,80%	7.010	7,20%	4.087	3,90%	341	-1,60%	536 4,40%
2011	40.295	7,40%	-11,50%	2.500	3,00%	7.901	12,70%	4.435	8,50%	327	-4,00%	566 5,60%
2012	39.631	6,40%	-13,40%	2.411	-3,50%	8.628	9,20%	4.612	4,00%	295	-10,00%	568 0,30%
2013	38.352	6,20%	-3,50%	2.415	0,20%	8.913	3,30%	4.711	2,20%	291	-1,40%	542 -4,40%
2014	40.571	6,00%	-1,90%	2.455	1,70%	8.676	-2,70%	4.641	-1,50%	281	-3,40%	506 -6,70%
2015	40.801	6,20%	2,90%	2.452	-0,10%	8.631	-0,50%	4.556	-1,80%	281	0,10%	479 -5,40%
2016	40.993	6,20%	1,20%	2.468	0,70%	8.503	-1,50%	4.464	-2,00%	279	-0,90%	450 -6,00%

Tavola II.2

Settore autovetture (lordo IBNR)												
(migliaia di polizze, euro e valori percentuali)												
	Numero polizze (Mgl.)	Frequenza sinistri	Var. % (*)	Sinistri pagati		Sinistri riservati		Sinistri totali		Premio puro		Premio medio lordo
				Costo medio	Var. % (*)	Costo medio	Var. % (*)	Costo medio	Var. % (*)	Valore	Var. % (*)	Valore Var. % (*)
2006	29.575	8,30%	0,10%	2.190	1,20%	6.919	0,90%	4.220	0,40%	348	0,40%	588 -1,80%
2007	29.863	9,40%	13,60%	2.134	-2,60%	6.217	-10,20%	3.629	-14,00%	340	-2,30%	576 -2,00%
2008	30.195	9,30%	-0,70%	2.321	8,70%	6.517	4,80%	3.765	3,70%	351	3,00%	548 -4,80%
2009	30.326	9,50%	2,00%	2.302	-0,80%	6.484	-0,50%	3.767	0,10%	358	2,10%	527 -3,90%
2010	29.274	9,10%	-4,30%	2.360	2,50%	6.852	5,70%	3.882	3,10%	353	-1,40%	542 2,80%
2011	30.729	8,10%	-11,40%	2.435	3,20%	7.661	11,80%	4.192	8,00%	338	-4,30%	578 6,60%
2012	28.717	7,00%	-13,50%	2.334	-4,20%	8.405	9,70%	4.323	3,10%	301	-10,80%	573 -0,90%
2013	28.289	6,60%	-4,50%	2.350	0,70%	8.593	2,20%	4.396	1,70%	292	-2,90%	533 -6,90%
2014	30.587	6,50%	-1,60%	2.380	1,30%	8.390	-2,40%	4.365	-0,70%	286	-2,30%	507 -4,90%
2015	30.666	6,60%	2,30%	2.386	0,30%	8.338	-0,60%	4.274	-2,10%	284	-0,70%	478 -5,70%
2016	30.903	6,70%	1,30%	2.399	0,50%	8.196	-1,70%	4.192	-1,90%	282	-0,70%	448 -6,20%

APPROFONDIMENTI

Tavola II.3

Settore ciclomotori e motocicli (lordo IBNR)													
(migliaia di polizze, euro e valori percentuali)													
	Numero polizze (Mgl.)	Frequenza sinistri	Var. % (*)	Sinistri pagati Costo medio	Var. % (*)	Sinistri riservati Costo medio	Var. % (*)	Sinistri totali Costo medio	Var. % (*)	Premio puro Valore	Var. % (*)	Premio medio lordo Valore	Var. % (*)
2006	5.557	3,80%	2,50%	1.608	6,30%	6.940	0,50%	4.086	3,60%	157	6,20%	245	1,10%
2007	5.506	4,90%	27,40%	2.533	57,50%	7.579	9,20%	5.018	22,80%	246	56,50%	250	2,10%
2008	5.421	5,10%	4,20%	3.036	19,80%	7.651	1,00%	5.294	5,50%	270	9,90%	260	3,60%
2009	5.340	5,30%	3,40%	3.067	1,00%	7.590	-0,80%	5.406	2,10%	285	5,50%	287	2,70%
2010	4.964	4,80%	-9,70%	3.177	3,60%	8.037	5,90%	5.675	5,00%	271	-5,20%	282	5,80%
2011	4.680	4,40%	-8,60%	3.195	0,60%	8.769	9,10%	6.047	6,60%	264	-2,60%	301	6,80%
2012	4.510	3,60%	-17,90%	3.064	-4,10%	9.511	8,50%	6.414	6,10%	230	-12,90%	294	-2,40%
2013	4.163	3,40%	-4,20%	3.131	2,20%	10.275	8,00%	6.900	7,60%	237	3,10%	276	-6,10%
2014	4.152	3,40%	-0,40%	3.285	4,90%	10.127	-1,40%	6.824	-1,10%	233	-1,50%	293	6,00%
2015	4.087	3,50%	3,70%	3.222	-1,90%	9.716	-4,10%	6.501	-4,70%	229	-1,60%	283	-3,40%
2016	4.016	3,70%	4,80%	3.169	-1,60%	9.800	0,90%	6.465	-0,50%	239	4,20%	275	-2,80%

