

Bollettino Statistico

L'attività assicurativa nel comparto
auto (2014 – 2019)



Anno VII - n. 15 dicembre 2020

SERVIZIO STUDI E GESTIONE DATI - DIVISIONE STUDI E ANALISI STATISTICHE

Testo di Leandro D'Aurizio, Pierfranco Mattei e Vieri Mosco

Coordinamento: Capo della Divisione – Lino Matarazzo



(decreto legge 6 luglio 2012 n. 95 convertito con legge 7 agosto 2012 n. 135)

Registrazione presso il Tribunale di Roma n. 56/2015 del 23 marzo 2015

Direzione e Redazione presso l'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni

Direttore responsabile

Roberto NOVELLI

Indirizzo

via del Quirinale 21 – 00187 ROMA

Telefono

+39 06 42133.1

Fax

+39 06 42133.775

Sito internet

<http://www.ivass.it>

Tutti i diritti riservati. È consentita la riproduzione a fini didattici
e non commerciali, a condizione che venga citata la fonte

ISSN 2421-3004 (online)

Sommario

1.	NOTA METODOLOGICA	5
2.	SINTESI.....	9
3.	IL COMPARTO AUTO	11
4.	RAMO R.C. AUTO E NATANTI.....	12
5.	RAMO CORPI DI VEICOLI TERRESTRI (CVT).....	19

1. NOTA METODOLOGICA

Il perimetro della rilevazione e la fonte dei dati

Il presente Bollettino Statistico utilizza informazioni statistiche, desunte dai moduli di bilancio e di vigilanza, relative all'insieme delle imprese vigilate dall'IVASS, costituite dalle Imprese nazionali e dalle Rappresentanze in Italia di imprese extra Spazio Economico Europeo (SEE)¹ sottoposte alla vigilanza prudenziale dell'IVASS. Restano quindi escluse le imprese di assicurazione con sede legale in uno Stato SEE ammesse ad operare in Italia nel comparto auto in regime di stabilimento e di libertà di prestazione di servizi, in quanto tali imprese presentano i bilanci e la modulistica di vigilanza alle Autorità di Vigilanza dello Stato di origine, cui compete il controllo di solvibilità².

I dati del presente Bollettino si riferiscono solo al lavoro diretto italiano³ e descrivono le componenti di costo e ricavo della gestione tecnico-assicurativa del comparto auto costituito dai rami r.c. auto e natanti (rami 10+12, indicati di seguito con la sigla RCA) e dal ramo corpi di veicoli terrestri (ramo 3, indicato di seguito con la sigla CVT)⁴.

In particolare, relativamente al periodo 2014-2019, si forniscono gli andamenti relativi a: produzione, costi di gestione, sinistri e risultato tecnico.

Avvertenze

Il perimetro delle imprese

L'aggregato non comprende, per alcuni anni, informazioni relative a talune imprese. In dettaglio:

- a partire dal 2010 non figura una rappresentanza di impresa extra SEE, che ha totalmente assegnato il proprio portafoglio a una rappresentanza operante in Italia di impresa SEE;
- dal 2010 non figurano due imprese nazionali, sottoposte a liquidazione coatta amministrativa;
- dal 2010, non figura un'impresa nazionale, che ha assegnato il portafoglio del solo ramo corpi di veicoli terrestri a una rappresentanza operante in Italia di impresa SEE;
- dal 2013, non figura un'impresa nazionale, che ha totalmente assegnato il proprio portafoglio a una rappresentanza operante in Italia di impresa SEE;

¹ Lo SEE (Spazio Economico Europeo) comprende i paesi dell'Unione Europea (UE), cui si aggiungono Norvegia, Islanda e Liechtenstein.

² Con riferimento ai soli rami r.c. auto e natanti (10+12) nel 2018, posto pari al 100% l'insieme dei: 1) premi del lavoro diretto italiano raccolti dalle imprese vigilate IVASS, 2) dei premi diretti raccolti dalle Imprese con sede legale in un altro Stato dello SEE ammesse ad operare in Italia in regime di stabilimento o di libertà di prestazione di servizi, la sola quota relativa alle imprese vigilate dall'IVASS copre il 93,5% del suddetto insieme. Il restante 6,5% è quindi raccolto dalle imprese SEE ammesse ad operare in Italia. Per maggiori dettagli si rinvia al Bollettino Statistico IVASS n. 16/2019 "Ramo r.c. auto: dati tecnici 2018".

³ Oltre all'attività finalizzata alla copertura dei rischi localizzati in Italia, la nozione di lavoro diretto italiano delle imprese nazionali vigilate dall'IVASS comprende anche: 1) quella effettuata in regime di stabilimento e di libertà di prestazione di servizi per la copertura dei rischi localizzati in altri Stati dello SEE, 2) quella effettuata in Stati non aderenti allo SEE (esclusivamente in regime di libertà di prestazione di servizi). La quota relativa al lavoro diretto italiano concernente i rischi dei rami r.c. auto e natanti (10+12) ubicati all'estero rappresenta, nel 2018, appena lo 0,1% del totale dei premi del lavoro diretto italiano. Per maggiori dettagli si rinvia al Bollettino Statistico IVASS n. 16/2019 "Ramo r.c. auto: dati tecnici 2018".

⁴ In questo ramo sono classificate le garanzie riguardanti i veicoli a motore o i natanti, diverse dalla R.C. Auto obbligatoria (incendio, furto, danni accidentali, collisione).

- dal 2016 una impresa nazionale ha acquisito integralmente il portafoglio di due rappresentanze di imprese SEE operanti in precedenza in Italia;
- nel 2017 una impresa nazionale, operante nel ramo corpi di veicoli terrestri, sottoposta a procedura di amministrazione straordinaria, non ha reso disponibili le informazioni di bilancio;
- dal 2019 due imprese nazionali, operanti sia nel ramo RCA sia nel ramo CVT hanno acquisito integralmente il portafoglio di due rappresentanze di imprese SEE operanti in precedenza in Italia.

Per favorire la confrontabilità inter-temporale dei dati del comparto, tutte le variazioni di aggregati monetari o di conteggio di eventi sono state calcolate escludendo tali imprese per tutta la durata del periodo considerato.

Per apprezzare la consistenza dell'inflazione monetaria, alcuni importi sono presentati sia a *prezzi correnti* che a *prezzi costanti 2019*. *Ove non specificato, gli importi si intendono a prezzi costanti*⁵.

Per questa grandezza assicurativa e per le altre contenute nel presente documento si rimanda al glossario dei termini assicurativi disponibile al link: https://www.ivass.it/pubblicazioni-e-statistiche/pubblicazioni/relazione-annuale/2020/Glossario_sigle_giugno_2020.pdf.

Il sistema CARD per la r.c. auto

Con l'introduzione dal 1° febbraio 2007 della Procedura di Risarcimento Diretto, il numero dei sinistri del mercato r.c. auto è pari al totale dei sinistri **gestiti direttamente** dalle singole compagnie assicuratrici. Tali sinistri sono costituiti da:

- **sinistri CARD**: sono i sinistri direttamente trattati e liquidati dall'impresa c.d. gestionaria per conto dell'impresa c.d. debitrice, ai sensi delle procedure risarcitorie di cui agli artt. 141 (CARD-CTT) e 149 (CARD-CID) del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, comprensivi dei sinistri c.d. CARD NATURALI occorsi tra veicoli assicurati presso la medesima impresa. Precisamente, trattasi dei sinistri subiti da assicurati non responsabili del sinistro, o responsabili solo in parte, liquidati direttamente dalla compagnia dell'assicurato (compagnia gestionaria) per conto dell'impresa debitrice: la procedura è quindi gestita dall'impresa con la quale è assicurato il non responsabile del sinistro (o responsabile parziale), che dispone la perizia sul veicolo, quantifica il danno e formula un'offerta di risarcimento al proprio assicurato/danneggiato. Rientrano in questa tipologia i sinistri in cui sono coinvolti due veicoli assicurati, identificati entrambi immatricolati ed assicurati in Italia, limitatamente ai danni al veicolo e alle cose trasportate, ai danni fisici al conducente non responsabile non superiori a 9 punti di invalidità permanente (lesioni lievi) e ai danni fisici ai terzi trasportati sul

⁵ In questa edizione alcuni valori sono stati rettificati rispetto alle edizioni precedenti. Le principali revisioni hanno riguardato il numero di veicoli assicurati del ramo CVT, a seguito di segnalazioni di rettifica nel frattempo effettuate dalle imprese.

