

Bollettino Statistico

L'attività assicurativa nel comparto
auto (2016 – 2021)



Anno X - n. 1 febbraio 2023

SERVIZIO STUDI E GESTIONE DATI - DIVISIONE STUDI E ANALISI STATISTICHE

Testo di Pierfranco Mattei e Vieri Mosco

Tavole e grafici a cura di Vieri Mosco, Marianna D'Aria e Donato D'Angelo



(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. SINTESI.....	5
2. IL COMPARTO AUTO	7
3. RAMO R.C. AUTO E NATANTI.....	9
4. RAMO CORPI DI VEICOLI TERRESTRI (CVT).....	18
NOTA METODOLOGICA.....	25
ALLEGATI – TAVOLE STATISTICHE.....	28

1. SINTESI

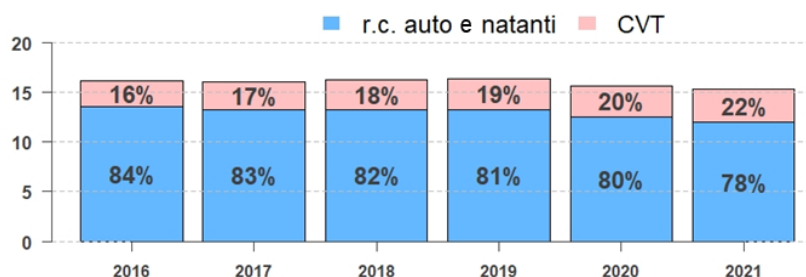
Caratteristiche della rilevazione

La rilevazione copre l'attività assicurativa 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 - CVT¹), relative a rischi come furto e incendio. Il Bollettino rileva le componenti di costo e di ricavo della gestione tecnico-assicurativa del comparto nel periodo 2016-2021, con gli andamenti relativi a produzione, costi di gestione, sinistri e risultato tecnico.

Il comparto auto

Nel 2021 sono stati raccolti premi per 15,3 miliardi di euro, pari al 44,7% della produzione dei rami danni. La quota è in calo per il decimo anno consecutivo (57,1% nel 2012, 50,6% nel 2016).

Figura 1 – Evoluzione della raccolta premi nel comparto auto
(lavoro diretto italiano, miliardi di euro)



Rami r.c. auto e natanti

- 42 imprese raccolgono premi per 11,9 miliardi di euro (-4,5% sul 2020), il 34,9% dei premi danni, assicurando 38,9 milioni di veicoli²;
- la frequenza sinistri è pari al 4,92% (4,20% nel 2020 e 5,89% nel 2019) per un onere complessivo di 9,1 miliardi di euro;
- prosegue la riduzione del premio medio per polizza al netto della fiscalità, pari a 307 euro³;
- il pagato e il riservato medi per sinistro sono rispettivamente pari a 2.794 e 9.160 euro; il costo medio totale ammonta a 4.864 euro;
- l'incidenza delle spese di gestione sui premi (*expense ratio*) è del 21,8%, il valore più elevato nel periodo;
- il ramo mostra un utile per il decimo esercizio (694 milioni di euro) con un risultato per polizza al netto della riassicurazione di 18 euro, entrambi nella media del periodo (2020 escluso).

¹ 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.

² Il numero dei veicoli assicurati dalle imprese vigilate IVASS e dalle imprese con sede legale in altro stato SEE passa da 42,3 milioni del 2020 a 43,1 milioni nel 2021 ([Bollettino Statistico n. 11/2022](#) "Ramo r.c. auto: dati tecnici 2021").

³ Il premio medio per polizza nel ramo r.c. auto e r.c. natanti riguardante le imprese vigilate IVASS e le imprese con sede legale in altro stato SEE è pari a 306 euro ([Bollettino Statistico n. 11/2022](#) "Ramo r.c. auto: dati tecnici 2021").

