

Bollettino Statistico

L'attività assicurativa nel comparto auto
(2015 – 2020)



Anno VIII - n. 16 dicembre 2021

SERVIZIO STUDI E GESTIONE DATI - DIVISIONE STUDI E ANALISI STATISTICHE

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



(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	10
4.	RAMO R.C. AUTO E NATANTI.....	11
5.	RAMO CORPI DI VEICOLI TERRESTRI (CVT).....	18

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 2015-2020, si forniscono gli andamenti relativi a: produzione, costi di gestione, sinistri⁵ e risultato tecnico.

Il perimetro delle imprese

Per favorire la confrontabilità inter-temporale dei dati del comparto, tutte le variazioni di aggregati monetari o di conteggio di eventi sono state calcolate a perimetro di imprese omogeneo.

Per apprezzare la consistenza dell'inflazione monetaria, alcuni importi sono presentati sia a *prezzi correnti* che a *prezzi costanti 2020*. Ove non specificato, gli importi si intendono a prezzi costanti.

Per ogni termine tecnico o grandezza presente nel Bollettino si rinvia al Glossario dei termini assicurativi disponibile al link:

https://www.ivass.it/pubblicazioni-e-statistiche/pubblicazioni/relazione-annuale/2021/Relazione_2020_GLOSSARIO.pdf

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 2019, 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 93,3% del suddetto insieme. Il restante 6,7% è quindi raccolto dalle imprese SEE ammesse ad operare in Italia. Per maggiori dettagli si rinvia al Bollettino Statistico IVASS n. 16/2020 "Ramo r.c. auto: dati tecnici 2019".

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 2019, appena lo 0,1% del totale dei premi del lavoro diretto italiano. Per maggiori dettagli si rinvia al Bollettino Statistico IVASS n. 16/2020 "Ramo r.c. auto: dati tecnici 2019".

⁴ Nel ramo sono classificate le garanzie riguardanti i veicoli a motore, diverse dalla R.C. Auto obbligatoria (incendio, furto, cristalli e altri danni al veicolo derivanti da calamità naturali, atti vandalici, Kasko). La garanzia Kasko copre qualsiasi danno subisca il veicolo, anche a seguito di sinistri di cui sia responsabile l'assicurato.

⁵ La frequenza sinistri è inclusiva della stima per i sinistri accaduti ma non ancora denunciati (IBNR).

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 del Codice delle Assicurazioni Private (di seguito CAP), 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 e 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 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 quando i veicoli coinvolti nel sinistro siano più di due. Infine vi rientrano anche i sinistri provocati in Italia da un veicolo immatricolato all'estero; in particolare si applicano procedure particolari a seconda che il veicolo sia immatricolato e assicurato in uno degli Stati dello SEE oppure non sia immatricolato o assicurato in tali Stati.

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:

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.

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

dove:

n indica l'anno di bilancio di riferimento del bollettino (2020);

$g = 2009, 2010 \dots n - 1$ indica la generazione di accadimento (per il CVT: $g = 2013, 2014 \dots n - 1$);

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

$P_j^{(g)}$ indica i pagamenti definitivi effettuati nell'anno j per i sinistri della generazione g ;

$R_n^{(g)}$ indica il valore delle riserve accantonate alla fine dell'anno di bilancio n per i sinistri della generazione di accadimento g ;

$R_k^{(g)}$ indica il valore delle riserve accantonate all'antidurata k per i sinistri della generazione di accadimento g .

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.

Saldo di riserva sinistri

Il saldo di riserva sinistri si ottiene, al netto della riassicurazione e per il complesso delle generazioni di sinistri, sottraendo dalla riserva iniziale le somme pagate per i sinistri durante l'anno di bilancio e la riserva finale residua⁸, se rimangono sinistri da pagare per quelle generazioni. Il saldo è calcolabile prima o dopo i recuperi. In quest'ultimo caso si aggiunge al saldo il valore dei recuperi per sinistri di generazioni precedenti. Il saldo di riserva sinistri contribuisce alla formazione del saldo tecnico diretto lordo e quindi al risultato del conto tecnico, contribuendo a incrementare l'utile se solo una parte della riserva iniziale è utilizzata per i pagamenti e per la costituzione della riserva finale. Si avrà invece una riduzione dell'utile se la riserva iniziale non è sufficiente a coprire i pagamenti e la costituzione della riserva finale.

Indicatori di redditività per polizza

Nel testo si commentano due indicatori di redditività per polizza:

- il risultato del conto tecnico per polizza, ottenuto, per ogni anno di bilancio, come rapporto tra il risultato tecnico al netto della riassicurazione e il numero di unità di rischio dell'anno;
- il margine tecnico atteso per polizza, ottenuto sottraendo il premio puro e le spese di gestione per polizza dal premio medio. L'elemento di previsione è dato dal fatto che si utilizzano per il calcolo dell'indicatore solo le informazioni disponibili alla fine dell'anno di generazione dei sinistri. È definito anche come utile industriale atteso.

⁸ La riserva residua è frutto di stime e quindi può essere diversa dal futuro esborso effettivo per sinistri.

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 (r.c. autoveicoli terrestri) e 12. (r.c. 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 delle imprese vigilate dall'IVASS (imprese nazionali e rappresentanze per l'Italia di imprese con sede legale in uno stato extra SEE) nel comparto auto comprendente 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 2020 sono stati contabilizzati premi per 15.633 milioni di euro, pari al 46,7% della produzione dei rami danni. La quota è in continuo calo negli ultimi 6 anni (era 52,1% nel 2015). L'utile complessivo ammonta a 1.924 milioni, più che doppio sul 2019 per il forte calo dell'onere per sinistri.