veicolo non responsabile. La compagnia gestionaria liquida il danno secondo il costo effettivamente accertato e riceve in seguito un rimborso⁶ da parte della compagnia debitrice⁷;

- **sinistri No CARD**, sono i sinistri causati a terzi, trattati integralmente dalla compagnia dell'assicurato responsabile del sinistro, che di conseguenza, gestirà l'istruttoria. Ciò significa che disporrà la perizia sul veicolo, quantificherà il danno e formulerà un'offerta di risarcimento al terzo danneggiato. Rientrano in questo tipo di sinistri: in generale nei casi di incidente con veicolo immatricolato all'estero quelli con danni fisici ai passanti e/o al conducente non responsabile, con oltre nove punti d'invalidità permanente (dette lesioni gravi); quelli con danni fisici riportati dai trasportati a bordo dei veicoli assicurati responsabili dei sinistri, che hanno subito lesioni anche gravi (oltre i nove punti). Vi rientrano anche i sinistri relativi al rischio responsabilità del vettore e, infine, tutti i sinistri in cui non ci sia stata collisione ovvero quanto i veicoli coinvolti nel sinistro siano più di due. In caso di un incidente stradale provocato in Italia da un veicolo immatricolato all'estero, per richiedere il risarcimento dei danni subiti occorre inviare una richiesta di risarcimento all'UCI - Ufficio Centrale Italiano. In caso di incidente all'estero in uno dei Paesi aderenti al Sistema Carta Verde, provocato da un veicolo immatricolato e assicurato in uno degli Stati dello SEE, il risarcimento si ottiene inviando una richiesta al rappresentante nominato in Italia dalla compagnia del responsabile del sinistro (cosiddetto "mandatario"). Se l'incidente è provocato all'estero da un veicolo non immatricolato in uno dei Paesi dello Spazio Economico Europeo, non è possibile applicare la procedura sopra indicata. In questi casi, se l'incidente è accaduto in uno dei Paesi aderenti al sistema della Carta Verde, la richiesta di risarcimento potrà essere indirizzata all'impresa di assicurazione del responsabile del sinistro; se il veicolo che ha provocato il danno è immatricolato in uno Stato diverso rispetto a quello di accadimento, la richiesta dovrà essere indirizzata al *Bureau* nazionale dello Stato di accadimento del sinistro (gli indirizzi dei vari *Bureaux* sono indicati nel sito *internet* dell'UCI).

Indice di smontamento della riserva sinistri

Nelle tavole allegate (Appendice A – Tavola 31 per la r.c. auto e natanti, Appendice B – Tavola 26 per il CVI) è riportato, per ogni generazione sinistri, l'indice di smontamento della riserva sinistri per ogni anno di sviluppo dei pagamenti della generazione fino all'ultimo anno di bilancio disponibile.

L'indicatore è costruito secondo la seguente espressione:

$$I_k^{(g,n)} = \frac{\sum_{j=k+1}^{n-g-1} P_j^{(g)} + R_n^{(g)}}{R_k^{(g)}}$$

dove:

n indica l'anno di bilancio di riferimento del bollettino (2019);

⁶ Il rimborso è effettuato tramite la Stanza di Compensazione (gestita dalla Consap), in misura pari ad un *forfait* prefissato, differenziato in base alla natura del danno (al veicolo o danno fisico del conducente e danno fisico del trasportato).

⁷ L'analisi dei *trend* degli indicatori tecnici del sistema CARD va fatta tenendo presente che la coerenza del confronto può essere alterata dal fatto che solo dal 2009 si è reso obbligatorio per tutte le imprese gestire con questa procedura (risarcimento diretto) anche i sinistri cosiddetti "CARD naturali" (avvenuti tra veicoli assicurati dalla stessa impresa), per i quali vi siano le caratteristiche di applicabilità della procedura.

$g = 2008, 2009 \dots n - 1$ indica la generazione di accadimento (per il CVT: $g = 2012, 2013 \dots n - 1$);

$k = 0, 1, \dots, n - g - 1$ indica l'anti-durata (o anno di sviluppo della generazione).

Pertanto un indice superiore/inferiore a 1 indica che la riserva accantonata all'anno prima per una determinata generazione di sinistri è risultata insufficiente/eccedente a far fronte ai relativi pagamenti successivi e al nuovo accantonamento di riserva residua (se la generazione non è esaurita) alla fine dell'ultimo bilancio disponibile.

Allegati

Gli allegati "tavole statistiche", forniti esclusivamente in formato Excel, sono i seguenti:

Allegato A – "COMPARTO_AUTO_RCA_NATANTI.XLSB" – Statistiche relative alla gestione dei rami: 10. Responsabilità civile autoveicoli terrestri; 12. Responsabilità civile veicoli marittimi, lacustri e fluviali.

Allegato B – "COMPARTO_AUTO_CVT.XLSB" – Statistiche relative alla gestione del ramo 3. Corpi di Veicoli Terrestri.

2. SINTESI

Caratteristiche della rilevazione

Il Bollettino riguarda l'attività assicurativa in Italia nel comparto auto delle imprese vigilate dall'IVASS (imprese nazionali e Rappresentanze per l'Italia di imprese con sede legale in uno stato extra Spazio Economico Europeo). Il comparto auto comprende le coperture obbligatorie della responsabilità civile ("r.c. auto e natanti") e quelle per l'auto non obbligatorie ("corpi di veicoli terrestri"), relative a rischi come il furto e l'incendio.

Il comparto auto

Nel 2019 i premi contabilizzati complessivamente nel comparto si attestano a 16.356 milioni di euro, costituendo il 47,7% della produzione dei rami danni, quota in continuo calo negli ultimi anni (era 49% nel 2018 e 53,7% nel 2014).

Rami r.c. auto e r.c. natanti

- ✓ Nel 2019, i **premi contabilizzati** dalle 42 imprese del settore sono pari a 13.244 milioni di euro, in contrazione rispetto all'anno precedente (-0,9%). Quindi riprende il calo registrato dal 2014 al 2017 dopo la sostanziale stabilità rilevata nel 2018 (i premi del 2019 sono infatti l'87% di quelli del 2014). La quota dei premi r.c. auto e natanti sul totale dei rami danni continua a calare nel 2019, attestandosi al 38,6% (40% nel 2018 e 46,4% nel 2014). Gli **autoveicoli assicurati** nel 2019 sono 39.716.679 (+0,1 rispetto al 2018 e +2,1% rispetto al 2014).
- ✓ I **sinistri denunciati con seguito** nel corso del 2019 (e accaduti nello stesso anno) sono **2.140.438** (-1% rispetto al 2018). Rispetto al 2014, le denunce di sinistro restano invariate.
- ✓ La **frequenza sinistri complessiva**⁸ rispetto ai veicoli assicurati è del **5,89%** nel 2019, in lievissima riduzione in confronto al valore di 5,94% del 2018.
- ✓ Il **premio medio per polizza emessa nel 2019**, al **netto** di oneri fiscali e parafiscali, si attesta a **334 euro** (-1,6% rispetto all'anno precedente e -17,6% rispetto al 2014, tenuto conto dell'inflazione), ma la riduzione risulta più contenuta rispetto a quella registrata dal 2015 al 2017.
- ✓ Il **pagamento medio per sinistro** ammonta a **2.611 euro**, in aumento (a prezzi costanti 2019) del +3,7% rispetto al 2014.
- ✓ Per effetto dell'analoga stabilità della raccolta premi di competenza e degli oneri complessivi per sinistri, il **loss ratio** è pari al **76,2%**, sostanzialmente invariato rispetto all'anno precedente (76,1%).
- ✓ L'**expense ratio**, ossia l'incidenza delle spese di gestione sui premi, resta stabile nel 2019 portandosi al **21,3%** (rispetto al 21,1% del 2018).
- ✓ Il **saldo tecnico** è pari a **144 milioni di euro**, in riduzione rispetto ai 180 milioni dell'anno precedente, al quale contribuisce il saldo di riserva sinistri per 434 milioni di euro, che diventano 600 milioni tenendo conto dei recuperi (da *franchigie*, *rivalse*, ecc.). Includendo le componenti economiche derivanti dai rendimenti finanziari e dalle cessioni in riassicurazione, l'**utile del ramo** è pari a **641 milioni di euro**, in crescita rispetto ai 459 milioni di euro del 2018 (+40%).

⁸ Inclusiva della stima per i sinistri accaduti ma non ancora denunciati (IBNR).

- ✓ Se si escludono le componenti finanziarie, di riassicurazione e altre voci residuali, il **marginale tecnico atteso per polizza emessa nel 2019** è pari a -1 euro (rispetto ai valori di +1 euro dell'anno precedente e di -4 euro del 2017), su un livello nettamente inferiore rispetto ai 32 euro del 2014 (a prezzi costanti 2019).