Figura 2-a – Frequenza sinistri e costo medio (auto e natanti) per l'intero mercato

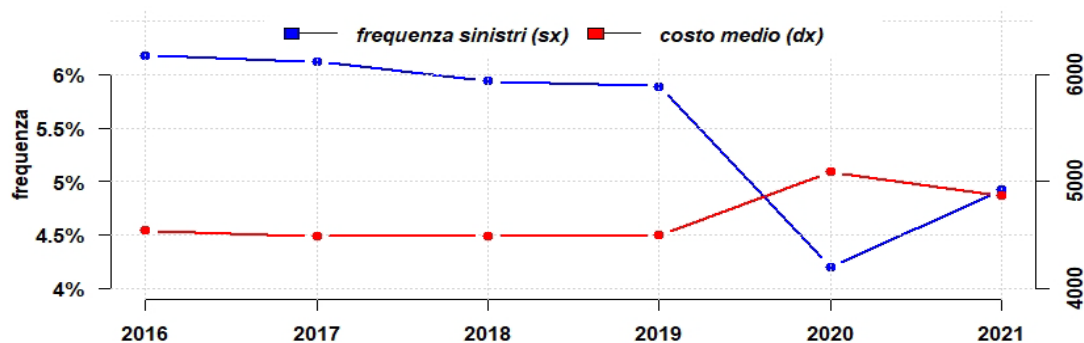
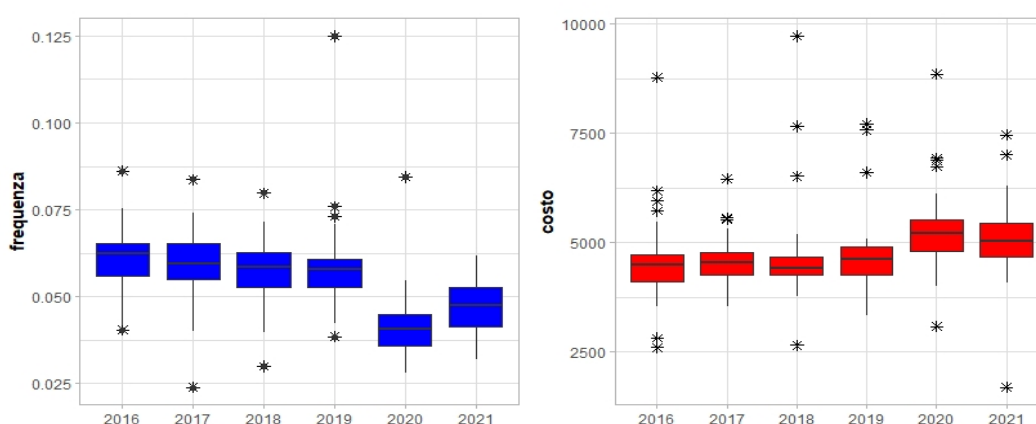


Figura 2-b – Frequenza sinistri e costo medio (auto e natanti) per le singole imprese



La frequenza sinistri (inclusi IBNR, Fig. 2-a) del ramo r.c. auto e natanti è in parziale ripresa nel 2021. Il costo medio dei sinistri (Fig. 2-b), stazionario nel 2016-2019, sale nel 2020, per il minor numero dei sinistri nei *lockdown* a fronte di costi per sinistro più elevati, e si riduce in parte nel 2021.

Ramo corpi di veicoli terrestri

- Continua la crescita della raccolta premi nel ramo CVT (+6,5%), pari al 9,8% della raccolta danni. Le 44 imprese operanti totalizzano 3,4 miliardi di euro, assicurando 22,4 milioni di veicoli;
- la frequenza sinistri è pari al 5,36%, lievemente inferiore ai livelli pre-pandemici, per un onere complessivo di 2,0 miliardi di euro;
- il pagato e il riservato medi per sinistro sono rispettivamente pari a 1.498 e a 2.446 euro; il costo medio totale ammonta a 1.691 euro;
- l'*expense ratio* è pari al 31,8%, in crescita;
- il ramo è in utile per tutto il periodo osservato. Nel 2021 l'utile raggiunge i 242 milioni di euro, mediamente 12 euro per polizza.

2. IL COMPARTO AUTO

Nel 2021 i premi contabilizzati per il ramo r.c. auto e natanti e per il ramo CVT si sono attestati a 15.273 milioni di euro, -2,3% rispetto al 2020. La raccolta complessiva è inferiore a cinque anni prima del -5,8%. Continua a diminuire l'incidenza del comparto auto sul totale dei rami danni, pari al 44,7%, sei punti percentuali in meno rispetto al 2016 (Tav. 1).