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

- Le 42 imprese del settore hanno contabilizzato 12.492 milioni di euro di **premi**, in calo rispetto all'anno precedente (-5,7%). L'incidenza sul totale dei rami danni è del 37,3%, in diminuzione negli ultimi anni (era il 44,4% nel 2015). Gli **autoveicoli assicurati** sono in calo del -1,6% su base annua.
- Anche per effetto delle restrizioni alla circolazione nella pandemia, diminuiscono i **sinistri con seguito** (pari a 1.641.729, -29,8% rispetto al 2019) e quindi la **frequenza sinistri**, che si attesta al 4,20% (5,89% del 2019) e gli oneri totali per sinistri (-18,7%).
- Il **premio medio per polizza emessa**, al netto di oneri fiscali e parafiscali, è pari a 320 euro (-3,6% rispetto all'anno precedente e -15,6% rispetto al 2015, tenendo conto dell'inflazione).
- Aumenta il **pagamento medio per sinistro**, che raggiunge 2.788 euro (a prezzi costanti, cresce di +6,8% sul 2019 e +10,8% al 2015) e il costo del riservato medio (9.850 euro; +15,2% sul 2019).
- Considerando i rendimenti finanziari e le cessioni in riassicurazione, **l'utile del ramo** cresce a 1.505 milioni (+134,8% sul 2019), con un **risultato tecnico netto per polizza** pari a 39 euro, più che raddoppiato rispetto al 2019 (16 euro).

Ramo corpi di veicoli terrestri

- I **premi contabilizzati** dalle 44 imprese del settore, raggiungono 3.142 milioni di euro (9,4% del totale premi danni). L'incremento della raccolta premi (+1%) è sostanzialmente da ricondurre all'aumento del numero dei veicoli assicurati (22,1 milioni, +3,4% rispetto al 2019).
- Il **premio medio per polizza emessa**, al netto degli oneri fiscali e parafiscali, è pari a 142 euro, in diminuzione del -2,1% nel 2019, tenuto conto dell'inflazione.
- I **sinistri con seguito** sono 1.020.858, in forte riduzione (-19,6%) rispetto al 2019. La **frequenza sinistri complessiva** si riduce al 4,61% (5,93% nel 2019) e l'onere per sinistri del -16,4%.
- Per **ogni sinistro** sono **pagati** in media 1.535 euro (+12,1% rispetto al 2015, a prezzi costanti) e **riservati** in media 2.482 euro (+7,4%).
- Tenuto anche conto dei rendimenti finanziari e delle cessioni in riassicurazione, **l'utile del ramo** si attesta a 419 milioni di euro, in forte crescita (+258,1%) rispetto al 2019, con un **risultato tecnico netto per polizza** pari a 19 euro, quasi quadruplicato rispetto al 2019.

3. IL COMPARTO AUTO

Nel 2020, i premi contabilizzati complessivamente per il ramo r.c. auto e natanti e per il ramo corpi di veicoli terrestri si sono attestati a 15.633 milioni di euro, in calo del -4,4% rispetto all'anno precedente. Il calo è sostanzialmente determinato dal diffondersi della pandemia e dai *lockdown* susseguitisi in corso d'anno.

La raccolta complessiva è altresì molto inferiore a quella di 5 anni prima (-7,8%). Continua a diminuire l'incidenza del comparto auto sul totale dei rami danni, pari al 46,6%, 5 punti e mezzo in meno rispetto al 2015 (tavola 1).

Il 79,9% dei premi del comparto auto si riferisce alla copertura obbligatoria per la r.c. auto e natanti, il restante 20,1% alle garanzie accessorie non obbligatorie (CVT). Prosegue la diminuzione dell'incidenza della prima componente (di natura obbligatoria), a vantaggio della seconda.

Il risultato complessivo del conto tecnico, pari a 1.924 miliardi (+153,8% rispetto al 2019), ammonta al 12,5% dei premi dell'anno e deriva per il 14,1% dall'utile da investimenti, in calo. La maggiore redditività rispetto al 2019 è dovuta alla flessione degli oneri per sinistri.

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

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Ammontare dei premi raccolti (milioni di euro, %)</i>						
Ramo r.c. auto e natanti	14.218	13.526	13.234	13.252	13.244	12.492
<i>% su totale comparto auto</i>	<i>85,3%</i>	<i>83,7%</i>	<i>82,5%</i>	<i>81,7%</i>	<i>81,0%</i>	<i>79,9%</i>
Ramo corpi di veicoli terrestri (CVT)	2.455	2.634	2.800	2.967	3.112	3.142
<i>% su totale comparto auto</i>	<i>14,7%</i>	<i>16,3%</i>	<i>17,5%</i>	<i>18,3%</i>	<i>19,0%</i>	<i>20,1%</i>
Totale comparto auto (A)	16.674	16.160	16.034	16.219	16.356	15.633
Totale rami danni	32.007	31.954	32.338	33.097	34.285	33.517
<i>Variazione dei premi raccolti^(a) (var. % rispetto all'anno precedente)</i>						
Ramo r.c. auto e natanti	-6,5%	-5,6%	-2,2%	-0,1%	-0,9%	-5,7%
Ramo corpi di veicoli terrestri (CVT)	+2,9%	+6,3%	+6,3%	+6,0%	+4,4%	+1,0%
Totale comparto auto	-5,3%	-3,9%	-0,8%	1,2%	0,1%	-4,4%
Totale rami danni	-2,4%	-1,1%	+1,2%	+2,3%	+3,2%	-2,2%
<i>Quota dei premi del comparto auto sul totale dei premi dei rami danni (%)</i>						
Ramo r.c. auto e natanti	44,4%	42,3%	40,9%	40,0%	38,6%	37,3%
Ramo corpi di veicoli terrestri (CVT)	7,7%	8,2%	8,7%	9,0%	9,1%	9,4%
Totale comparto auto	52,1%	50,6%	49,6%	49,0%	47,7%	46,6%
<i>Indicatori di redditività del comparto auto (milioni di euro, %)</i>						
Risultato del conto tecnico del Lavoro diretto al netto della riassicurazione (B)	1.717	930	884	678	758	1.924
Utile degli investimenti (C)	636	532	569	337	553	271
Contributo utile degli investimenti al risultato (C)/(B)	37,0%	57,2%	64,4%	49,7%	73,0%	14,1%
Risultato su premi (B)/(A)	10,2%	5,7%	5,5%	4,2%	4,7%	12,5%