Ramo corpi di veicoli terrestri

- ✓ I **premi contabilizzati** nel 2019, raccolti dalle 45 imprese del settore, raggiungono 3.112 milioni di euro (9,1% sul totale dei premi danni e in crescita del +4,4% rispetto al 2018). Si conferma il trend positivo iniziato nel 2015 (+2,9%; +6,3% nel 2016 e nel 2017, +5,9% nel 2018), dopo una riduzione della raccolta di quasi il 30% nei sette anni precedenti (2008-2014). Il **numero di veicoli assicurati** nel 2019 è pari a 21,4 milioni (+17,7% rispetto al 2014).
- ✓ I **sinistri** sono in totale **1.269.767**, in netto aumento (+12,1%) sia rispetto al 2018 sia in confronto a quattro anni prima (+23%).
- ✓ La **frequenza sinistri complessiva** rispetto ai veicoli assicurati è del **5,93%**, in crescita rispetto all'anno precedente (5,74%).
- ✓ Il **premio medio per polizza emessa nel 2019**, al netto degli oneri fiscali e parafiscali, è pari a **145 euro**, in diminuzione (-3,8%) rispetto al 2018.
- ✓ Per **ogni sinistro** sono stati **pagati in media 1.500 euro** (con un incremento del +10,1% rispetto al 2014, a prezzi costanti 2019).
- ✓ Il **saldo tecnico** dopo anni in positivo, mostra una perdita pari a **-49 milioni di euro**, dovuta al forte aumento dell'onere dei sinistri, nonostante il contributo positivo derivante dal saldo di riserva sinistri per 7 milioni di euro (20 milioni considerando il saldo dei recuperi). Tenuto conto delle componenti economiche derivanti dai rendimenti finanziari e dalle cessioni in riassicurazione, **l'utile del ramo** si attesta nel 2019 a **117 milioni di euro**, praticamente dimezzato (-46,6%) rispetto al 2018.
- ✓ Il **risultato tecnico netto per polizza** è pari a 5 euro, più che dimezzato sia rispetto al 2018 sia al 2014.
- ✓ Se si escludono le componenti finanziarie, di riassicurazione e altre voci residuali, il **marginale tecnico atteso per polizza emessa nel 2019 si riduce fortemente fino quasi ad annullarsi**, rispetto ai +15 euro nel 2018.

3. IL COMPARTO AUTO

Nel 2019, i premi contabilizzati complessivamente per il ramo r.c. auto e natanti e per il ramo corpi di veicoli terrestri si sono attestati a 16.356 milioni di euro. La raccolta complessiva è sostanzialmente stazionaria rispetto al 2018 (+0,1%), ma molto inferiore a quella di 5 anni prima (-8,8%).

Continua a diminuire l'incidenza del comparto auto sul totale dei rami danni (quest'ultima è pari al 47,7% nel 2019, sei punti percentuali in meno rispetto al 2014, tav. 1).

Nel comparto, l'81% dei premi del 2019 si riferisce alla copertura obbligatoria per la r.c. auto e natanti, il restante 19% alle garanzie accessorie non obbligatorie. Continua quindi la tendenza al calo dell'incidenza della prima componente (di natura obbligatoria) a vantaggio della seconda (tav. 1).

Tav. 1 – Evoluzione dei premi del comparto auto (lavoro diretto italiano)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<i>Ammontare dei premi raccolti (milioni di euro)</i>						
Ramo r.c. auto e natanti	15.211	14.218	13.526	13.234	13.252	13.244
<i>% su totale comparto auto</i>	86,4	85,3	83,7	82,5	81,7	81,0
Ramo corpi di veicoli terrestri (CVT)	2.387	2.455	2.634	2.800	2.967	3.112
<i>% su totale comparto auto</i>	13,6	14,7	16,3	17,5	18,3	19,0
Totale comparto auto	17.598	16.674	16.160	16.034	16.219	16.356
Totale rami danni	32.800	32.007	31.954	32.338	33.097	34.285
<i>Quota dei premi del comparto auto sul totale dei premi dei rami danni (%)</i>						
Ramo r.c. auto e natanti	46,4	44,4	42,3	40,9	40,0	38,6
Ramo corpi di veicoli terrestri (CVT)	7,3	7,7	8,2	8,7	9,0	9,1
Totale comparto auto	53,7	52,1	50,5	49,6	49,0	47,7
<i>Variazione dei premi raccolti^(a) (var. % rispetto all'anno precedente)</i>						
Ramo r.c. auto e natanti	-6,5	-6,5	-5,7	-2,3	-0,1	-0,9
Ramo corpi di veicoli terrestri (CVT)	-1,3	2,9	6,3	6,2	5,9	4,4
Totale comparto auto	-5,8	-5,2	-3,9	-1,0	1,0	0,1
Totale rami danni	-2,7	-2,4	-1,1	1,1	2,1	3,2

(a) Variazioni relative alle imprese confrontabili per tutta la durata del periodo considerato.

4. RAMO R.C. AUTO E NATANTI

La raccolta premi

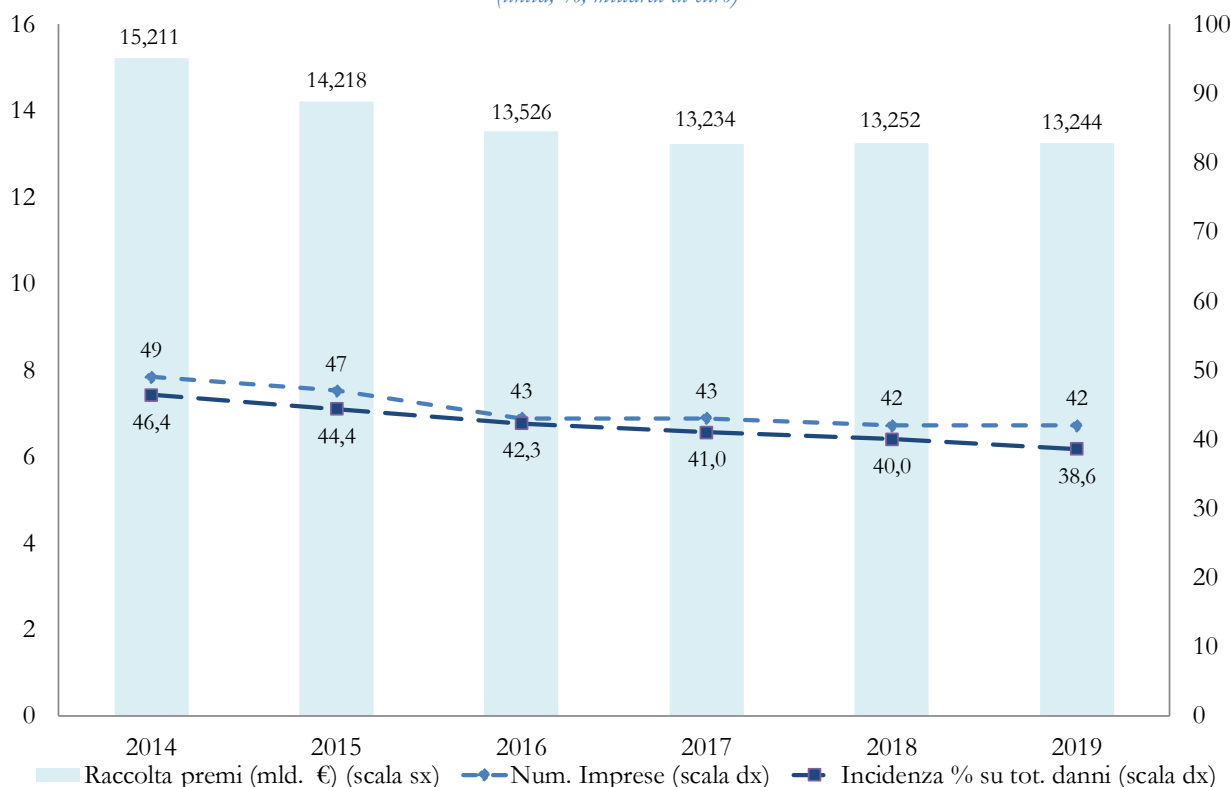
I premi del lavoro diretto italiano nel ramo r.c. auto e natanti (10 e 12), raccolti nel 2019 dalle 42 imprese nazionali e rappresentanze di imprese estere con sede legale in uno stato extra SEE che hanno esercitato il ramo (Allegato A – Tavola 1 e fig. 1), sono stati pari a 13.244 milioni di euro. Si riscontra un calo della raccolta di circa un punto percentuale rispetto all'anno precedente, che segue la sostanziale stabilità del 2018 e la persistente flessione (dal 2012 al 2017) di questa componente obbligatoria del comparto auto, rappresentante oltre i quattro quinti della produzione del comparto stesso.