Il 78,1% dei premi del comparto auto è rappresentato dalla copertura obbligatoria per la r.c. auto e natanti, il restante 21,9% alle garanzie accessorie non obbligatorie (CVT), con un costante calo dell'incidenza della componente obbligatoria.

Figura 3-a – Dispersione della raccolta premi nel comparto auto nel 2021

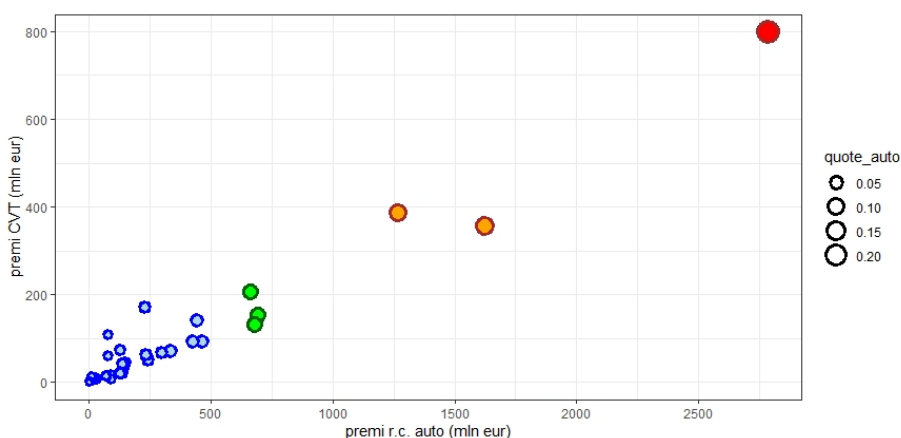
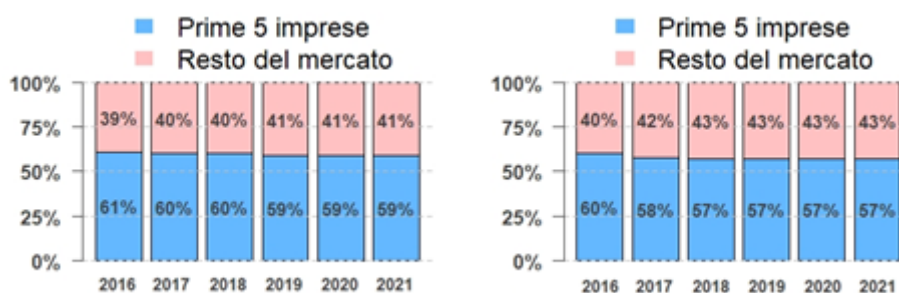
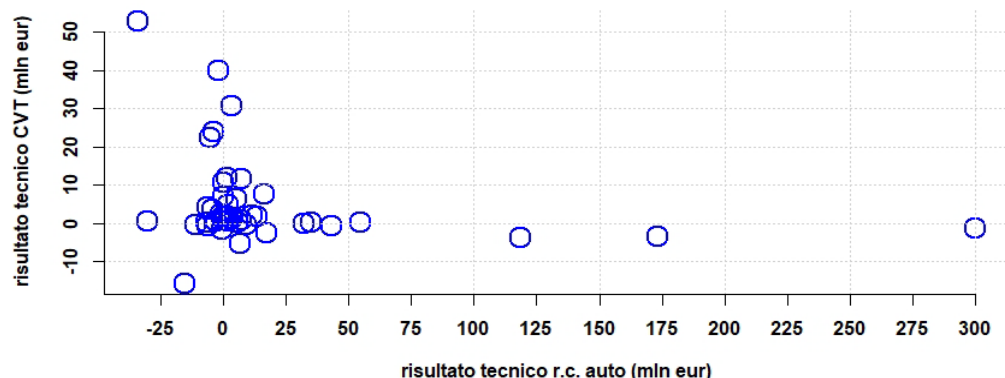


Figura 3-b – Concentrazione della raccolta premi nel comparto auto



Il risultato complessivo del conto tecnico del comparto auto, pari a 936 milioni di euro, è in utile per il decimo anno consecutivo. Il confronto tra il risultato tecnico 2021 r.c. auto e CVT, al lordo della riassicurazione (Fig. 4-a), è relativo alle compagnie che esercitano entrambi i rami del comparto.