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

4. RAMO R.C. AUTO E NATANTI

La raccolta premi

La raccolta premi è in calo del -5,7%

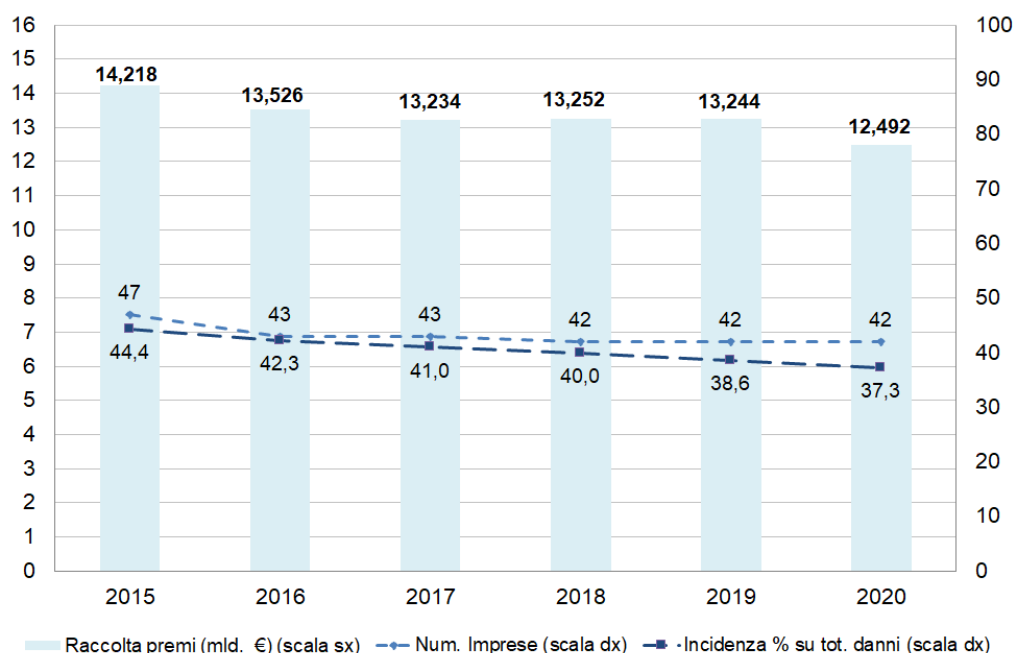
I premi del lavoro diretto italiano nel ramo r.c. auto e natanti (10 e 12), raccolti nel 2020 dalle 42 imprese nazionali e rappresentanze di imprese estere con sede legale in uno stato extra SEE che hanno esercitato il ramo (Allegato A – tavola 1, figura 1), sono stati pari a 12.492 milioni di euro. Si riscontra un calo della raccolta di questa componente obbligatoria del comparto auto, rappresentante i quattro quinti della produzione del comparto stesso, di quasi sei punti (-5,7%) rispetto all'anno precedente⁹. La contrazione porta la riduzione complessiva della raccolta r.c. auto rispetto al 2015 al -13,5%.

I premi dei due rami costituiscono il 37,3% del totale dei rami danni (44,4% nel 2015).

Il premio pagato per veicolo assicurato, al netto degli oneri fiscali e parafiscali, risulta pari a 320 euro, in calo del -4,1% rispetto al 2019 (Allegato A – tavola 9-1A_I). La componente di premio puro ammonta a 212 euro, in riduzione del -19,3% (Allegato A – tavola 9-1A_III).

La raccolta premi (Allegato A – tavola 2) è concentrata nelle regioni del Nord Italia (47,6%), con una quota in aumento di quasi tre punti negli ultimi cinque anni (44,9% nel 2015). L'incremento è avvenuto soprattutto a fronte di una diminuzione della quota del Sud (da 21,7% a 20,7%) e, in misura leggermente inferiore, delle regioni centrali (dal 23% a 22,3%) e insulari (dal 10,1% al 9,2%)¹⁰.

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



⁹ La flessione avviene contestualmente alla concessione di una serie di sconti e sospensioni del premio r.c. auto da parte delle compagnie, in seguito alla minore sinistrosità registrata durante i periodi di *lockdown*.

¹⁰ Non si tiene conto di fattori dimensionali, come il numero di veicoli assicurati o la popolazione residente, che contribuiscono a spiegare la variabilità della distribuzione territoriale dei premi della r.c. auto. Per un approfondimento si rinvia al Bollettino n. 18 del 2020 (Distribuzione regionale e provinciale dei premi lordi contabilizzati nel 2019).

I costi di gestione

Le provvigioni di acquisizione e incasso ammontano al 10,8% dei premi (tavola 2), stabili rispetto al 2019 e in lieve diminuzione rispetto al 2015.

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

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Composizione delle spese di gestione						
Provvigioni di acquisizione e d'incasso	51,4	52,4	51,9	51,5	50,8	50,2
Altre spese di acquisizione	23,9	21,8	21,9	21,5	22,9	23,5
Altre spese di amministrazione	24,8	25,8	26,2	27,0	26,3	26,2
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	11,1	11,2	11,0	10,9	10,8	10,8
Altre spese di acquisizione	5,1	4,7	4,6	4,5	4,9	5,1
Altre spese di amministrazione	5,3	5,5	5,5	5,7	5,6	5,6
Totale spese di gestione (<i>expense ratio</i>)	21,5	21,4	21,2	21,1	21,3	21,5

L'*expense ratio*, pari al 21,5%, è in lieve crescita rispetto all'anno precedente (21,3%). L'indicatore si attesta allo stesso livello del 2015, con la diminuzione dell'incidenza delle provvigioni sui premi di tre decimi di punto compensata dall'aumento delle spese di amministrazione.

Si riducono tra il 2015 e il 2020 le quote sul totale spese delle provvigioni di acquisizione e di incasso (da 51,4% a 50,2%) e delle altre spese di acquisizione (da 23,9% a 23,5%), con un corrispondente aumento delle spese di amministrazione.