Nel 2019 i premi dei due rami costituiscono il 38,6% del totale dei rami danni (46,4% nel 2014).

Nel 2019 il premio pagato per veicolo assicurato, al netto degli oneri fiscali e parafiscali, risulta pari a 334 euro, lievemente inferiore al valore del 2018 (-1,1%, Allegato A – Tavola 9-1A_I). La componente di premio puro ammonta a 263 euro (Allegato A – Tavola 9-1A_III).

La raccolta premi (Allegato A – Tavola 2) è concentrata nelle regioni del Nord (47,4%), con una quota in aumento di circa tre punti percentuali negli ultimi 5 anni (44,5% nel 2014). L'incremento è avvenuto soprattutto a fronte di una diminuzione nello stesso periodo della quota del Sud (da 21,8% a 20,5%) e, in misura inferiore, di quella del Centro (da 23,2% a 22,7%).

Fig. 1 – Numero imprese attive e valore della raccolta premi nel ramo r.c. auto
(unità, %, miliardi di euro)



I costi di gestione

Le provvigioni di acquisizione e incasso ammontano al 10,8% dei premi nel 2019 (tav. 2), in lieve decremento (un decimo di punto) rispetto al 2018 ed invariate rispetto al 2014. L'*expense ratio*

(21,3% nel 2019) è in lieve crescita sia rispetto all'anno precedente (21,1%) sia in confronto al 2014 (21%). Con riferimento alle componenti del predetto indicatore, rispetto al 2014, inizio del periodo considerato, l'*expense ratio* è cresciuto per l'aumento del peso sui premi delle altre spese di amministrazione (dal 5% al 5,6%) che ha più che compensato la flessione di 3 decimi di punto delle altre spese di acquisizione.

Se si guarda alla composizione delle spese, si riducono le incidenze sui premi sia delle provvigioni di acquisizione e di incasso (da 51,3% a 50,8%) sia delle altre spese di acquisizione (da 24,7% a 22,9%).

Tav. 2 – Spese di gestione: composizione e incidenza sui premi lordi contabilizzati

	(%)					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Composizione delle spese di gestione						
Provvigioni di acquisizione e d'incasso	51,3	51,3	52,4	51,9	51,5	50,8
Altre spese di acquisizione	24,7	23,9	21,8	21,9	21,5	22,9
Altre spese di amministrazione	24,0	24,8	25,8	26,2	27,0	26,3
Totale spese di gestione	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Incidenza delle spese di gestione sui premi lordi contabilizzati						
Provvigioni di acquisizione e d'incasso	10,7	11,1	11,2	11,0	10,9	10,8
Altre spese di acquisizione	5,2	5,1	4,7	4,6	4,5	4,9
Altre spese di amministrazione	5,0	5,3	5,5	5,5	5,7	5,6
Totale spese di gestione (<i>expense ratio</i>)	21,0	21,5	21,4	21,2	21,1	21,3

Andamento dei sinistri

Nel 2019 sono stati denunciati in Italia 2.140.438 sinistri con seguito accaduti nello stesso anno, in diminuzione sul 2019 (-1%, tav. 3). La frequenza sinistri rispetto ai 39.716.679 veicoli assicurati è del 5,39%, praticamente invariata rispetto all'anno precedente (5,43%).

Tav. 3 – Veicoli assicurati e sinistri denunciati con seguito

Anno	(unità)							
	Numero veicoli assicurati		Sinistri denunciati con seguito al netto della stima per gli IBNR ^(a) ^(b)			Sinistri denunciati con seguito al lordo della stima per gli IBNR ^(a) ^(b)		
	Numero (A)	Var. (%) ^(c)	Numero (B)	Var. (%) ^(c)	Frequenza (B)/(A) (%)	Numero (B)	Var. (%) ^(c)	Frequenza (B)/(A) (%)
2014	38.514.764	-0,3	2.112.627	-2,3	5,49	2.330.141	-2,5	6,05
2015	38.369.435	-0,4	2.122.875	0,5	5,53	2.336.626	+0,3	6,09
2016	38.777.518	-1,1	2.185.063	0,7	5,63	2.398.364	+0,4	6,18
2017	39.006.389	+2,8	2.184.835	-2,2	5,60	2.387.491	+1,8	6,12
2018	39.290.466	+0,7	2.134.481	-2,3	5,43	2.335.448	-2,2	5,94
2019	39.716.679	+0,1	2.140.438	-1,0	5,39	2.338.925	-1,2	5,89
Variazione 2019/2014		+2,1		0,0			-0,9	

(a) Variazioni relative alle imprese confrontabili per tutta la durata del periodo considerato. – (b) Sinistri accaduti nello stesso anno di denuncia. – (c) Variazioni rispetto all'anno precedente.

Anche la frequenza dei sinistri gestiti (incluso anche la stima degli IBNR, ovvero di quelli che saranno denunciati negli anni successivi a quello di accadimento), è sostanzialmente invariata nel 2019 rispetto all'anno precedente, attestandosi al 5,89% (Allegato A – Tavola 9.1A). Sia le variazioni annuali sia la tendenza di lungo periodo alla flessione di questo indicatore sono simili a quelle calcolate al netto della stima IBNR.

I sinistri gestiti denunciati nel 2019, compresi quelli accaduti in anni precedenti, sono stati invece 2.277.438, anch'essi in riduzione sul 2018 (-1,1%). Questa categoria di sinistri è in diminuzione negli ultimi 5 anni in misura maggiore rispetto a quelli accaduti nello stesso anno (-2,4% contro -0,8%, Allegato A – Tavola 10A1).

La velocità di liquidazione dei sinistri⁹

Numero dei sinistri pagati. La velocità di liquidazione alla fine dell'anno di accadimento del numero dei sinistri gestiti (compresa la stima IBNR), distinti per anno di generazione, ammonta al 68,7% per la generazione di sinistri del 2019 (Allegato A – Tavola 14B, tav. 4).

Tav. 4 – Velocità di liquidazione dei sinistri gestiti

Generazione di accadimento	Nell'anno di generazione	Velocità di liquidazione per numeri ^(a)					Riserva Sinistri al 31.12.19
		Al 1° anno successivo	Al 2° anno successivo	Al 3° anno successivo	Al 4° anno successivo	Al 5° anno successivo	
2014	66,3	90,3	94,5	96,4	97,6	98,5	1,5
2015	67,4	91,0	94,9	96,7	97,9		2,1
2016	68,1	91,5	95,3	97,1			2,9
2017	68,0	91,9	95,6				4,4
2018	68,8	92,4					7,6
2019	68,7						31,3
Velocità di liquidazione per importi ^(b)							
2014	35,8	67,2	79,3	84,5	87,6	89,9	10,1
2015	36,2	67,5	79,6	84,9	88,2		11,8
2016	37,2	68,0	80,0	85,5			14,5
2017	37,7	68,8	80,9				19,1
2018	38,4	69,8					30,2
2019	40,1						59,9

(a) Percentuale dei sinistri pagati, cumulati in ciascun anno di sviluppo, rispetto ai sinistri risultati con seguito al 31.12.2019 (pagati + riservati) al lordo della stima per i sinistri tardivi. – (b) Percentuale dei pagamenti per sinistri, cumulati in ciascun anno di sviluppo, rispetto ai pagamenti per sinistri risultati con seguito al 31.12.2019 (pagati + riservati) al lordo della stima per i sinistri tardivi.

L'indicatore è in leggero miglioramento rispetto al dato corrispondente della generazione sinistri del 2018 (68%). Tra il 2014 (quando ammontava a 64,9%) e il 2019, la velocità è, pertanto, sempre aumentata. Entro il secondo anno successivo a quello di accadimento del sinistro, le imprese riescono a liquidare il 95,6% dei sinistri (con riferimento alla generazione del 2017). Il miglioramento dell'indicatore a partire dal 2014 è stato di quasi quattro punti. Si riscontra perciò un miglioramento di efficienza dei processi di liquidazione delle compagnie.

Detto miglioramento è dovuto anche alla convenzione CARD – operante dal 2007 – assieme alla successiva introduzione, nel 2014, della gara di incentivi e penalizzazioni alle imprese¹⁰ secondo parametri di efficienza (*velocità di liquidazione, costo medio, dinamica costo medio, e, dal 2019 anche l'attività*

⁹ Si veda il Bollettino n. 14 del 2019, allegato B, tav. 14B e tav. 15B per i dati relativi al 2018 citati nel testo di questo sottoparagrafo.