Figura 4-a – Risultato tecnico 2021 nel comparto auto – r.c. auto e natanti vs CVT



L'utile tecnico nel 2021 è in crescita di 177 milioni di euro rispetto al 2019, un miliardo in meno sul 2020. Rispetto a prima dell'emergenza sanitaria, migliora il saldo della gestione tecnica ed è stabile il contributo al risultato dell'utile degli investimenti, per il positivo andamento dei mercati finanziari.

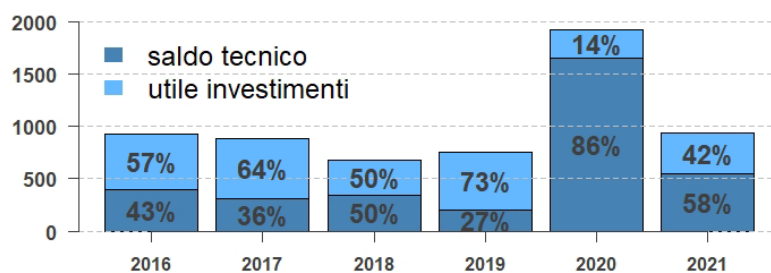
Tavola 1 – Premi e redditività del comparto auto

(lavoro diretto italiano)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ammontare dei premi raccolti (milioni di euro, %)						
Ramo r.c. auto e natanti (% su A)	13.526 (83,7%)	13.234 (82,5%)	13.252 (81,7%)	13.244 (81%)	12.492 (79,9%)	11.926 (78,1%)
Ramo corpi di veicoli terrestri (CVT) (% su A)	2.634 (16,3%)	2.800 (17,5%)	2.967 (18,3%)	3.112 (19,0%)	3.142 (20,1%)	3.346 (21,9%)
Totale comparto auto (A)	16.160	16.034	16.219	16.356	15.633	15.273
Totale rami danni	31.954	32.338	33.097	34.285	33.517	34.146
Quota dei premi del comparto auto sul totale dei premi dei rami danni (%)						
Ramo r.c. auto e natanti	42,3%	40,9%	40,0%	38,6%	37,3%	34,9%
Ramo corpi di veicoli terrestri (CVT)	8,2%	8,7%	9,0%	9,1%	9,4%	9,8%
Totale comparto auto	50,6%	49,6%	49,0%	47,7%	46,6%	44,7%
Indicatori di redditività del comparto auto (milioni di euro, %)						
Risultato tecnico netto riassicurazione (B)	930	884	678	759	1.924	936
Utile degli investimenti (C)	533	569	338	553	271	389
Contributo utile investimenti al risultato (C)/(B)	57,3%	64,4%	49,8%	72,9%	14,1%	41,5%
Risultato su premi (B)/(A)	5,8%	5,5%	4,2%	4,7%	12,3%	6,1%

Figura 4-b – Risultato tecnico e relativa composizione

(milioni di euro)



3. RAMO R.C. AUTO E NATANTI

La raccolta premi

I premi del lavoro diretto italiano nei rami r.c. auto e natanti, raccolti nel 2021 da 42 imprese nazionali e rappresentanze di imprese estere con sede legale in uno stato extra SEE (Allegato A – tav. 1) sono pari a 11.926 milioni di euro (-4,5% rispetto al 2020).

La produzione della componente obbligatoria del comparto auto (i quattro quinti del comparto), è in calo per il decimo anno consecutivo, del -32% rispetto al 2012 e del -12% rispetto al 2016.