Andamento dei sinistri

La frequenza sinistri è in forte calo per le restrizioni alla circolazione

Sono stati denunciati in Italia 1,5 milioni di sinistri con seguito accaduti nello stesso anno, oltre 30 punti percentuali in meno del 2019 per la riduzione della circolazione stradale dovuta ai vari *lockdown* per contenere la diffusione del Covid-19 (tavola 3). I veicoli assicurati son 39 milioni e la frequenza sinistri (inclusi gli IBNR) è in calo del -1,7% rispetto al 2019, attestandosi al 4,2%.

I sinistri gestiti denunciati, compresi quelli accaduti in anni precedenti, sono pari a 1,6 milioni, in forte calo sul 2019 (-29%) e nel quinquennio 2015-2010 (-30,3%; Allegato A – tavola 10A1).

Tav. 3 – Veicoli assicurati e sinistri denunciati con seguito
(unità)

Anno	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) (%)
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	+0,6	2.184.835	+0,0	5,60	2.387.491	-0,5	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
2020	39.074.913	-1,6	1.494.161	-30,2	3,82	1.641.729	-29,8	4,20
Variazione 2020/2015		+1,8		-29,6			-29,7	

(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.

La velocità di liquidazione dei sinistri¹¹

Le difficoltà generate dalla pandemia possono aver rallentato la liquidazione dei sinistri

Numero dei sinistri pagati. La velocità di liquidazione alla fine dell'anno di accadimento dei sinistri gestiti (in numero, compresa la stima IBNR) ammonta al 67,9% (Allegato A – tavola 14B, tavola 4) per i sinistri generati nel 2020, in calo di quasi un punto rispetto al 2019 (68,7%).

Tav. 4 – Velocità di liquidazione dei sinistri gestiti^(a)
(%)

Generazione di accadimento	Anno di liquidazione						Riserva Sinistri al 31.12.20
	Nell'anno di generazione	Al 1° anno successivo	Al 2° anno successivo	Al 3° anno successivo	Al 4° anno successivo	Al 5° anno successivo	
Velocità di liquidazione per numeri							
2015	67,3	91,0	94,8	96,6	97,8	98,6	1,4
2016	68,0	91,5	95,3	97,0	98,0		2,0
2017	68,0	92,0	95,6	97,2			2,8
2018	68,9	92,5	95,8				4,2
2019	70,1	92,8					7,2
2020	67,9						32,1
Velocità di liquidazione per importi							
2015	36,3	67,7	79,9	85,2	88,5	90,6	9,4
2016	37,4	68,2	80,3	85,8	88,8		11,2
2017	37,8	69,0	81,2	86,5			13,5
2018	38,5	69,9	81,4				18,6
2019	39,5	69,6					30,4
2020	37,5						62,5

(a) Percentuale (in numero o importo) dei sinistri pagati, cumulati in ciascun anno di sviluppo, rispetto ai sinistri risultati con seguito al 31.12.2020 (pagati + riservati) al lordo della stima per i sinistri tardivi.

Si interrompe il miglioramento di efficienza, misurato dalla liquidazione dei sinistri nell'anno di generazione, che aveva segnato un incremento della relativa velocità di quasi quattro punti tra il 2014 (quando ammontava a 64,9%) e il 2019. Peraltro, entro il secondo anno successivo a quello di accadimento, le imprese riescono a liquidare oltre il 95,8% dei sinistri, come riscontrato dal 2016.

¹¹ Si veda il Bollettino n. 15 del 2020, allegato A, tavole 14B e 15B per i dati relativi al 2019.

Il miglioramento dal 2014 è ancora più evidente per i sinistri gestiti dalla convenzione CARD, operante dal 2007 e che ha visto l'introduzione nel 2014 del sistema di incentivi e penalizzazioni¹² secondo parametri di efficienza (velocità di liquidazione, costo medio, dinamica costo medio e, dal 2019, l'attività antifrode). Risultano liquidati il 98,1% dei sinistri CARD della generazione 2018 e il 98,8% della generazione 2017 (Allegato A – tavola 14F). Per la gestione CARD, non si nota nel 2020 un rallentamento dei processi liquidativi in termini di numero dei sinistri.

Importi pagati. Per la generazione 2020 sono pagati entro l'anno di accadimento (tavola 4) il 37,5% degli importi relativi a sinistri gestiti (compresi gli IBNR, Allegato A – tavola 15B), in riduzione di circa due punti e mezzo rispetto al 2019 (40,1%). Le difficoltà connesse con lo stato pandemico hanno influito maggiormente sul pagamento dei sinistri NO CARD, con costo più elevato. Il peggioramento dell'indicatore nell'ultimo anno non si riflette sulla liquidazione dei sinistri accaduti anteriormente, con l'81,4% dei pagamenti relativi a sinistri accaduti sino a due anni prima rispetto all'80,9% nel 2019. Per le generazioni anteriori di tre anni le percentuali per il 2020 e il 2019 ammontano all'86,5% e all'85,5%, mostrando un miglioramento nell'ultimo anno.

I sinistri in convenzione CARD fanno rilevare una maggiore efficienza anche guardando agli importi liquidati, pari al 63,6% per la generazione 2020 e dell'88,1% per la generazione 2019 (Allegato A – tavola 15F), attestandosi su valori leggermente inferiori rispetto all'anno precedente (64% degli importi relativi alla generazione del 2019 e l'88,4% della generazione 2018)¹³.

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 2.788 euro, in netta crescita rispetto agli anni precedenti (+7,1% rispetto ai 2.603 per la generazione del 2019, a prezzi costanti, tavola 5). Il periodo 2015-2020 ha visto un forte incremento del pagamento medio (+10,8% a prezzi costanti, +13,4% a prezzi correnti).

L'ammontare medio accantonato a riserva in previsione di esborsi futuri¹⁴ è stato di 11.185 euro, +16,7% rispetto alla generazione 2019 e del +13,9% rispetto al valore di cinque anni prima.