¹⁰ Provvedimento n. 18 del 5 agosto 2014, successivamente modificato dal Provvedimento n. 43 del 4 marzo 2016 e da ultimo dal Provvedimento n. 79 del 14 novembre 2018.

antifrode), hanno consentito di aumentare la velocità di liquidazione, dato che, entro il 2019, risultano liquidati il 96,2% dei sinistri CARD della generazione 2018 e ben il 98% dei sinistri della generazione 2017 (Allegato A – Tavola 14F).

Importi pagati. In termini di importi dei pagamenti dei sinistri gestiti (compresi gli IBNR, Allegato A – Tavola 15B), per la generazione 2019 è risultato pagato entro l'anno di accadimento il 40,1% dell'importo (tav. 4), in aumento di 1 punto rispetto al 2018. Anche questo indicatore è in progressivo miglioramento dal 2014, quando valeva 34,3%.

Entro il secondo anno successivo a quello di accadimento del sinistro viene liquidato l'80,9% dei pagamenti (con riferimento alla generazione del 2017), contro il 79,4% dell'anno precedente. L'indicatore è in miglioramento da quattro anni.

Anche la velocità di liquidazione degli importi aumenta con la convenzione CARD, che consente di liquidare il 64% degli importi relativi alla generazione del 2019 e l'88,4% di quelli della generazione 2018 (Allegato A – Tavola 15F).

Il costo medio dei sinistri

Sinistri denunciati nell'anno di accadimento. Il costo medio dei sinistri risarciti nello stesso anno di generazione è stato di 2.611 euro per il 2019 (espresso a prezzi costanti 2019, ammontava a 2.579 euro per la generazione del 2018, tav. 5).

Tav. 5 – Indicatori di costo medio dei sinistri denunciati nell'anno di accadimento

Anni	Costo medio dei sinistri pagati	Costo medio dei sinistri riservati		Costo medio complessivo dei sinistri		Premio puro ^(a)	
		Al netto della stima IBNR	Al lordo della stima IBNR	Al netto della stima IBNR	Al lordo della stima IBNR	Valore	Var. (%) ^(b)
<i>Valori a prezzi costanti 2019^(c)</i>							
2014	2.517	9.758	8.677	4.647	4.758	288	-0,5%
2015	2.526	9.817	8.702	4.587	4.701	286	-0,8%
2016	2.544	9.604	8.489	4.495	4.593	284	-2,9%
2017	2.557	9.332	8.360	4.396	4.504	276	-3,4%
2018	2.579	9.567	8.469	4.384	4.480	266	-1,1%
2019	2.611	9.582	8.551	4.348	4.469	263	
Variazione 2019/2014	+3,7%	-1,8%	-1,5%	-6,4%	-6,1%		-8,6%
<i>Valori a prezzi correnti</i>							
2014	2.455	9.758	8.677	4.532	4.641	281	-3,2%
2015	2.460	9.817	8.702	4.467	4.578	279	-0,7%
2016	2.476	9.604	8.489	4.374	4.469	276	-0,8%
2017	2.516	9.332	8.360	4.326	4.432	271	-1,9%
2018	2.566	9.567	8.469	4.361	4.457	265	-2,3%
2019	2.610	9.582	8.851	4.348	4.469	263	-0,7%
Variazione 2019/2014	+6,3%	-1,8%	-1,5%	-4,1%	-3,7%		-6,3%

(a) Prodotto tra frequenza dei sinistri denunciati (tav. 3) e costo medio complessivo dei sinistri, entrambi al lordo della stima IBNR. – (b) Variazioni rispetto all'anno precedente. – (c) Deflatore utilizzato: indice dei prezzi al consumo per famiglie di operai e di impiegati (FOI) al netto dei tabacchi.

Il periodo 2014-2019 ha visto un incremento del pagamento medio (+3,7% a prezzi costanti, +6,3% a prezzi correnti).

L'ammontare medio accantonato a riserva in previsione di esborsi futuri è stato di 9.582¹¹ euro per la generazione di sinistri 2019, pressoché invariato rispetto alla generazione di sinistri del 2018, ma in contrazione (-1,8%) rispetto al valore di cinque anni prima.

Il costo medio complessivo (che comprende sia i sinistri pagati sia quelli posti a riserva) ammonta per la generazione 2019 a 4.348 euro. Se si considera anche la riserva stimata per i sinistri IBNR, il costo medio complessivo per la generazione più recente aumenta a 4.469 euro. Entrambi i valori sono sostanzialmente stabili a prezzi costanti rispetto a quelli del 2018, ma sono inferiori a quelli corrispondenti del 2014 (rispettivamente del -6,4% e del -6,1%).

Il prodotto tra il costo medio complessivo al lordo della stima IBNR e la frequenza di sinistri (tav. 3, ultima colonna) dà il premio puro medio (al netto dei caricamenti per spese e della fiscalità e parafiscalità), pari a 263 euro. Sempre a valori costanti continua la diminuzione di questo indicatore (-1,1% rispetto al 2018), che risulta inferiore del -8,6% rispetto al valore del 2014 (la variazione a prezzi correnti è di -6,3%). La flessione del premio puro tra 2014 e 2019 deriva dalla diminuzione contemporanea della sinistrosità e del costo medio complessivo.

Sinistri gestiti nell'anno di esercizio. Se si considerano i sinistri gestiti nel corso del 2019, indipendentemente dal loro anno di accadimento, il risarcimento medio ammonta a 4.569 euro (Allegato A – Tavola 18), in crescita a prezzi correnti dell'1,1% rispetto al 2018 (che presentava lo stesso valore del 2017). La riserva media (al netto della componente IBNR) ammonta a fine 2019 a 16.759 euro, sostanzialmente invariata rispetto all'anno precedente (-0,3%). Lungo un arco temporale più ampio (2014-2019) sono in diminuzione sia il risarcimento medio non deflazionato (-3,8%) sia la riserva media (-0,9%).

Risultato del conto tecnico e profittabilità attesa per polizza

Risultato del conto tecnico

Il risultato del conto tecnico al netto della riassicurazione (Allegato A – Tavola 29, tav. 6) è pari nel 2019 a 641 milioni di euro (corrispondente al 4,8% dei premi di competenza), in crescita rispetto ai 459 milioni di euro del 2018 (3,5% dei premi di competenza). L'indicatore cresce di oltre un punto, sostanzialmente per effetto dell'incremento dell'utile degli investimenti (passato da 312 a 508, +62,8%), stante la sostanziale stabilità della raccolta premi di competenza, dell'onere complessivo dei sinistri, delle spese di gestione e del risultato negativo della riassicurazione passiva. Pur essendo positivo da otto anni, il risultato è in netta flessione rispetto ai valori del 2013 e del 2014 (rispettivamente 2.426 e 2.060 milioni).

Il risultato per polizza (Allegato A – Tavola 30) è pari a 16 euro, in crescita rispetto ai 12 euro del 2018, ma in netta contrazione rispetto ai 53 euro del 2014 e ai 63 euro del 2013.

¹¹ Escludendo la stima per i sinistri IBNR.

Tav. 6 – Indicatori di sintesi del conto tecnico^(a)
(milioni di euro)

Voci		2014	2015	2016	2017	2018	2019
Premi di competenza ^(b)	+	15.559	14.450	13.689	13.251	13.235	13.260
Oneri relativi ai sinistri	-	10.818	10.421	10.421	10.053	10.073	10.110
Saldo altre partite tecniche	+	-143	-127	-172	-185	-186	-190
Spese di gestione	-	3.187	3.060	2.900	2.805	2.795	2.815
Saldo tecnico del lavoro diretto al lordo della riassicurazione	=	1.410	842	196	208	180	144
Utile degli investimenti	+	654	600	500	531	312	508
Risultato del conto tecnico del lavoro diretto al lordo della riassic.	=	2.064	1.442	696	738	493	652
Risultato del conto tecnico del lavoro diretto al netto della riassic.	=	2.060	1.454	695	696	459	641

(a) Lavoro diretto italiano. – (b) I premi di competenza considerano la variazione della riserva premi e le cessioni in riassicurazione e pertanto differiscono dai premi lordi contabilizzati riportati in tav. 1 e in fig. 1.