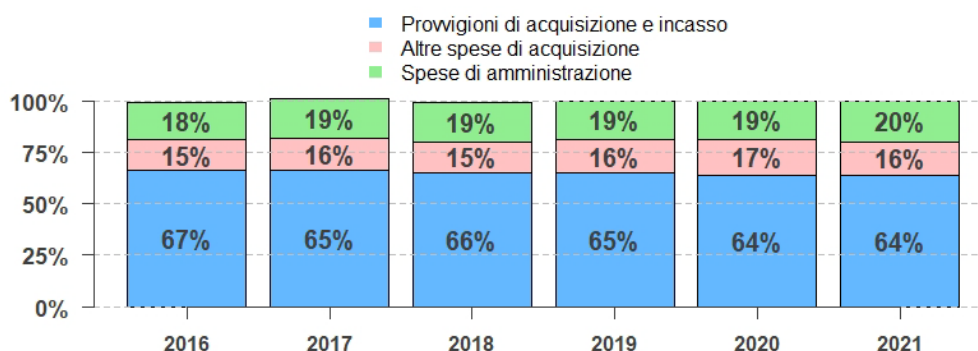
I premi del ramo r.c. auto e natanti costituiscono il 34,9% del totale dei rami danni (42,3% nel 2016, 49,6% nel 2012).

La riduzione dei premi contabilizzati nel 2021 è attribuibile al calo del -4,2% rispetto al 2020 del premio medio per veicolo assicurato, pari a 306,5 euro al netto degli oneri fiscali e parafiscali (Allegato A – tav. 9-1A_I), e in misura residuale alla minor numero di veicoli assicurati (-0,4% rispetto al 2020). La componente di premio puro è di 239 euro (Allegato A – tav. 9-1A_III).

I costi di gestione

Le spese di gestione⁴ sono pari al 21,8% del totale dei premi (*expense ratio*), il valore storicamente più elevato nel periodo osservato (Allegato A – tav. 7 e Fig. 5).

Figura 5 – Composizione delle spese di gestione



Si riporta l'andamento dell'*expense ratio* (Fig. 6-a) e delle sue componenti (Fig. 6-b) per il totale del mercato, per le prime cinque imprese⁵ e per il resto del mercato.

⁴ Le spese di gestione sono costituite dalle spese di amministrazione riguardanti la gestione tecnica e dagli oneri per l'acquisizione dei contratti, per la riscossione dei premi e per l'organizzazione e il funzionamento della rete distributiva.

⁵ La classifica delle imprese è in base alla raccolta premi realizzata in ogni anno. Nel 2021 le prime cinque imprese hanno raccolto il 59,1% dei premi.

Figura 6-a – *Expense ratio*
(%)

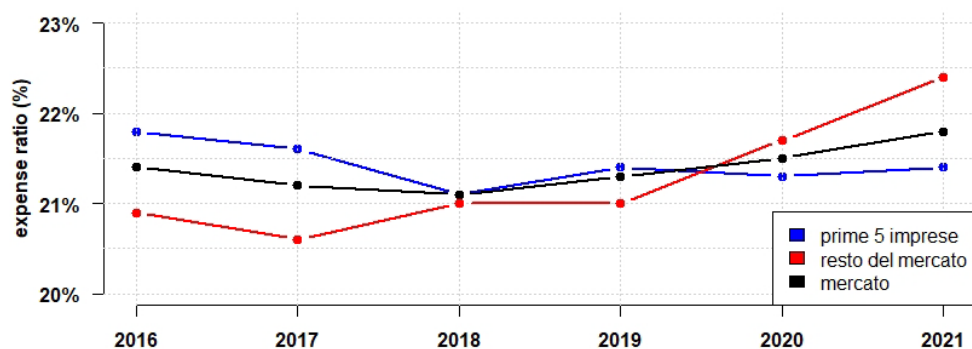
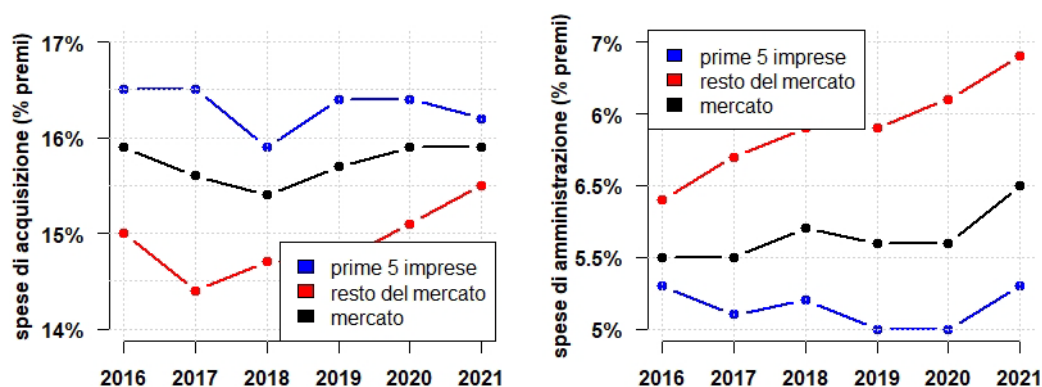