I dati evidenziano nel 2016:

- una frequenza sinistri pari a 6,2, come nell'esercizio 2015. Nell'ultimo triennio si riscontra un incremento dello 0,8% per l'intero mercato r.c. auto, del 2% per le autovetture, e dell'8,7% per le due ruote;
- per il costo sinistri medio totale (pagato e riservato) una contrazione del -2% per l'intero settore r.c. auto, del -1,9% per le autovetture e del -0,5% per ciclomotori e motocicli. Il dato tendenziale dell'ultimo triennio evidenzia una diminuzione del -5,2% per l'intero settore, del -4,6 per le autovetture e del -6,3% per motocicli e ciclomotori. La diminuzione del costo medio totale è ascrivibile sempre ad una riduzione del costo del riservato medio del -4,6%;
- per il premio puro dell'intero mercato, una diminuzione del -0,9%; per le autovetture il calo è stato del -0,7% mentre per le due ruote si ha un incremento del +4,2%; nell'ultimo triennio il premio puro è diminuito del -4,1% per l'intero settore r.c. auto, del -3,3% per le autovetture, mentre per i ciclomotori e i motocicli è aumentato dello 0,8%;
- per il premio medio lordo, nel 2016 si è registrata, per l'intero settore r.c. auto, una diminuzione del -6%, di cui -6% nel settore autovetture e -2,8% nelle due ruote. Il premio medio lordo è in diminuzione dal 2013, per il -17% (da 542 euro a 450 euro), in misura significativamente maggiore del premio puro (-4,1%) per effetto della concorrenza e della politica di sconti operata dalle imprese. Le autovetture hanno registrato, nello stesso periodo, un decremento dei prezzi medi del -16% (premio puro -3,3%)³⁹ e le due ruote una sostanziale stazionarietà dei prezzi (-0,4%) a fronte di un incremento del 52,2% del premio puro.

³⁹ Cfr. II.1.5.2.

*Il ramo R.C. auto: sinistri, prezzi e analisi territoriale***Sinistri e danni alla persona dal 2007 al 2015**

Di seguito è riportata la serie storica dell'andamento del numero di sinistri r.c. auto dal 2007 al 2015 con evidenza dei sinistri con danni solo a cose o solo a persona (che includono anche la parte danni a persona dei sinistri misti) rilevati per le imprese vigilate dall'IVASS e dei dati del numero di morti e feriti rilevati dall'ISTAT. Mentre i sinistri con danni alla persona, rilevati dall'IVASS, comprendono i danni alla persona anche lievi, i dati dell'ISTAT si riferiscono ad incidenti stradali gravi (con morti e feriti) per i quali è intervenuta l'Autorità di polizia.

Tavola II.4

Numero sinistri e incidenti stradali									
	(unità e valori percentuali)								
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Numero sinistri con seguito, al netto IBNR (a)	3.277.416	3.355.842	3.377.024	3.053.073	2.701.734	2.318.552	2.161.808	2.112.626	2.122.875
Variazione annua (%)		2,4%	0,6%	-9,6%	-11,5%	-14,2%	-6,8%	-2,3%	0,5%
Numero sinistri con seguito (al netto IBNR) con soli danni a cose (b)	2.590.740	2.641.483	2.639.147	2.361.295	2.097.642	1.852.610	1.750.954	1.699.898	1.747.731
Numero sinistri con seguito (al netto IBNR) con danni misti e solo a persone (c) = (a) - (b)	686.676	714.359	737.877	691.778	604.092	465.942	410.854	412.728	375.144
Numero sinistri con seguito (al netto IBNR) con danni alle persone*	565.118	541.477	563.135	565.978	474.599	392.126	342.472	333.419	298.122
Variazione annua (%)		-4,2%	4,0%	0,5%	-16,1%	-17,4%	-12,7%	-2,6%	-10,6%
Numero di morti**	5.131	4.725	4.237	4.114	3.860	3.753	3.401	3.381	3.428
Variazione annua (%)		-7,9%	-10,3%	-2,9%	-6,2%	-2,8%	-9,4%	-0,6%	1,4%
Numero di feriti**	325.850	310.745	307.258	304.720	292.019	266.864	258.093	251.147	246.920
Variazione annua (%)		-4,6%	-1,1%	-0,8%	-4,2%	-8,6%	-3,3%	-2,7%	-1,7%
Totale morti e feriti**	330.981	315.470	311.495	308.834	295.879	270.617	261.494	254.528	250.348
Variazione annua (%)		-4,7%	-1,3%	-0,9%	-4,2%	-8,5%	-3,4%	-2,7%	-1,6%

* Sinistri con soli danni alle persone e la parte dei sinistri misti relativa a danni a persone.

** Fonte: Istat- Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni alle persone.

Per il periodo 2007-2015:

- il numero di sinistri totali con seguito (al netto IBNR) è diminuito del -33,3%;
- il numero di danni alle persone del -45,4%;
- il numero di morti è diminuito del -33,2%, mentre i feriti, presumibilmente gravi, del -24,2%.