La variazione della riserva sinistri

Il saldo di riserva sinistri contribuisce alla formazione del saldo tecnico diretto lordo e quindi al risultato del conto tecnico. Per ogni anno di bilancio, tale saldo si ottiene, al netto della riassicurazione, per il complesso delle generazioni di sinistri precedenti, sottraendo dalla riserva iniziale appostata le somme pagate per i relativi sinistri durante l'anno di bilancio e la relativa riserva finale residua qualora rimangano ancora sinistri da pagare per quelle generazioni (riserva residua). Va tenuto presente che quest'ultima è frutto di stime e quindi potenzialmente diversa per eccesso o per difetto rispetto al futuro esborso per sinistri. Il saldo concorre ad un maggiore utile se ha segno positivo (dato che solo una parte della riserva iniziale è utilizzata per i pagamenti e per la costituzione della riserva finale), mentre lo riduce in caso di segno negativo (in quanto la riserva iniziale non è sufficiente a coprire i pagamenti e la costituzione della riserva finale). Tale processo è caratteristico del ciclo assicurativo danni e può essere particolarmente lento nei rami di responsabilità civile a lungo smontamento.

Nella tavola 7 che segue è riportata la serie storica del saldo di riserva, in valore assoluto e in percentuale dei premi di competenza che evidenzia l'andamento della riserva per far fronte ai pagamenti effettivi per gli anni di bilancio dal 2007 al 2019. A tale saldo si aggiunge quello per i recuperi (grandezza particolarmente importante per i rami assicurativi di responsabilità civile, dovuta alla presenza di *franchigie, rivalse*, etc.). Quest'ultimo attenua l'insufficienza del saldo di riserva fino al 2013. Il saldo di riserva diventa positivo a partire dal 2014 e nel 2019 concorre per 434,5 milioni di euro al saldo tecnico (600,2 milioni se si tiene conto dei recuperi).

Tav. 7 – Saldo della riserva sinistri prima e dopo i recuperi

Anno di Bilancio	Sufficienza/eccedenza prima del saldo dei recuperi		Sufficienza/eccedenza dopo il saldo dei recuperi	
	<i>milioni di euro</i>	<i>%su premi di competenza</i>	<i>milioni di euro</i>	<i>%su premi di competenza</i>
2007	-675,2	-3,7%	62,1	0,3%
2008	-373,9	-2,1%	89,4	0,5%
2009	-713,9	-4,2%	-194,0	-1,1%
2010	-1.228,9	-7,4%	-602,0	-3,6%
2011	-2.519,0	-14,4%	-1.347,0	-7,7%
2012	-1.155,0	-6,5%	-1.002,0	-5,7%
2013	-159,2	-0,9%	-23,9	-0,1%
2014	143,2	0,9%	358,2	2,3%
2015	465,2	3,2%	610,6	4,2%
2016	460,7	3,4%	601,1	4,4%
2017	581,5	4,4%	720,1	5,4%
2018	428,2	3,2%	557,9	4,2%
2019	434,5	3,3%	600,2	4,5%

Nell'Appendice (Allegato A – Tavola 31), viene riportato l'indice di smontamento, che esprime dettagliatamente la sufficienza/eccedenza della riserva sinistri al variare dell'anzianità di ogni singola generazione dal 2008 al 2018.

Profittabilità attesa per polizza della generazione 2019

Considerando le polizze emesse/rinnovate nel 2019 emerge che nello stesso esercizio il premio medio r.c.a. (tutti i settori) pagato per la singola polizza (al netto della fiscalità e della para-fiscalità) ammonta a 334 euro¹² (Allegato A – Tavola 9.1A, tav. 8), a fronte di un premio puro per il rischio di 263 euro.

Nello stesso anno le spese unitarie di gestione (Allegato A – Tavola 29) ammontano a 71 euro. Si ottiene perciò un margine tecnico atteso¹³ (al netto della quota dell'utile degli investimenti trasferita dal conto non tecnico) per polizza negativo pari a -1 euro, in lieve riduzione rispetto all'anno precedente (1 euro nel 2018, valutato a prezzi 2019). Nel 2014 il margine tecnico atteso per polizza ammontava a 32 euro. La forte riduzione del margine unitario è principalmente attribuibile alla flessione del premio medio, particolarmente pronunciata fino al 2016 e proseguita nei tre anni successivi, sebbene a un ritmo inferiore. Il margine per polizza a valori correnti è molto simile a quello a valori costanti, per il contenuto livello della dinamica dei prezzi nel periodo considerato.

Tav. 8 – Andamento delle componenti del premio medio r.c. auto

Voci	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	<i>(euro, valori a prezzi costanti 2019)</i>					
Margine per polizza (D = A – B – C)	32	12	-2	-4	1	-1
Premio medio (A)	405	381	358	345	339	334
Premio puro (B)	288	286	284	276	266	263
Spese di gestione per polizza (C)	85	82	77	73	71	71
	<i>(euro, valori a prezzi correnti 2019)</i>					
Margine per polizza (D = A – B – C)	31	12	-2	-4	1	-1
Premio medio (A)	395	371	349	339	337	334
Premio puro (B)	281	279	276	271	265	263
Spese di gestione per polizza (C)	83	80	75	72	72	71

¹² Il premio medio r.c. auto pari a 334 euro per il 2019 comprende tutti i settori. Peraltro, l'indagine IPER (vedasi per maggiori dettagli il Bollettino Statistico IVASS n. 2/2020 "IPER: L'andamento dei prezzi effettivi per la garanzia r.c. auto nel quarto trimestre 2019"), relativa a un campione rappresentativo di contratti r.c. auto sulle sole autovetture ad uso privato, stima un premio medio lordo (incluse le componenti fiscali e parafiscali) pari a 404 euro per i contratti emessi nel quarto trimestre 2019 e un premio medio netto di 320 euro.

¹³ Definito anche come utile industriale atteso.

5. RAMO CORPI DI VEICOLI TERRESTRI (CVT)

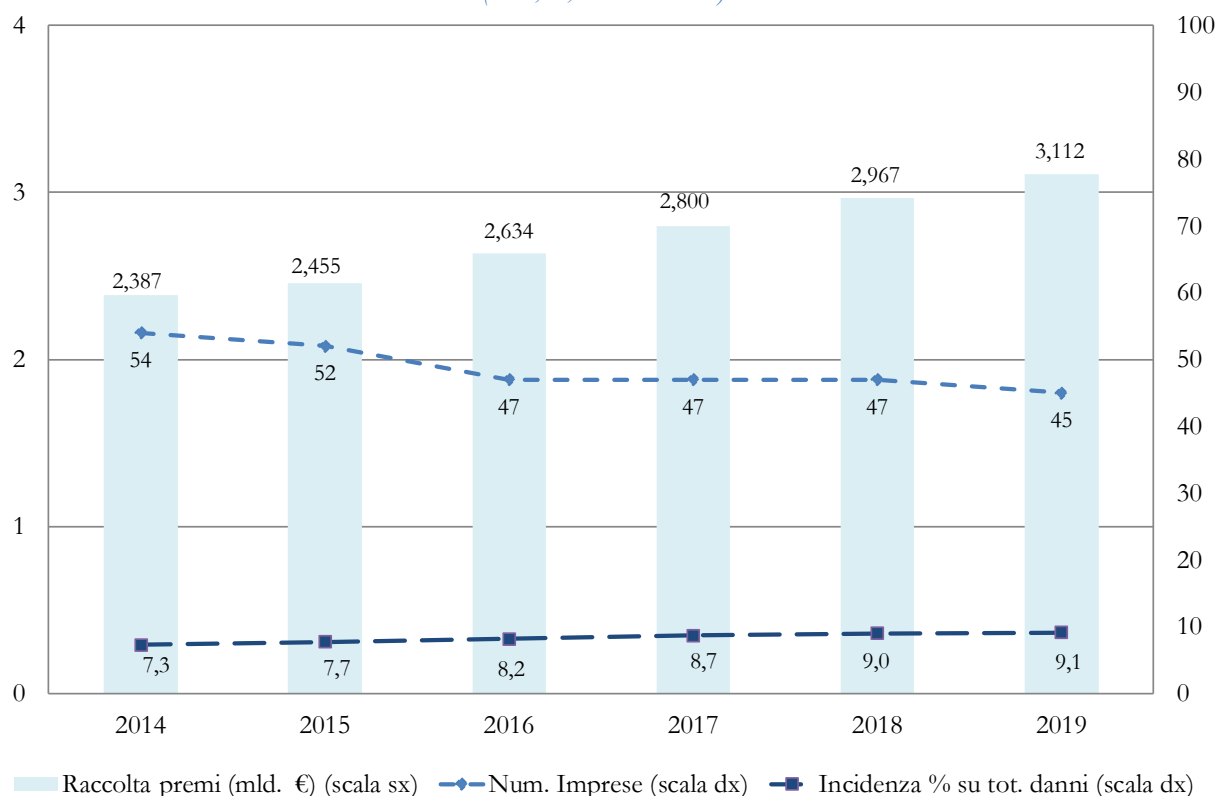
La raccolta premi

I premi del lavoro diretto italiano nel ramo CVT, raccolti nel 2019 dalle 45 imprese nazionali e rappresentanze di imprese estere con sede legale in uno stato extra SEE che hanno esercitato il ramo (Allegato B – Tavola 1 e fig. 2), sono stati pari a 3.112 milioni di euro, con un cospicuo incremento per il quinto anno consecutivo (+4,4% rispetto al 2018).