Figura 6-b – Componenti dell'*expense ratio*
(%)



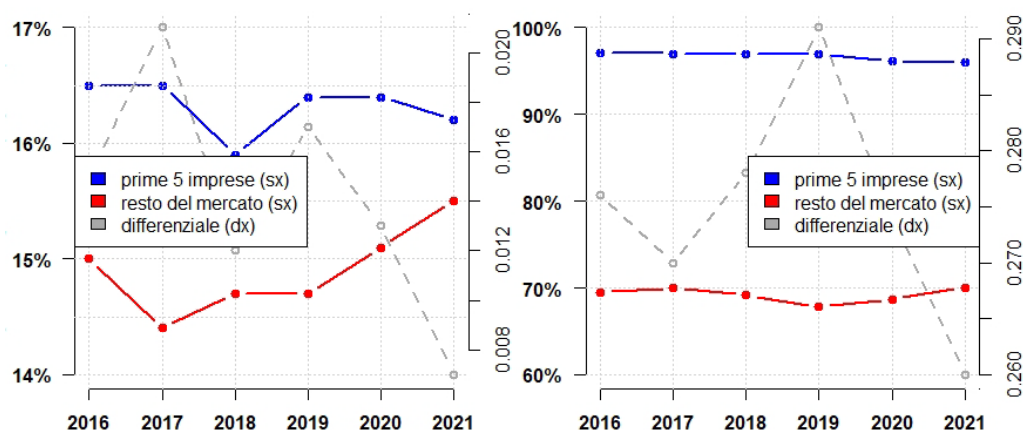
Dal 2020 l'*expense ratio* delle prime cinque imprese è mediamente inferiore a quello del resto del mercato. Nel 2021 il differenziale si amplia ulteriormente.

Per quanto riguarda l'andamento delle due componenti dell'*expense ratio* (provvigioni, spese di acquisizione e di incasso da un lato, e spese di amministrazione dall'altro):

- il peso percentuale delle provvigioni, spese di acquisizione e di incasso sui premi è più elevato per le maggiori cinque imprese. Negli ultimi anni, si assottiglia la differenza tra i due gruppi di imprese, pari nel 2021 a un solo punto percentuale;
- l'incidenza sui premi delle spese di amministrazione è inferiore per le maggiori cinque imprese. Negli ultimi anni si amplia lo scarto tra i due gruppi di imprese.

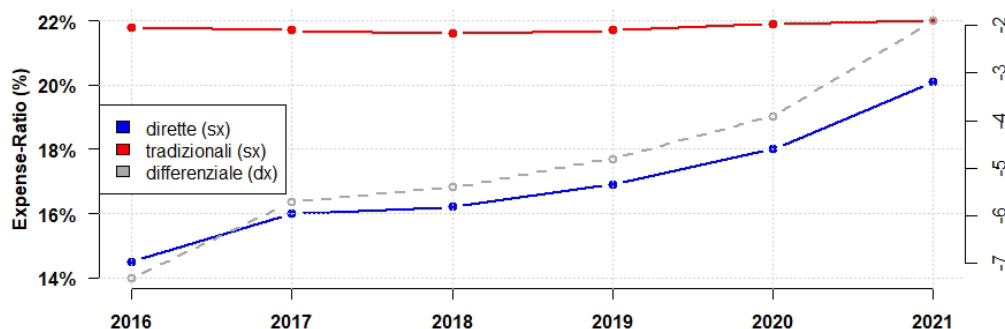
Il raffronto (Fig. 7) tra la componente delle spese di acquisizione (provvigioni di acquisizione, di incasso e altre spese di acquisizione) nell'*expense ratio* e la percentuale di raccolta premi realizzata tramite il canale agenziale mostra che alla maggiore incidenza di tali spese per le prime cinque imprese si affianca una più rilevante quota di raccolta tramite il canale agenziale.