Il numero di sinistri con danni a persona rilevati dall'IVASS si avvicina progressivamente a quello della somma del numero dei morti e feriti rilevati dall'Istat. Nel 2007 tale differenza era pari al 41,4% dei sinistri a persona mentre nel 2015 si è ridotta al 16% (-61,3% nel periodo). La flessione può ascriversi alla riduzione significativa dei sinistri con lesioni personali lievi (in cui non vi è sempre un intervento delle Autorità di polizia), in particolare dopo il 2012, anno in cui è entrato in vigore il D.l. n. 1 del 24 gennaio 2012 (c.d. Decreto Monti) sull'accertamento medico strumentale delle micro-lesioni. Ciò ha contribuito alla riduzione della sinistrosità e dei relativi costi e quindi dei prezzi delle coperture r.c. auto.

APPROFONDIMENTI

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

La quota dei sinistri rientranti nella convenzione **CARD** (tavola II.5) istituita nel 2007, è aumentata progressivamente in termini di numeri (dal 65,7% del 2007 all'81,4% del 2016) e, più moderatamente, di importi (dal 41,0% del 2007 al 46,9% del 2016, con una significativa flessione dal 2011 al 2015, da ricondurre alla contrazione degli oneri per risarcimenti per le invalidità lievi dovuta essenzialmente alle disposizioni del D.l. n. 1/2012⁴⁰).

Tavola II.5

Peso del portafoglio CARD e NO CARD sul TOTALE (netto IBNR) ⁴¹				
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	79,4%	47,0%	21,5%	53,0%
2013	79,2%	46,3%	21,6%	53,7%
2014	80,1%	45,9%	20,7%	54,1%
2015	81,2%	45,7%	19,4%	54,3%
2016	81,4%	46,9%	19,3%	53,1%

Fonte: IVASS, bilanci 2007-2015 e anticipazioni di bilancio 2016.

La tavola II.6 riporta la **velocità di liquidazione dei sinistri** gestiti (numeri e importi) rispetto ai sinistri con seguito, a fine 2016, calcolata con riferimento al ramo r.c. auto nel suo complesso.

⁴⁰ D.l. 24 gennaio 2012, n.1. Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività. Convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 57.

⁴¹ Con riferimento al numero sinistri, lo stesso evento può dare luogo a partite di danno in regime CARD e NO CARD e quindi, somma delle percentuali per riga può essere superiore al 100%.

Il ramo R.C. auto: sinistri, prezzi e analisi territoriale

Tavola II.6

Sinistri pagati nell'anno di accadimento sui sinistri con seguito (TOTALE GESTITI)				
(valori percentuali)				
anno di generazione	NETTO IBNR		LORDO IBNR	
	Numero	Importi	Numero	Importi
2007	59,9%	32,8%	59,9%	32,7%
2008	62,7%	36,0%	62,7%	36,0%
2009	62,5%	35,4%	62,5%	35,5%
2010	63,9%	36,4%	63,9%	36,4%
2011	65,1%	36,6%	65,0%	36,6%
2012	65,3%	34,9%	65,2%	34,8%
2013	66,0%	34,5%	65,9%	34,4%
2014	66,7%	35,0%	66,5%	34,8%
2015	68,0%	35,9%	67,4%	35,3%
2016	73,4%	41,5%	66,9%	37,0%

Fonte: IVASS, bilanci 2007-2015 e anticipazioni di bilancio 2016.

Per quanto riguarda il sistema **CARD**, si evidenzia un sostanziale aumento della velocità di liquidazione al netto della riserva finale stimata per sinistri IBNR (tavola II.7), con un sostanziale incremento dalla data di introduzione del regime (2007).

Tavola II.7

Sinistri pagati nell'anno di accadimento sui sinistri con seguito (CARD)				
(valori percentuali)				
anno di generazione	NETTO IBNR		LORDO IBNR	
	Numero	Importi	Numero	Importi
2007	65,5%	50,7%	65,4%	50,7%
2008	68,7%	55,8%	68,7%	55,8%
2009	68,7%	54,8%	68,7%	54,8%
2010	70,5%	56,6%	70,5%	56,6%
2011	72,0%	58,3%	72,0%	58,3%
2012	72,3%	58,3%	72,3%	58,3%
2013	73,1%	58,4%	73,1%	58,3%
2014	73,3%	58,2%	73,2%	58,1%
2015	74,6%	60,1%	74,3%	59,8%
2016	78,9%	63,5%	74,4%	59,8%

Fonte: IVASS, bilanci 2007-2015 e anticipazioni di bilancio 2016.

APPROFONDIMENTI

La velocità di liquidazione del sistema **NO CARD** (tavola II.8) è inferiore rispetto al sistema **CARD**, per la maggiore complessità dei sinistri che ricadono nel sistema ordinario, che comprende i risarcimenti per invalidità gravi del conducente (10 a 100 punti I.P.). La velocità di liquidazione mostra un andamento parzialmente divergente a seconda che i sinistri siano considerati al netto o al lordo della riserva finale stimata per sinistri IBNR.