Permane pertanto in crescita la raccolta premi, in un contesto che vede le immatricolazioni nel 2019 dei veicoli nuovi sostanzialmente inalterate (dopo la forte ripresa tra il 2015 e il 2017 seguita al forte calo del 2008-2014¹⁴) e la quota di veicoli con minore anzianità, tipicamente coperti dalle garanzie del CVT, in lieve aumento¹⁵.

I premi del ramo rappresentano nel 2019 il 9,1% del totale dei premi dei rami danni. La quota è in costante crescita nel quinquennio 2014-2019 (7,3% nel 2014).

Fig. 2 – Numero imprese attive e valore della raccolta premi nel ramo CVT
(unità, %, miliardi di euro)



¹⁴ Le immatricolazioni dei veicoli nuovi di fabbrica sono stazionarie nel 2019 (+0,2%). Nel quadriennio 2015-2018 hanno avuto il seguente andamento: -1,8% nel 2018, +7% nel 2017, +15,8% nel 2016, +18,2% nel 2015, dopo la fase fortemente negativa dal 2008 al 2014. Il mercato italiano resta comunque su un livello di nuove immatricolazioni di veicoli ancora inferiore al passato (-25% rispetto al 2007, valore massimo pre-crisi, e -20% rispetto alla media annua di nuove immatricolazioni che caratterizzò la precedente positiva fase ciclica dal 1998 al 2007).

¹⁵ Fonte: ACI (Open Data – Annuario), parco circolante suddiviso per anzianità, dato nazionale, totale veicoli. I veicoli anzianità fino a 4 anni, rappresentano nel 2019 il 20,1% del parco circolante, rispetto al 19,4% del 2018.

I costi di gestione

Nel 2019 le provvigioni totali rappresentano, come nel 2018, il 21,6% dei premi (Allegato B – Tavola 6 e tav. 9).

Le spese di acquisizione e amministrazione equivalgono nel 2019 al 10,5% dei premi raccolti e risultano in aumento rispetto sia all'anno precedente (9,9% dei premi) sia al 2014 (9,7% dei premi).

Le provvigioni rappresentano nel 2019 il 67,3% delle spese di gestione totali, in calo di oltre un punto percentuale rispetto al 2018; si registra in concomitanza una crescita di quasi 2 punti della quota relativa alle altre spese di acquisizione (16,4% del totale delle spese rispetto dal 14,6% del 2018).

Nel complesso, nel quinquennio 2014-2019, l'ammontare delle spese di gestione del ramo risulta quindi in crescita in tutte le tre componenti evidenziate (l'*expense ratio* aumenta nel periodo dal 29% al 32,1%).

Tav. 9 – Spese di gestione: composizione percentuale e incidenza sui premi lordi contabilizzati

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
(%)						
Composizione delle spese di gestione						
Provvigioni di acquisizione e d'incasso	66,5	67,1	68,1	69,0	68,6	67,3
Altre spese di acquisizione	16,9	16,3	15,2	14,5	14,6	16,4
Altre spese di amministrazione	16,6	16,6	16,7	16,5	16,8	16,3
Totale spese di gestione	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Incidenza delle spese di gestione sui premi lordi contabilizzati						
Provvigioni di acquisizione e d'incasso	19,3	20,0	20,8	21,2	21,6	21,6
Altre spese di acquisizione	4,9	4,9	4,6	4,4	4,6	5,3
Altre spese di amministrazione	4,8	4,9	5,1	5,1	5,3	5,2
Totale spese di gestione (<i>expense ratio</i>)	29,0	29,8	30,5	30,7	31,5	32,1

Andamento dei sinistri

Nel 2019 sono stati denunciati 1.269.767 sinistri con seguito accaduti nello stesso anno (Allegato B – Tavola 9 e tav. 10), in netto aumento (+12,1%¹⁶) rispetto sia all'anno precedente sia al 2014 (+23%). Il contemporaneo aumento nel quinquennio (+17,7%, di cui +8,1% nel solo 2019) dei veicoli assicurati¹⁷ per coperture accessorie (pari a circa il 54% delle coperture auto obbligatorie) ha comportato un aumento solo lieve della frequenza sinistri, pari al 5,93% nel 2019 (rispetto al 5,74% del 2018 e al 5,86% del 2014)¹⁸.

¹⁶ Dovuto soprattutto ai risarcimenti per la garanzia contro il furto.

¹⁷ Specie nel Meridione.

¹⁸ Nel 2014 la frequenza sinistri si era notevolmente ridotta rispetto al valore del 2013 (pari al 6,57%).

Tav. 10 – Veicoli assicurati e sinistri denunciati con seguito

(unità)

Anno	Numero di veicoli assicurati		Sinistri denunciati con seguito (al lordo della stima per i sinistri tardivi) ^{(a) (b)}		
	Numero (A)	Var. (%) ^(c)	Numero (B)	Var. (%) ^(c)	Frequenza (B)/(A) (%)
2014	17.601.921	2,1	1.032.327	-8,9	5,86
2015	17.393.415	-1,2	1.001.110	-3,0	5,76
2016	18.163.893	1,2	1.010.364	0,9	5,56
2017	18.843.789	3,8	1.078.854	6,8	5,73
2018	19.738.875	4,8	1.132.568	5,0	5,74
2019	21.403.127	8,1	1.269.767	12,1	5,93
Variazione 2019/2014		17,7		23,0	

(a) Variazioni relative alle imprese confrontabili per tutta la durata del periodo considerato. – (b) Sinistri accaduti nello stesso anno di denuncia. – (c) Variazioni rispetto all'anno precedente.

Numero dei sinistri pagati. Nel 2019 la velocità di liquidazione del numero dei sinistri denunciati nello stesso anno ammonta all'81% (Allegato B – Tavola 13-1, tav. 11), con una riduzione di cinque punti rispetto al corrispondente valore del 2018 (85%).

Importi pagati. In termini di importi pagati, lo stesso indicatore ammonta al 73,5% per il 2019 (Allegato B – Tavola 14-1), in forte calo anch'esso di circa quattro punti rispetto al valore corrispondente per il 2018 (77,7%).

Se si guarda, invece, la velocità di liquidazione degli importi entro l'anno successivo a quello di generazione, il 96,6% degli importi per i sinistri accaduti nel 2018 risultavano liquidati alla fine del 2019 (con una riduzione di circa mezzo punto rispetto al 97% dell'anno precedente, con riguardo alla generazione 2017)¹⁹.

Tav. 11 – Velocità di liquidazione dei sinistri

(%)

Generazione di accadimento	Nell'anno di generazione	Al 1° anno successivo	Al 2° anno successivo	Al 3° anno successivo	Al 4° anno successivo	Al 5° anno successivo	Riserva Sinistri al 31.12.19
Velocità di liquidazione per numeri ^(a)							
2014	85,0	99,2	99,7	99,8	99,9	99,9	0,1
2015	85,1	99,2	99,7	99,8	99,9		0,1
2016	85,7	99,2	99,7	99,8			0,2
2017	84,3	99,0	99,5				0,5
2018	85,3	98,6					1,4
2019	81,0						19,0
Velocità di liquidazione per importi ^(b)							
2014	78,1	97,4	98,3	98,6	98,9	99,1	0,9
2015	78,0	97,8	98,7	99,0	99,2		0,8
2016	77,9	97,4	98,5	98,9			1,1
2017	75,7	97,3	98,2				1,8
2018	76,5	96,6					3,4
2019	73,5						26,5

(a) Percentuale dei sinistri pagati, cumulati in ciascun anno di sviluppo, rispetto ai sinistri risultati con seguito al 31.12.2019 (pagati + riservati) al lordo della stima per i sinistri tardivi. – (b) Percentuale dei pagamenti per sinistri, cumulati in ciascun anno di sviluppo, rispetto ai pagamenti per sinistri risultati con seguito al 31.12.2019 (pagati + riservati) al lordo della stima per i sinistri tardivi.