Figura 7 – Incidenza delle spese di acquisizione e presenza canale agenziale (%)



Si riduce la differenza tra gli *expense ratio* (Fig. 8) delle imprese che si avvalgono dei canali distributivi tradizionali di raccolta rispetto a quelle dirette, per l'aumento del *ratio* di queste ultime.

Figura 8 – *Expense ratio* nei canali diretto e tradizionali (%)



L'andamento dei sinistri

In Italia sono stati denunciati 1,9 milioni di sinistri con seguito accaduti nel 2021 (Tav. 3), in calo rispetto al periodo pre-pandemico (-18,1% rispetto al 2019). I veicoli assicurati sono 38,9 milioni e la frequenza sinistri (inclusi gli IBNR) si attesta al 4,9%, un punto percentuale in meno sul 2019.

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

Anno	Numero veicoli assicurati		Sinistri denunciati con seguito al netto della stima per gli IBNR(*)			Sinistri denunciati con seguito al lordo della stima per gli IBNR(*)		
	Numero (A)	Var. (%) (**)	Numero (B)	Var. (%) (**)	Freq. % (B)/(A)	Numero (B)	Var. (%) (**)	Freq. % (B)/(A)
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
2021	38.908.084	-0,4	1.761.984	+17,9	4,53	1.915.963	+16,7	4,92
<i>Var. 2021 / 2016</i>		<i>+0,3</i>					<i>-20,1</i>	

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

La velocità di liquidazione dei sinistri⁶

La Tav. 4 (si veda anche l'Allegato A – tavole 14B e 15B) riguarda la velocità di liquidazione dei sinistri gestiti, in numero e importi, compresa la stima IBNR.

Tavola 4 – Velocità di liquidazione dei sinistri gestiti
(velocità % per numeri e tra parentesi per importi)

Generazione accadimento	Anno di liquidazione						Riserva Sinistri al 31.12.21
	Nell'anno di generazione	Al 1° anno successivo	Al 2° anno successivo	Al 3° anno successivo	Al 4° anno successivo	Al 5° anno successivo	
2016	68,0 (37,3)	91,4 (68,2)	95,1 (80,3)	96,9 (85,8)	97,9 (88,7)	98,6 (90,8)	1,4 (9,2)
2017	67,9 (37,9)	91,9 (69,1)	95,5 (81,2)	97,1 (86,6)	98,0 (89,5)		2,0 (10,5)
2018	68,9 (38,6)	92,5 (70,1)	95,8 (81,7)	97,3 (86,9)			2,7 (13,1)
2019	70,0 (39,5)	92,8 (69,7)	96,1 (81,5)				3,9 (18,5)
2020	73,2 (38,7)	93,4 (67,9)					6,6 (32,1)
2021	67,5 (38,8)						32,5 (61,2)

Percentuale in numero (importo) dei sinistri pagati, cumulati in ciascun anno di sviluppo, rispetto ai sinistri risultati con seguito al 31.12.2021 (pagati e riservati) al lordo della stima per i sinistri tardivi.

I sinistri gestiti accaduti nel 2021 presentano, in termini di numero di sinistri, una velocità di liquidazione pari al 67,5%, in calo di mezzo punto rispetto a quella dei sinistri generati nel 2020 (67,9%). Per il secondo anno consecutivo si riscontra un lieve deterioramento di tale indicatore.

Entro il secondo anno successivo a quello di accadimento, le imprese riescono a liquidare il 95% dei sinistri, percentuale sostanzialmente stabile nel periodo di osservazione.

Per la gestione CARD si nota un rallentamento dei processi liquidativi in termini di numero dei sinistri rispetto al 2020 (74,5% per i sinistri di generazione 2021 rispetto al 75,5% dei sinistri accaduti nel 2020). A fine 2021 restano invariate le velocità di liquidazione CARD dopo due (96% dei sinistri) e tre anni (98%) dall'accadimento (Allegato A – tav. 14F).