Tavola II.8

Sinistri pagati nell'anno di accadimento sui sinistri con seguito (NO CARD)				
anno di generazione	(valori percentuali)			
	NETTO IBNR		LORDO IBNR	
	Numero	Importi	Numero	Importi
2007	48,8%	21,8%	48,8%	21,8%
2008	46,3%	20,7%	46,2%	20,6%
2009	39,3%	17,8%	39,2%	17,8%
2010	38,7%	18,2%	38,6%	18,2%
2011	40,0%	18,4%	39,9%	18,4%
2012	40,5%	17,3%	40,4%	17,2%
2013	41,4%	17,1%	41,2%	17,0%
2014	41,9%	17,7%	41,4%	17,5%
2015	41,8%	17,9%	40,2%	17,4%
2016	48,9%	22,1%	38,7%	18,8%

Fonte: IVASS, bilanci 2007-2015 e anticipazioni di bilancio 2016.

La tavola II.9 illustra l'andamento del costo medio dei sinistri gestiti, considerando lo sviluppo dei sinistri nel solo anno di accadimento, in crescita moderata negli ultimi anni con un +0,2% nel 2015 e un +0,9% nel 2016. Il costo del riservato medio al netto degli IBNR è tornato a diminuire nel 2016 dopo una ripresa l'anno precedente.

La riduzione del costo medio totale (pagato e riservato, al lordo degli IBNR) nel 2016 è pari al -2,4%, in linea con la tendenza dal 2014.

Tavola II.9

Costo medio di generazione				
anno di generazione	(euro)			
	TOTALE 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	9.757	4.532	4.641
2015	2.460	9.817	4.467	4.578
2016	2.476	9.604	4.374	4.469

* Inclusi pagamenti parziali.

Fonte: IVASS, bilanci 2007-2015 e anticipazioni di bilancio 2016.

Il ramo R.C. auto: sinistri, prezzi e analisi territoriale

Per quanto concerne l'andamento dei costi medi **CARD** (tavola II.10), con riferimento al solo anno di accadimento dei sinistri, si riscontra una variazione del +1,7% per il costo medio del pagato nel periodo 2013-2016 (+1,2% nel solo 2016). Il costo del riservato, al netto degli IBNR, si è ridotto del -12,1% nel periodo 2013-2016 (-0,2% nel 2016, dopo due anni di cali rilevanti) e del -5,7% al lordo degli IBNR.

Tavola II.10

Costo medio di generazione				
(euro)				
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	4.600	2.594	2.604
2015	2.003	4.376	2.514	2.522
2016	2.027	4.369	2.520	2.521

* Inclusi pagamenti parziali.

Fonte: IVASS, bilanci 2007-2015 e anticipazioni di bilancio 2016.

Con riferimento ai **sinistri NO CARD** (tavola II.11), nel 2016 si evidenzia una riduzione del costo medio del pagato del -1,1% rispetto all'anno precedente, con una inversione di tendenza rispetto al periodo 2013 - 2015, in cui si rileva un incremento per i due anni del 16,4%. Anche il costo medio del riservato fa registrare nel 2016 una riduzione rispetto all'esercizio precedente, pari al -2,6%, dopo un incremento dell'8% nel periodo 2013 - 2015. Conseguentemente, nel 2016 il costo medio totale, al lordo degli IBNR, si è ridotto del -3,4% rispetto all'anno precedente, dopo che nel periodo 2013-2015 è aumentato dell'8%.

Tavola II.11

Costo medio di generazione				
(euro)				
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	5.177	17.904	11.854	11.108
2015	5.518	18.848	12.480	11.607
2016	5.455	18.356	12.050	11.207

* Inclusi pagamenti parziali.

Fonte: IVASS, bilanci 2007-2015 e anticipazioni di bilancio 2016.

APPROFONDIMENTI

La procedura di **risarcimento diretto** ha quindi prodotto un contenimento dei costi del mercato r.c. auto italiano con conseguente diminuzione dei prezzi, anche se presenta ancora livelli di non piena efficienza.

1.3.2. - Compensazioni per la gestione CARD-CID

La gestione **CARD-CID** si basa su un sistema di incentivi e penalizzazioni (di seguito compensazioni) introdotto dal Provvedimento IVASS n. 18 del 2014, in attuazione della normativa primaria (D.l. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito dalla l. 24 marzo 2012, n. 27) in merito all'efficienza produttiva del **risarcimento diretto**. Tale sistema si affianca ai rimborsi in base a forfait già operante nella procedura di **risarcimento diretto** dal 2007. Il Provvedimento, con riferimento alla componente preponderante - la **CID**⁴², ha definito un modello statistico in base al quale sono calcolati gli importi scambiati tra le imprese. Il calcolo delle compensazioni è effettuato da Consap in qualità di gestore della Stanza di Compensazione.

Il sistema di calcolo delle compensazioni è articolato nelle componenti:

- costo per danni alle cose;
- costo per danni alla persona;
- dinamica del costo dei danni alle cose⁴³;
- velocità di liquidazione.