Il costo medio complessivo (che comprende i sinistri pagati e posti a riserva) ammonta per la generazione 2020 a 4.918 euro. Inclusa la riserva stimata per i sinistri IBNR, il costo medio complessivo per la generazione più recente aumenta a 5.053 euro. Entrambi i valori sono, a prezzi costanti, in considerevole crescita rispetto al 2019 (+13,4%) anche se meno rispetto al 2015 (+7,6% al netto e +7,9% al lordo della riserva stimata per i sinistri IBNR). A valori correnti e trascurando i sinistri denunciati con ritardo, l'aumento del costo medio per i sinistri di generazione corrente è stato superiore per i sinistri “misti e con solo danni alle persone” (Allegato A – tavola 23), che comportano danni fisici (+20,9%, a fronte di una riduzione del numero dei sinistri del -35,2%) rispetto a quelli con danni “solo alle cose” (+13% in calo del -29,3% in numero, Allegato A – tavola 25).

Il premio puro medio, pari al prodotto tra il costo medio complessivo al lordo della stima IBNR e la frequenza dei sinistri (tavola 3, ultima colonna), al netto dei caricamenti per spese e della fiscalità

¹² 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.

¹³ Per tutti i dati relativi al 2019 commentati nel paragrafo, si veda il Bollettino Statistico “L'attività assicurativa nel comparto auto (2014-2019), Anno VII, n. 15, dicembre 2020”.

¹⁴ Esclusa la stima per i sinistri IBNR.

e parafiscalità, è pari a 212 euro. A valori costanti, l'indicatore si riduce del -19,1% rispetto al 2019 e del -25,6% rispetto al 2015 (la variazione a prezzi correnti è del -23,8%).

La flessione del premio puro tra 2015 e 2019 deriva dalla diminuzione contemporanea della sinistrosità e del costo medio complessivo, mentre quella nell'ultimo anno è la risultante di una forte contrazione della frequenza sinistri (diminuita di oltre un quarto rispetto al 2019), che ha più che compensato il considerevole aumento del costo medio complessivo dei sinistri.

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

Anni	Costo medio sinistri pagati	Costo medio sinistri riservati		Costo medio complessivo		Premio puro ^(a)	
		Al netto IBNR	Al lordo IBNR	Al netto IBNR	Al lordo IBNR	Valore	Var. (%) ^(b)
<i>Valori a prezzi costanti 2020^(c)</i>							
2015	2.516	9.817	8.702	4.569	4.683	285	-0,7%
2016	2.536	9.604	8.489	4.479	4.577	283	-0,8%
2017	2.548	9.332	8.360	4.381	4.489	275	-2,9%
2018	2.571	9.567	8.469	4.370	4.466	265	-3,4%
2019	2.603	9.582	8.551	4.335	4.456	262	-1,1%
2020	2.788	11.185	9.850	4.918	5.053	212	-19,1%
2020/2015	+10,8%	+13,9%	+13,2%	+7,6%	+7,9%		-25,6%
<i>Valori a prezzi correnti</i>							
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%
2020	2.788	11.185	9.850	4.918	5.053	212	-19,3%
2020/2015	+13,4%	+13,9%	+13,2%	+10,1%	+10,4%		-23,8%

(a) Prodotto tra frequenza dei sinistri denunciati (tavola 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.

Sinistri gestiti nell'anno di esercizio. Il risarcimento medio per i sinistri gestiti nel 2020, indipendentemente dal loro anno di accadimento, ammonta a 5.115 euro (Allegato A – tavola 18), in crescita a prezzi correnti del +12% rispetto al 2019. La riserva media (al netto della componente IBNR) ammonta a 19.051 euro, anch'essa in considerevole crescita (+13,7%). Lungo un arco temporale più ampio (2015-2020), a causa del forte incremento registrato nell'ultimo anno, riprende la crescita del risarcimento medio non deflazionato (+7,9%) e della riserva media (+12,1%).

Risultato del conto tecnico e profittabilità attesa per polizza

Risultato del conto tecnico

1,5 miliardi di utile del conto tecnico (oltre il doppio del 2019) per la riduzione dell'onere sinistri

Il risultato del conto tecnico al netto della riassicurazione (Allegato A – tavola 29, tavola 6) è pari a 1.505 milioni di euro (corrispondente al 12,3% dei premi di competenza), in crescita rispetto ai 641 milioni del 2019 (4,8% dei premi di competenza). L'indicatore cresce di oltre sette punti per effetto della riduzione, che sfiora 1,9 miliardi, dell'onere complessivo dei sinistri e della contrazione di 130 milioni delle spese di gestione, nonostante il decremento di 700 milioni della raccolta premi di competenza e di 260 milioni dell'utile degli investimenti trasferito alla gestione tecnica.

Il risultato del conto tecnico per polizza è di 39 euro, contro i 16 euro del 2019

Il risultato è positivo per il nono anno consecutivo e si attesta su valori simili al 2015. Il risultato per polizza (Allegato A – tavola 30) è pari a 39 euro come nel 2015), decisamente superiore al periodo 2016-2019 e più che doppio rispetto ai 16 euro del 2019.

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

Voci		2015	2016	2017	2018	2019	2020
Premi di competenza ^(b) (A)	+	14.450	13.689	13.251	13.235	13.260	12.257
Oneri relativi ai sinistri	-	10.421	10.421	10.053	10.073	10.110	8.221
Saldo altre partite tecniche	+	-127	-172	-185	-186	-190	-314
Spese di gestione	-	3.060	2.900	2.805	2.795	2.815	2.684
Saldo tecnico del lavoro diretto al lordo della riassicurazione	=	842	196	208	180	144	1.292
Utile degli investimenti (B)	+	600	500	531	312	508	249
Risultato del conto tecnico del Lavoro diretto al lordo della riassic.	=	1.442	696	738	493	652	1.541
Risultato del conto tecnico del Lavoro diretto al netto della riassic. (C)	=	1.454	695	696	459	641	1.505
Contributo dell'utile degli investimenti al risultato (B)/(C)		41,3%	71,9%	76,3%	68,0%	79,3%	16,5%
Risultato su premi (C)/(A)		10,1%	5,1%	5,3%	3,5%	4,8%	12,3%

(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 tavola 1 e in figura 1.