¹⁹ Si veda il Bollettino n. 14 del 2019, allegato B, tav. 13-1 e tav. 14-1 per i dati relativi al 2018 citati nel testo di questo sotto-paragrafo.

Il costo medio dei sinistri

Sinistri denunciati nell'anno di accadimento. Il costo medio dei sinistri indennizzati nello stesso anno di accadimento nel 2019 è pari a 1.500 euro (1.401 euro a prezzi correnti per la generazione 2018, Allegato B – Tavola 18ter e tav. 12). Il valore a prezzi 2019 del costo medio è in aumento (+10,1%) rispetto a quello del 2014 (l'aumento a valori correnti è del +12,9%).

L'ammontare *medio* accantonato a riserva, in previsione di esborsi futuri, è stato pari a 2.310 euro per la generazione di sinistri del 2019, con un incremento del +1,1% rispetto al 2018.

Nel 2019, il costo medio *complessivo* è pari a 1.653 euro. Dal prodotto tra questo valore e la frequenza di sinistri (tav. 10, ultima colonna) si ottiene un valore del premio puro medio (al netto dei caricamenti per spese e della fiscalità e parafiscalità) di 98,1 euro. L'indicatore è in forte aumento a prezzi 2019 rispetto al 2018 (+11,1%) e si attesta su un valore prossimo a quello del 2013 (circa 100 euro).

Tav. 12 – Indicatori di costo medio dei sinistri denunciati nell'anno di accadimento

(euro, valori a prezzi costanti 2019)

Anni	Costo medio dei sinistri pagati	Costo medio dei sinistri riservati (al lordo della stima per i sinistri tardivi)	Costo medio complessivo dei sinistri (al lordo della stima per i sinistri tardivi)	Premio puro ^(a)	
				Valore	Var. (%) ^(b)
<i>Valori a prezzi costanti 2019^(c)</i>					
2014	1.363	2.172	1.498	87,9	-12,8%
2015	1.374	2.097	1.495	86,1	-2,0%
2016	1.405	2.254	1.537	85,5	-0,7%
2017	1.441	2.259	1.574	90,1	+5,4%
2018	1.408	2.285	1.539	88,3	-2,0%
2019	1.500	2.310	1.653	98,1	+11,1%
Variazione 2019/2014	+10,1%	+6,4%	+10,3%		+11,6%
<i>Valori a prezzi correnti</i>					
2014	1.329	2.172	1.470	86,2	-12,7%
2015	1.338	2.097	1.465	84,3	-2,2%
2016	1.367	2.254	1.505	83,7	-7,1%
2017	1.418	2.259	1.555	89,0	+6,3%
2018	1.401	2.285	1.533	88,0	-1,1%
2019	1.500	2.310	1.653	98,1	+11,4%
Variazione 2019/2014	+12,9%	+6,4%	+12,4%		+13,8%

(a) Prodotto tra frequenza dei sinistri denunciati (tav. 9) e costo medio complessivo dei sinistri, entrambi al lordo della stima per i tardivi. – (b) Variazioni rispetto all'anno precedente. – (c) Deflatore utilizzato: indice dei prezzi al consumo per famiglie di operai e di impiegati (FOI) al netto dei tabacchi.

Risultato del conto tecnico e profittabilità attesa per polizza

Risultato del conto tecnico

Il risultato del conto tecnico al netto della riassicurazione (Allegato B – Tavola 24, tav. 13) ammonta nel 2019 a 117 milioni di euro (3,9% dei premi di competenza), quasi dimezzandosi (-46%) rispetto al 2018.

Tav. 13 – Indicatori di sintesi del conto tecnico del ramo CVT^(a)
(milioni di euro)

Voci		2014	2015	2016	2017	2018	2019
Premi di competenza ^(b)	+	2.399	2.401	2.548	2.678	2.861	3.026
Oneri relativi ai sinistri	-	1.459	1.396	1.463	1.622	1.687	2.068
Saldo altre partite tecniche	+	-10	-11	-14	-11	-10	-9
Spese di gestione	-	692	733	804	860	935	998
Saldo tecnico del lavoro diretto al lordo della riassicurazione	=	238	261	268	185	229	-49
Utile degli investimenti	+	38	36	32	38	25	45
Risultato del conto tecnico del lavoro diretto al lordo della riassic.	=	276	298	300	223	254	-4
Risultato del conto tecnico del lavoro diretto al netto della riassic.	=	260	263	235	188	219	117

(a) Lavoro diretto italiano. – (b) I premi di competenza considerano la variazione della riserva premi e le cessioni in riassicurazione e pertanto differiscono dai premi lordi contabilizzati riportati in tav. 1 e in fig. 3.

Il dimezzamento del risultato positivo del conto tecnico è dovuto all'aumento dell'onere per sinistri (2.068 milioni nel 2019, +22,6%) e delle spese di gestione (998 milioni nel 2019, +6,7%), solo parzialmente controbilanciato dall'incremento nei premi di competenza (+5,7%). La dinamica di queste componenti tecniche porta dopo molti anni il saldo tecnico su valori negativi (-49 milioni di euro). Al risultato tecnico contribuisce, invece, in maniera determinante la componente positiva derivante dalle cessioni in riassicurazione (121 milioni di euro) seguita dall'utile per investimenti (45 milioni di euro). Il risultato tecnico per polizza (Allegato B – Tavola 25) è pari a 5,5 euro, dimezzato rispetto agli 11 euro del 2018 e pari a poco più di un terzo del valore del 2014 (14,5 euro).

La variazione della riserva sinistri

Per quanto riguarda l'apporto della riserva al risultato del saldo tecnico (Allegato B – Tavola 27, tav. 14), esso appare sempre positivo, nel periodo esaminato dal 2012 al 2019, anche se in progressiva erosione (dal 2,3% del 2012 allo 0,2% del 2019), con un miglioramento contenuto considerando il saldo dei recuperi. Anche per il ramo CVT è stato determinato l'indice di smontamento della riserva dettagliatamente per ogni generazione sinistri dal 2012 al 2018 (Allegato B – tavola 26).

Tav. 14 – Saldo della riserva sinistri prima e dopo i recuperi

Anni	Sufficienza/eccedenza prima del saldo dei recuperi		Sufficienza/eccedenza dopo il saldo dei recuperi	
	<i>milioni di euro</i>	<i>%su premi di competenza</i>	<i>milioni di euro</i>	<i>%su premi di competenza</i>
2012	63,2	2,3%	71,2	2,6%
2013	32,6	1,3%	41,1	1,7%
2014	42,9	1,8%	52,9	2,2%
2015	60,4	2,5%	66,7	2,8%
2016	45,4	1,8%	52,8	2,1%
2017	37,5	1,4%	46,1	1,7%
2018	27,9	1,0%	38,2	1,3%
2019	7,4	0,2%	19,8	0,7%

Profittabilità attesa per polizza della generazione 2019

Il premio medio per polizza emessa nel 2019 è pari a 145,4 euro²⁰ (Allegato B – Tavola 18ter, tav. 15), superiore di 47,3 euro al premio puro (pari a 98,1 euro). Nello stesso anno le spese unitarie di gestione (Allegato B – Tavola 24) ammontano a 46,6 euro. Si ricava un margine tecnico atteso per polizza (al netto della quota dell'utile degli investimenti trasferita dal conto non tecnico) pari a 0,7 euro, in forte riduzione rispetto alla media del quinquennio precedente e imputabile nel complesso all'aumento dell'onere per sinistri.

Tav. 15 – Andamento delle componenti del premio medio CVT

Voci	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<i>(euro, valori a prezzi costanti 2019)</i>						
Margine per polizza (D = A – B – C)	10,8	15,7	18,0	14,4	15,1	0,7
Premio medio (A)	139,0	145,0	149,0	150,8	151,1	145,4
Premio puro (B)	87,9	86,1	85,5	90,1	88,3	98,1
Spese di gestione per polizza (C)	40,3	43,2	45,5	46,3	47,7	46,6
<i>(euro, valori a prezzi correnti)</i>						
Margine per polizza (D = A – B – C)	10,1	14,8	17,0	13,8	14,9	0,7
Premio medio (A)	135,6	141,2	145,0	148,4	150,3	145,4
Premio puro (B)	86,2	84,3	83,7	89,0	88,0	98,1
Spese di gestione per polizza (C)	39,3	42,1	44,3	45,6	47,4	46,6

²⁰ Al netto delle componenti aggiuntive fiscali e para-fiscali.