Il calcolo delle compensazioni, effettuato per generazione di sinistri, è articolato su tre anni: l'anno successivo alla generazione viene effettuata una prima regolazione, nei due anni seguenti vengono effettuati i conguagli⁴⁴ di quanto regolato al primo anno per le componenti costo e velocità. L'ammontare complessivo delle compensazioni per ciascuna generazione è determinato al terzo anno successivo (ad esempio 2018 per la generazione 2015).

L'algoritmo di calcolo delle compensazioni lavora distintamente per le macroclassi "ciclomotori e motocicli" e "autoveicoli" diversi da ciclomotori e motocicli e si basa sui parametri di calibrazione previsti dal modello (cfr. il Provvedimento IVASS n. 55 del 27 dicembre 2016 per il valore dei parametri di calibrazione per la generazione 2015)

- soglia minima dei premi per la selezione delle imprese che accedono alle compensazioni;
- percentili per la determinazione degli importi da considerare nel calcolo del costo medio;
- differenziale massimo dei parametri delle imprese (valore massimo – valore minimo).

⁴² Convenzione Indennizzo Diretto dei danni, assorbe circa il 90% dell'onere dei sinistri CARD.

⁴³ In sede di prima applicazione non è stata calcolata la componente dinamica che presume almeno due anni di vigenza del sistema.

⁴⁴ Nel modello CARD la misura complessiva del costo è approssimata all'antidurata 2; per la quale i dati storici indicano un livello di completezza del 98%.

Il ramo R.C. auto: sinistri, prezzi e analisi territoriale

Con riferimento alla generazione 2015, il sistema delle compensazioni, in sede di prima regolazione, ha determinato scambi per 12 milioni di euro nella macroclasse “autoveicoli” e 1 milione di euro nella macroclasse “ciclomotori e motocicli”. Il sistema è a saldo zero e pertanto l'importo degli incentivi è pari a quello delle penalizzazioni: nella macroclasse “autoveicoli” ci sono state 14 imprese con incentivi e 22 imprese con penalizzazioni, mentre nella macroclasse “ciclomotori e motocicli” 14 imprese hanno ricevuto incentivi e 15 imprese penalizzazioni.

La tavola II.12 mostra i valori delle compensazioni per la macroclasse “autoveicoli” relativi alle singole componenti. Tali valori costituiscono la prima regolazione e saranno oggetto di congruagli nel 2017 e nel 2018.

Tavola II.12

Valori delle compensazioni per componente - macroclasse "autoveicoli" Sinistri CARD 2015	
(milioni di euro)	
Componente	Prima regolazione - antidurata 0
Velocità	3,05
Costo cose zona 1	2,61
Costo cose zona 2	3,20
Costo cose zona 3	5,03
Costo cose totale	10,84
Costo persona	0,19

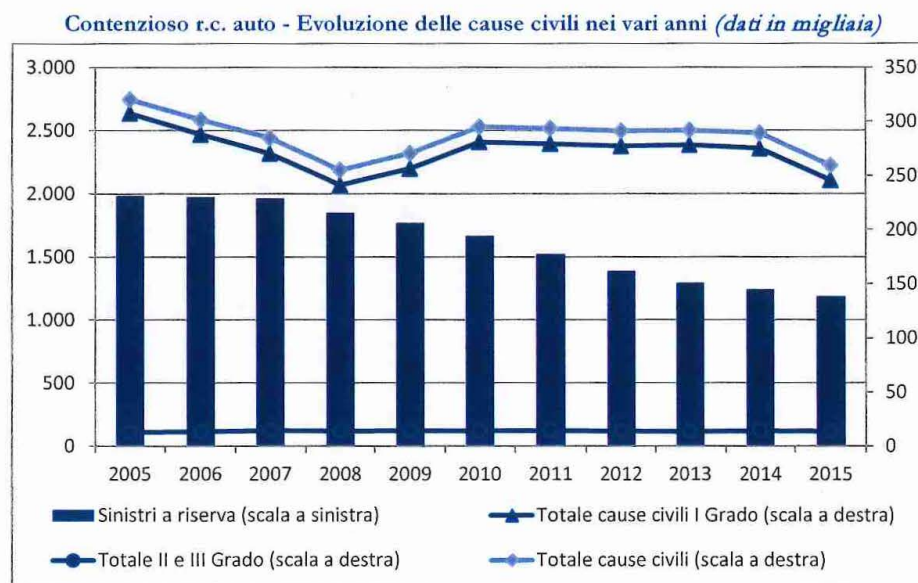
1.4. - Il contenzioso r.c. auto

L'Istituto ha elaborato i dati sul contenzioso nel periodo 2010-2015 per i sinistri r.c. auto, acquisiti dalle imprese nazionali e dalle rappresentanze in Italia di imprese extra SEE.

Nella figura II.5 è riportato l'andamento delle cause civili e dei sinistri a riserva.

APPROFONDIMENTI

Figura II.5



Alla fine del 2015 le cause pendenti nel ramo r.c. auto sono pari a 269.554 (-9,7% rispetto all'anno precedente), con una riduzione maggiore dei sinistri a riserva (-4,3%).

L'80% delle cause sono rappresentate da procedimenti civili di I grado incardinati presso i Giudici di pace (204.528 cause a fine 2015, in riduzione dell'11% rispetto al dato medio dei precedenti 5 anni).