La variazione della riserva sinistri

Nella tavola 7 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 2008 al 2020.

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>
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%
2020	632,2	5,0%	780,6	6,2%

A tale saldo si aggiunge quello per i recuperi, 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 2020 concorre per 632,2 milioni di euro al saldo tecnico (780,6 milioni se si tiene conto dei recuperi).

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 2009 al 2019.

Profittabilità attesa per polizza

Considerando le polizze emesse/rinnovate nell'anno, il premio medio per tutti i settori r.c. auto, al netto della fiscalità e della para-fiscalità, ammonta a 320 euro¹⁵ (Allegato A – tavola 9.1A, tavola 8), a fronte di un premio puro per il rischio di 212 euro.

Per la prima volta dopo il 2015 gli utili attesi per polizza sono significativi, grazie alla riduzione dei sinistri

Le spese unitarie di gestione (Allegato A – tavola 29) ammontano a 69 euro. Il margine tecnico atteso per polizza, al netto della quota dell'utile degli investimenti trasferita dal conto non tecnico, è pari a 39 euro, in crescita rispetto all'anno precedente (zero nel 2019, a prezzi costanti), anche per la riduzione del premio puro dovuta alla minore sinistrosità nei periodi di *lockdown*. Tra il 2015 e il 2020, il margine per polizza a valori correnti è simile a quello a valori costanti, per la contenuta dinamica dei prezzi nel periodo considerato.

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

Voci	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>(euro, valori a prezzi costanti 2020)</i>						
Margine per polizza (D = A – B – C)	12	-2	-4	2	-1	39
Premio medio (A)	379	357	344	338	332	320
Premio puro (B)	285	283	275	265	262	212
Spese di gestione per polizza (C)	82	77	73	71	71	69
<i>(euro, valori a prezzi correnti 2020)</i>						
Margine per polizza (D = A – B – C)	12	-2	-4	1	-1	39
Premio medio (A)	371	349	339	337	333	320
Premio puro (B)	279	276	271	265	263	212
Spese di gestione per polizza (C)	80	75	72	71	71	69

¹⁵ Nell'indagine IPER per le sole autovetture a uso privato (Bollettino Statistico IVASS n. 4/2021 "IPER: L'andamento dei prezzi effettivi per la garanzia r.c. auto nel quarto trimestre 2020") si rileva un premio medio lordo (incluse le componenti fiscali e parafiscali) pari a 379 euro per i contratti emessi nel quarto trimestre 2020 e netto di 300 euro.

5. RAMO CORPI DI VEICOLI TERRESTRI (CVT)

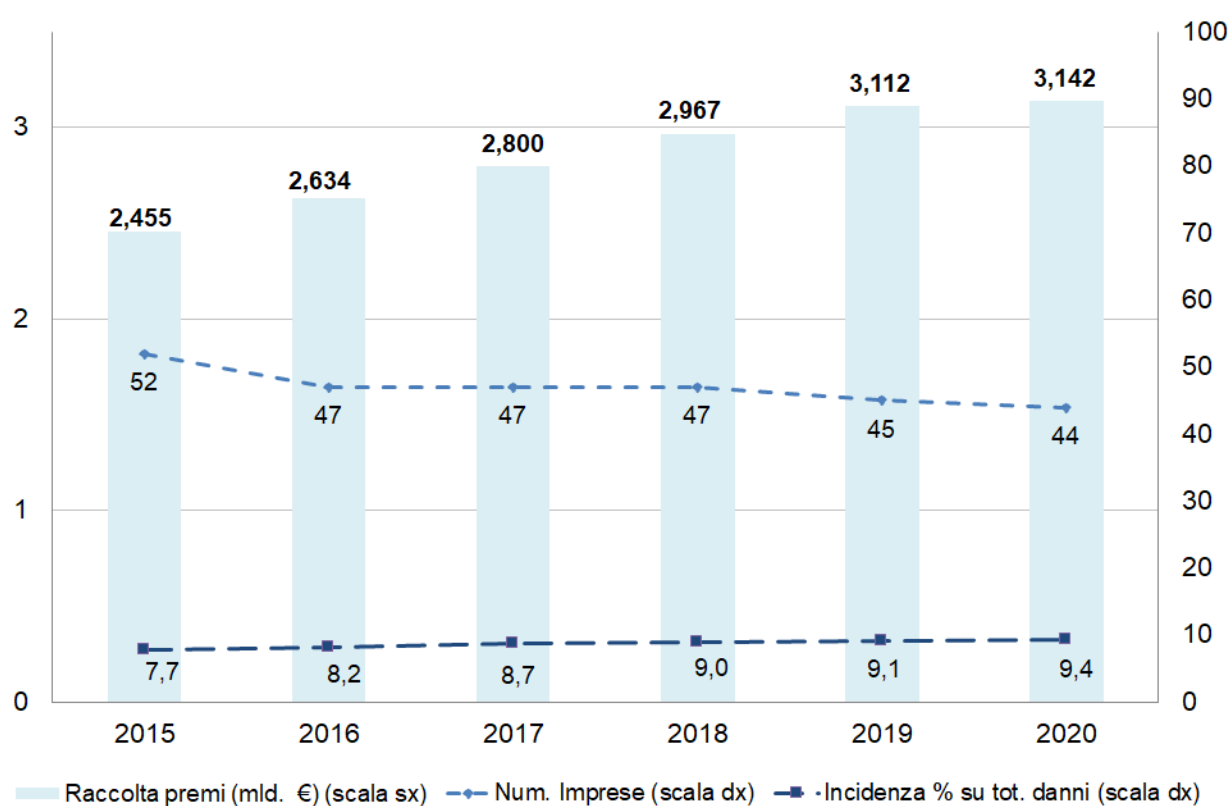
La raccolta premi

Frenano gli acquisti di nuove auto (-26%) e la crescita della raccolta nel ramo CVT (solo +1%)

I premi del lavoro diretto italiano nel ramo CVT raccolti da 44 imprese vigilate (Allegato B – tavola 1, figura 2) sono stati pari a 3.142 milioni di euro, con un incremento costantemente positivo nel quinquennio se pur in frenata nell'ultimo anno (+1% sul 2019)¹⁶.