Il numero dei sinistri in contenzioso pagati si riduce tra il 2010 e il 2015 da 103.860 a 88.591 (-14,7%) con un peso sul numero complessivo dei pagati nel periodo del 4%. L'importo dei sinistri pagati in causa nel 2015 è pari a 2,2 miliardi di euro (-2,5% rispetto al 2014), con un pagato medio di 25.097 euro.

I riservati a fine calano del -6,9% rispetto all'anno precedente, con una incidenza sul numero totale dei sinistri a riserva del 22,9%, minore rispetto al 2014 (23,6%) dopo una crescita di 5 anni. L'importo dei sinistri riservati in causa è di 7,9 miliardi, pari al 39% dell'importo a riserva totale e in diminuzione del -7,5% rispetto al 2014, per effetto principalmente del calo del numero dei sinistri in causa a riserva (-6,9%). Il riservato medio dei sinistri in causa nel 2015 è pari a 29 mila euro, in linea con l'esercizio precedente.

La distribuzione per anno di avvenimento dei sinistri in causa a riserva a fine 2015 evidenzia che il contenzioso presenta valori molto contenuti nella generazione corrente (2015) mentre si concentra nei tre anni precedenti (2012-2014), che rappresentano il 54% del totale. Si evidenzia quindi la lentezza del processo di formazione del contenzioso r.c. auto e la sua tendenza a costituirsi in relazione alla decorrenza del termine prescrizione fissato in due anni.

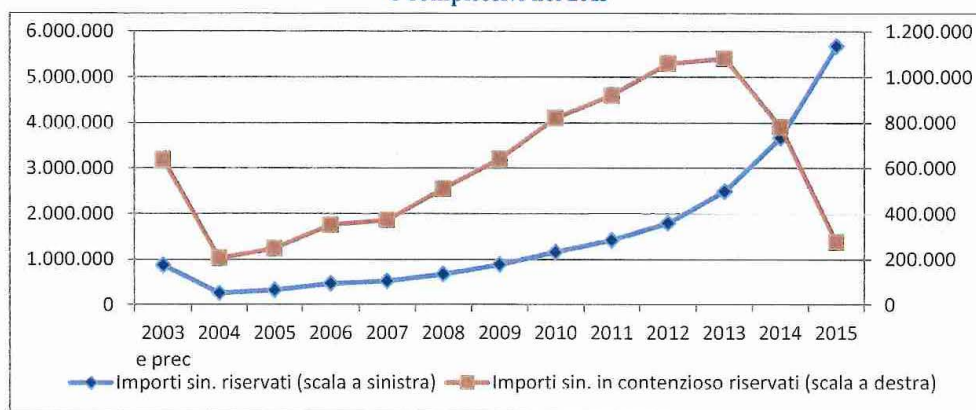
Il ramo R.C. auto: sinistri, prezzi e analisi territoriale

Dal lato del processo liquidativo, la composizione del contenzioso a riserva nel 2015 si concentra prevalentemente dal secondo al quarto anno precedente a quello della generazione corrente (2011-2013), i relativi sinistri rappresentano infatti il 57% del totale.

Nella figura II.6 è riportata la composizione nel 2015 della riserva per sinistri in causa e complessiva, che evidenzia la sostanziale diversità dei rispettivi andamenti negli ultimi anni.

Figura II.6

Contenzioso r.c. auto – Distribuzione dell'importo dei sinistri riservati in causa e complessivi nel 2015



La lenta eliminazione del contenzioso r.c. auto è attestata dalla bassa *velocità di liquidazione dei sinistri* in contenzioso: nell'anno 2015, pari al 24,5% con riferimento ai numeri e al 21,9% relativamente agli importi, in diminuzione rispetto ai già contenuti valori del 2010 (rispettivamente 26,3 e 23,1%).

1.5. - Il segmento autovetture

L'IVASS effettua un monitoraggio dei prezzi delle coperture r.c. del segmento autovetture, che rappresenta il 75% della raccolta r.c. auto nel 2016, attraverso due indagini, una campionaria di periodicità trimestrale (IPER) e una annuale che riguarda tutto l'universo dei contratti auto (dati tecnici r.c. auto).

L'indagine sui Dati tecnici determina il premio medio annuo contabilizzato al netto degli oneri fiscali e parafiscali mentre IPER rileva il premio effettivamente pagato al lordo di detti oneri⁴⁵.

⁴⁵ Entrambe le indagini sono pubblicate sui Bollettini statistici dell'IVASS.

APPROFONDIMENTI

1.5.1. - Frequenza, costo sinistri, premio puro, medio e prezzi effettivamente pagati nelle province italiane

Le tavole da A13 a A20 in Appendice riportano, per il segmento autovetture, l'andamento nelle province e regioni italiane della raccolta, delle spese per sinistri gestiti e dei premi contabilizzati al netto dei sinistri per le imprese vigilate dall'IVASS. Viene inoltre indicato il premio medio contabilizzato al netto delle tasse e contributi (prezzo medio netto), pagato nello stesso anno dagli assicurati e le relative componenti industriali (frequenza, costo medio totale, premio puro e caricamento globale sul premio medio netto).