I premi del ramo rappresentano il 9,4% del totale dei rami danni, in costante crescita dal 2015 (7,7%).

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



¹⁶ La modesta crescita dei premi si accompagna a una forte riduzione delle immatricolazioni di nuovi veicoli, pari al -26% (ACI Open Data - Annuario - Capitolo 2, tavola II.2); contestualmente l'anzianità media del parco veicolare (autovetture) aumenta di 5 mesi, a 11 anni e 10 mesi (ACI Open Data - Annuario - Capitolo 3, tavola III.34).

I costi di gestione

Le provvigioni totali rappresentano, come nel 2019, il 21,6% dei premi (Allegato B – tavola 6, tavola 9).

Le spese di acquisizione e amministrazione equivalgono al 10% dei premi, in calo di 5 decimi di punto rispetto all'anno precedente, tornando a un livello simile al 2015 (9,8%).

Le provvigioni rappresentano il 68,2% delle spese di gestione totali, in aumento di circa un punto rispetto al 2019; si registra un calo di oltre un punto della quota relativa alle altre spese di acquisizione (15,3% del totale delle spese rispetto al 16,4% del 2019).

Nel quinquennio 2015-2020, le spese di gestione del ramo in rapporto ai premi risultano in crescita (l'*expense ratio* aumenta dal 29,8% al 31,6%), per l'incremento del peso delle provvigioni e delle altre spese di amministrazione, mentre restano stabili le altre spese di acquisizione.

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

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Composizione delle spese di gestione						
Provvigioni di acquisizione e d'incasso	67,1	68,1	69,0	68,6	67,3	68,2
Altre spese di acquisizione	16,3	15,2	14,5	14,6	16,4	15,3
Altre spese di amministrazione	16,6	16,7	16,5	16,8	16,3	16,6
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	20,0	20,8	21,2	21,6	21,6	21,6
Altre spese di acquisizione	4,9	4,6	4,4	4,6	5,3	4,8
Altre spese di amministrazione	4,9	5,1	5,1	5,3	5,2	5,2
Totale spese di gestione (<i>expense ratio</i>)	29,8	30,5	30,7	31,5	32,1	31,6

Andamento dei sinistri

I sinistri sono in forte calo anche nel ramo delle garanzie accessorie alla r.c. auto non obbligatorie

I sinistri CVT con seguito accaduti superano il milione (Allegato B – tavola 9, tavola 10), in diminuzione, soprattutto per il tracollo dei furti d'auto¹⁷, rispetto al 2019 (-19,6%). I sinistri denunciati sono di poco superiori (+2%) a quelli del 2015. Si conferma l'aumento dei veicoli assicurati per coperture accessorie (pari a circa il 57% delle coperture auto obbligatorie), con un ribasso della frequenza sinistri, pari al 4,61% rispetto al 5,93% nel 2019 e al 5,76% del 2015¹⁸.

¹⁷ Stime di mercato riportano nel 2020 un calo nei furti d'auto pari a -24% (75.000 sottrazioni di veicoli in meno).

¹⁸ Nel 2015 la frequenza sinistri risultava già 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) (%)
2015	17.393.415	-1,2	1.001.110	-3,0	5,76
2016	18.163.893	+1,1	1.010.364	+0,9	5,56
2017	18.843.789	+3,8	1.078.854	+6,8	5,73
2018	19.738.875	+4,7	1.132.568	+5,0	5,74
2019	21.403.127	+8,1	1.269.767	+12,1	5,93
2020	22.125.971	+3,4	1.020.858	-19,6	4,61
Variazione 2020/2015		+24,6		+2,0	

(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. La velocità di liquidazione per numero dei sinistri denunciati nell'anno ammonta all'81,8% (Allegato B – tavola 13-1, tavola 11), con un incremento di quasi un punto rispetto al 2019 (81%).

Importi pagati. In termini di importi pagati, lo stesso indicatore ammonta al 73,5% (Allegato B – tavola 14-1), stabile rispetto all'anno precedente. Risulta stabile anche la velocità di liquidazione degli importi entro l'anno successivo a quello di generazione, pari al 96,4¹⁹.

Tav. 11 – Velocità di liquidazione dei sinistri^(a)
(%)

Generazione di accadimento	Anno di liquidazione						Riserva Sinistri al 31.12.20
	Nell'anno di generazione	Al 1° anno successivo	Al 2° anno successivo	Al 3° anno successive	Al 4° anno successivo	Al 5° anno successivo	
Velocità di liquidazione per numeri							
2015	85,1	99,2	99,7	99,8	99,9	99,9	0,1
2016	85,7	99,2	99,7	99,8	99,9	99,9	0,1
2017	84,4	99,1	99,6	99,7			0,3
2018	85,6	98,9	99,5				0,5
2019	81,2	98,2					1,8
2020	81,8						18,2
Velocità di liquidazione per importi							
2015	78,0	97,9	98,8	99,1	99,3	99,5	0,5
2016	78,1	97,7	98,8	99,2	99,3		0,7
2017	75,8	97,5	98,4	98,7			1,3
2018	77,0	97,2	98,1				1,9
2019	72,2	96,4					3,6
2020	73,5						26,5

(a) Percentuale (in numero o importo) dei sinistri pagati, cumulati in ciascun anno di sviluppo, rispetto ai sinistri risultati con seguito al 31.12.2020 (pagati + riservati) al lordo della stima per i sinistri tardivi.

Il costo medio dei sinistri

Sinistri denunciati nell'anno di accadimento. Il costo medio dei sinistri indennizzati nello stesso anno di accadimento è pari a 1.535 euro (contro i 1.495 a prezzi correnti per la generazione 2019, Allegato B – tavola 18ter, tavola 12), in aumento sul 2015 (+12,1% a valori costanti e +14,7% a valori correnti).