La raccolta premi a livello nazionale registra nel 2016 una ulteriore flessione del -5,3% (-6,8% nel 2015); il calo è sostanzialmente generato da una riduzione del prezzo medio pagato (-6,6%) a fronte di una sinistralità pressoché invariata rispetto al 2015. Ciò comporta un calo del -22,8% della massa premi disponibile al netto dei sinistri.

La frequenza sinistri delle autovetture passa dal 6,6% al 6,7%, mentre il costo medio totale dei sinistri gestiti (inclusa la stima per IBNR) risulta in flessione del -2,1% (-2,7% l'anno precedente). Di conseguenza, il premio puro (costo industriale dei sinistri o quota danni) si riduce del -1,2% mentre il prezzo medio netto diminuisce del -6,6% in gran parte per effetto della citata riduzione del caricamento globale comprensivo anche del margine tecnico delle imprese.

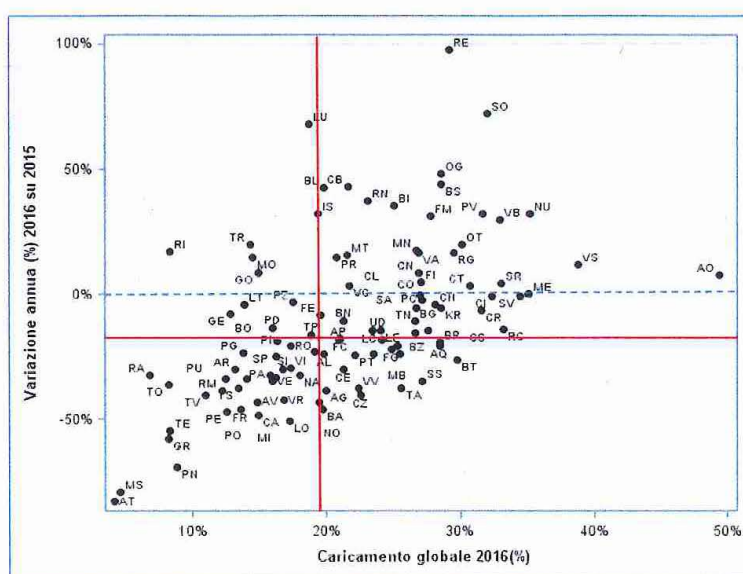
Come nell'anno precedente, le imprese vigilate riducono i prezzi medi del segmento autovetture a scapito dei caricamenti sulle polizze, con un livello crescente degli sconti praticati (dal 25% a fine 2015 al 26,5% del 2016; nel 2014 lo sconto era del 19%).

La figura II.7 mette in risalto, per ogni provincia, la connessione tra la variazione del caricamento globale avvenuta tra il 2015 e il 2016 e il livello percentuale del caricamento stesso nel 2016.

Il ramo R.C. auto: sinistri, prezzi e analisi territoriale

Figura II.7

**Caricamento globale su premio medio pagato
Variazioni 2016/2015 e livello per polizza nel 2016 ***



* Sono escluse alcune province con valori *outlier*. Le linee rosse orizzontali e verticali indicano la media dei due fenomeni rappresentati.

La riduzione del **caricamento** (punti sotto lo 0% orizzontale, linea tratteggiata nella figura II.7) interessa circa i 2/3 delle province italiane. Il **caricamento** permane più elevato al Sud, in corrispondenza di prezzi medi più alti, ed è pari a livello nazionale nel 2016 al 19,5% (23,9% nel 2015, 27,8% nel 2014). Detratta l'aliquota media di spese di gestione dei contratti (21,4% per acquisizione e amministrazione) il **caricamento** residuo (*proxy* del c.d. **caricamento** di sicurezza/utile industriale) diviene negativo e pari al -1,9% del prezzo medio pagato⁴⁶.

Con riferimento al *loss ratio*⁴⁷, al lordo della stima IBNR, e **caricamento** per polizza i dati 2016 confermano che:

- a *loss ratio* elevati si contrappongono caricamenti inferiori alla media nazionale e potenzialmente in perdita tecnica (Ancona, Asti, Massa-Carrara, Ravenna, Grosseto);

⁴⁶ Per quanto attiene il margine finanziario, nel 2016 l'utile degli investimenti trasferiti dal conto non tecnico è pari al 3,7% dei premi contabilizzati r.c. autoveicoli terrestri (ramo 10). Aliquote stimate sulla base delle anticipazioni di bilancio 2016.

⁴⁷ Si è tenuto conto di una proxy del *loss ratio* a livello provinciale e regionale (calcolato sui premi di competenza) poiché l'indagine Dati tecnici r.c. auto non rileva la riserva premi per provincia.

APPROFONDIMENTI

- specularmente, le province di Aosta, Medio-Campidano, Oristano, Nuoro e Messina, che si collocano largamente al disotto del *loss ratio* nazionale mostrano carichi globali più elevati.

Profilo del portafoglio sinistri e velocità di pagamento

La tavola A17 riporta, per numero e importo, la composizione percentuale del portafoglio dei sinistri, avvenuti e denunciati nel 2015, per singola provincia e per tipologia (solo persone, solo cose e misti).

Si riscontra che:

- in base alla composizione media del portafoglio sinistri auto, l'1,4% dei sinistri gestiti pagati è relativo alle persone (7,7% degli importi), il 91,8% ai veicoli e cose (67,1% degli importi) e il 6,8% a sinistri misti (25,1% degli importi). Il 9,5% sono sinistri alle persone (36,3% dell'importo a riserva), il 61,3% ai veicoli e alle cose (15,9% dell'importo) e il 29,2% ai misti (47,8% dell'importo);
- a livello regionale, l'incidenza del numero di sinistri pagati alle sole persone è generalmente più alta della media nelle regioni del Sud; in particolare, in Calabria essa è risultata, così come nel 2015, pari a due volte e mezza quella nazionale (una volta e mezza per i sinistri misti).

Per quanto attiene alla velocità di pagamento dei sinistri delle autovetture, nel 2016:

- il 75,2% dei sinistri con seguito sono pagati, pari al 44,2% in termini di importo, con dati divergenti per le sole persone (31,6% per numero e 14,5% per importo), per i soli veicoli e cose (81,9% e 77,0%) e misti (41,3% e 29,4%);
- come nel 2015, la provincia dove si liquidano i sinistri più velocemente è Aosta (per numero 83,7%, per importo 46,5%) mentre quella più lenta è Napoli (59,0% e 40,6%);
- la Campania ha il primato degli accantonamenti stimati per sinistri tardivi (IBNR) che incidono sul costo sinistri complessivo per il 22,7% contro la media nazionale del 10,3%, anche a causa dei tempi lunghi per denunciare i sinistri da parte degli assicurati/danneggiati, oltre l'anno dal loro accadimento. Tale ritardo obbliga le imprese a stanziare a riserva a fine esercizio somme per sinistri non pervenuti con incidenza doppia rispetto alla media nazionale.

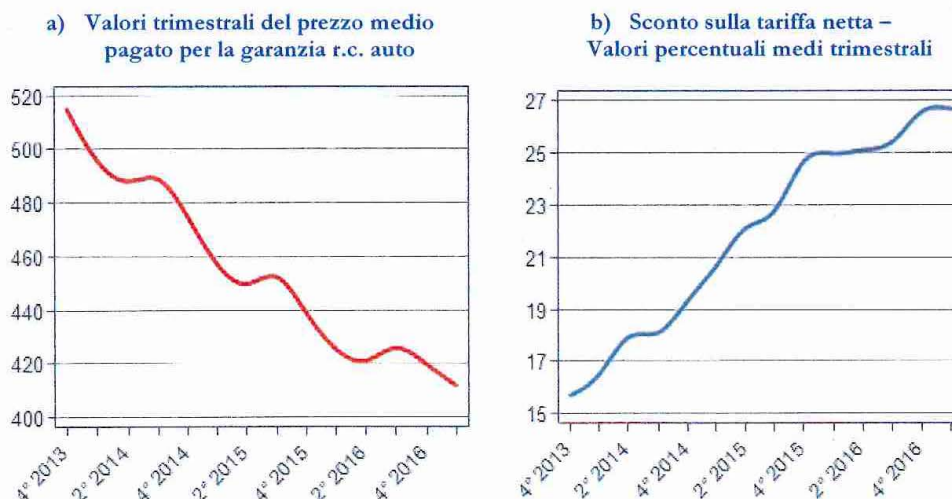
1.5.2. - IPER – Andamento dei prezzi effettivi per le autovetture ad uso privato

Il premio medio pagato dagli assicurati per i contratti stipulati o rinnovati nel quarto trimestre del 2016 è pari a 420 euro, il 50% degli assicurati paga meno di 379 euro, il 10% degli

Il ramo R.C. auto: sinistri, prezzi e analisi territoriale

assicurati paga un premio superiore a 646 euro e un altro 10% degli assicurati paga, per la copertura r.c. auto, meno di 238 euro⁴⁸.

Il trend dei prezzi (figura II.8a) ha un andamento decrescente, non monotono. Nel 2016 il premio medio diminuisce su base annua del 4,4% e la percentuale dello sconto applicato sulla tariffa netta (figura II.8b) aumentata di 2 punti percentuali, determinando parte della riduzione del prezzo.

Figura II.8*Componenti del prezzo*

L'ammontare corrisposto all'impresa per la copertura del rischio r.c. auto si ottiene sottraendo al premio pagato gli oneri fiscali e parafiscali. Al quarto trimestre 2016:

- le imposte assorbono in media il 15,6% del premio netto;
- il contributo al Servizio Sanitario Nazionale, destinato a coprire i costi per l'assistenza alle persone con lesioni da incidenti stradali, ammonta al 10,5% del premio netto;
- il contributo al Fondo Garanzia Vittime della Strada, al netto della detrazione degli oneri di gestione⁴⁹, incide per il 2,4% del premio netto.

⁴⁸ I dati relativi alla rilevazione IPER sono, a meno di diversa indicazione, pubblicati nell'Appendice statistica del Bollettino Statistico n. 5 del 2017.