L'ammontare medio accantonato a riserva, in previsione di esborsi futuri, è pari a 2.482 euro

¹⁹ Si veda il Bollettino n. 15 del 2020, allegato B, tavole 13-1 e 14-1 per i dati relativi al 2019.

per la generazione di sinistri del 2020, con un incremento del +7,4% rispetto al 2019.

Il costo medio complessivo, inclusi i sinistri degli anni precedenti, è pari a 1.707 euro. Il premio puro medio al netto dei caricamenti per spese e della fiscalità e parafiscalità, pari al prodotto tra costo medio e frequenza sinistri (tavola 10, ultima colonna), è pari a 78,8 euro. L'indicatore è in forte calo (-19,5% rispetto al 2019 e -8,2% sul 2015).

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

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 2020^(c)</i>					
2015	1.369	2.097	1.491	85,8	-2,0%
2016	1.400	2.254	1.532	85,2	-0,7%
2017	1.436	2.259	1.570	89,9	+5,5%
2018	1.404	2.285	1.536	88,1	-2,0%
2019	1.495	2.310	1.650	97,9	+11,1%
2020	1.535	2.482	1.707	78,8	-19,5%
Variazione 2020/2015	+12,1%	+18,4%	+14,5%		-8,2%
<i>Valori a prezzi correnti</i>					
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	+11,5%
2020	1.535	2.482	1.707	78,8	-19,7%
Variazione 2020/2015	+14,7%	+18,4%	+16,5%		-6,5%

(a) Prodotto tra frequenza dei sinistri denunciati (tavola 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, tavola 13) ammonta a 419 milioni di euro, pari al 13,5% dei premi di competenza, più che triplicato (+358%) rispetto al 2019.

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

Voci		2015	2016	2017	2018	2019	2020
Premi di competenza ^(b) (A)	+	2.401	2.548	2.678	2.861	3.026	3.110
Oneri relativi ai sinistri	-	1.396	1.463	1.622	1.687	2.068	1.729
Saldo altre partite tecniche	+	-11	-14	-11	-10	-9	-13
Spese di gestione	-	733	804	860	935	998	993
Saldo tecnico del lavoro diretto al lordo della riassicurazione	=	261	268	185	229	-49	375
Utile degli investimenti (B)	+	36	32	38	25	45	22
Risultato del conto tecnico del Lavoro diretto al lordo della riassic.	=	298	300	223	254	-4	397
Risultato del conto tecnico del Lavoro diretto al netto della riassic. (C)	=	263	235	188	219	117	419
Contributo dell'utile degli investimenti al risultato (B)/(C)		13,7%	13,6%	20,2%	11,4%	38,5%	5,3%
Risultato su premi (C)/(A)		11,0%	9,2%	7,0%	7,7%	3,9%	13,5%

(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 tavola 1 e in figura 3.

Grazie alla diminuzione dei sinistri, anche il ramo delle garanzie accessorie non obbligatorie alla r.c. auto registra notevoli profitti

Il risultato positivo del conto tecnico è dovuto alla forte riduzione dell'onere per sinistri (1.729 milioni, -16,4% rispetto all'anno precedente) e al lieve aumento dei premi di competenza (+2,8%).

Il saldo tecnico torna su valori positivi (+375 milioni di euro), anche per l'effetto positivo delle cessioni in riassicurazione e dell'utile da investimenti (entrambi pari a 22 milioni di euro). Il risultato tecnico per polizza (Allegato B – tavola 25) è pari a 18,9 euro, in forte ripresa rispetto ai 5,5 euro del 2019 e superiore al 2015 (15,1 euro).

La variazione della riserva sinistri

L'apporto della riserva al risultato del saldo tecnico (Allegato B – tavola 27, tavola 14) è positivo dal 2016 al 2019, anche se in progressiva erosione (dal 2,5% dei premi di competenza allo 0,2%), e leggermente negativo nel 2020 (-0,1% dei premi).

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>% premi di competenza</i>	<i>milioni di euro</i>	<i>% premi di competenza</i>
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%
2020	-3,1	-0,1%	5,7	0,2%

Il saldo dei recuperi fa segnare un miglioramento contenuto (0,2% dei premi). L'indice di smontamento della riserva CVT per ogni generazione sinistri dal 2013 al 2019 è disponibile in Appendice (Allegato B – tavola 26).

Profittabilità attesa per polizza

Gli utili attesi per polizza sono i più elevati degli ultimi 6 anni

Il premio medio per polizza emessa nel 2020 è pari a 142 euro²⁰ (Allegato B – tavola 18ter, tavola 15), superiore di 63 euro al premio puro (pari a 78,8 euro). Le spese unitarie di gestione (Allegato B – tavola 24) ammontano a 44,9 euro e il margine tecnico atteso per polizza (al netto della quota dell'utile degli investimenti trasferita dal conto non tecnico) a 18,3 euro, in forte ripresa rispetto all'anno precedente, anche per la drastica riduzione della frequenza sinistri.

Tav. 15 – Andamento delle componenti del premio medio CVT

Voci	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>(euro, valori a prezzi costanti 2020)</i>						
Margine per polizza (D = A – B – C)	15,5	17,9	14,2	15,0	0,6	18,3
Premio medio (A)	144,4	148,5	150,3	150,6	145,0	142,0
Premio puro (B)	85,8	85,2	89,9	88,1	97,9	78,8
Spese di gestione per polizza (C)	43,1	45,4	46,2	47,5	46,5	44,9
<i>(euro, valori a prezzi correnti)</i>						
Margine per polizza (D = A – B – C)	14,8	17,0	13,8	14,9	0,7	18,3
Premio medio (A)	141,2	145,0	148,4	150,3	145,4	142,0
Premio puro (B)	84,3	83,7	89,0	88,0	98,1	78,8
Spese di gestione per polizza (C)	42,1	44,3	45,6	47,4	46,6	44,9

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