Per i sinistri gestiti accaduti nel 2021 sono pagati, in termini di importo, entro l'anno di accadimento il 38,8% dei relativi oneri, in ripresa sul 2020 (37,5%) e inferiore rispetto al 2019 (40,1%).

Nel 2021 si nota un leggero miglioramento rispetto all'anno precedente del processo liquidativo dei sinistri NO CARD (Allegato A – tav. 15D), che hanno un costo medio più elevato rispetto ai CARD. Dopo due e tre anni dall'accadimento (sinistri generatisi nel 2019 e nel 2018) risultano rispettivamente pagati il 72,9% e l'80,6% degli oneri.

I sinistri in convenzione CARD (Allegato A – tav. 15F) accaduti nel 2021, contrariamente a quelli di generazione precedenti, non fanno rilevare a fine anno di accadimento un miglioramento dell'efficienza nel processo di liquidazione dei relativi oneri, con una percentuale degli importi pagati rispetto al totale oneri (63,2%) stabile rispetto ai sinistri 2020.

A fine 2021 sono pagati rispettivamente l'88,1% e il 92,9% degli oneri per i sinistri 2020 e 2019⁷.

⁶ Bollettino n. 16 del 2021, Allegato A, tavole 14B e 15B per i dati relativi al 2020.

⁷ Per i dati 2020, si veda il Bollettino Statistico "L'attività assicurativa nel comparto auto (2015-2020)", Anno VIII, n. 16, dicembre 2021.

Il costo medio dei sinistri denunciati nell'anno di accadimento⁸

Nel 2021 il costo medio dei sinistri pagati di generazione corrente è di 2.794 euro, in crescita del +7,1% rispetto al 2019 (a prezzi costanti, Tav. 5). Nel periodo 2016-2021 si registra un incremento del pagamento medio (+8,2% a prezzi costanti, +12,8% a prezzi correnti), concentrato nell'ultimo biennio caratterizzato dall'emergenza sanitaria.

Il costo medio del riservato è di 10.092 euro, con un incremento del +5,3% rispetto al 2019, ma in forte decrescita (-9,8%) rispetto al 2020. Nel periodo 2016-2021 il costo medio del riservato cresce del +5,1%, a causa del picco registrato nel 2020 influenzato dalla maggiore incidenza dei sinistri gravi, riscontrati nei periodi di riduzione del traffico in concomitanza dei *lockdown* (+16,7% rispetto al 2019).

Il costo medio complessivo dei sinistri pagati e posti a riserva ammonta per la generazione 2021 a 4.737 euro. Inclusa la riserva stimata per i sinistri IBNR, il costo medio per la generazione 2021 si attesta a 4.864 euro⁹ (in termini reali, +8,2% rispetto al 2019 e +7,1% rispetto al 2016).

Il premio puro¹⁰ è pari a 239 euro, in calo in termini reali del -9,6% rispetto al 2019 e del -14,7% in confronto al 2016, a causa della riduzione della frequenza sinistri. Il costo medio complessivo è in riduzione dal 2016 al 2019, mentre nel 2021 è presumibilmente influenzato dalla considerevole ripresa della dinamica inflattiva negli ultimi mesi dell'anno¹¹.

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

(euro; valori a prezzi costanti 2021*, tra parentesi a prezzi correnti)

Anno	Costo medio sinistri pagati	Costo medio sinistri riservati		Costo medio complessivo		Premio puro (**) Valore
		Al netto IBNR	Al lordo IBNR	Al netto IBNR	Al lordo IBNR	
2016	2.583 (2.476)	9.604 (9.604)	8.489 (8.489)	4.452 (4.374)	4.540 (4.469)	281 (276)
2017	2.596 (2.516)	9.332 (9.332)	8.360 (8.360)	4.384 (4.326)	4.486 (4.432)	275 (271)
2018	2.619 (2.566)	9.567 (9.567)	8.469 (8.469)	4.401 (4.361)	4.493 (4.457)	267 (265)
2019	2.651 (2.610)	9.582 (9.582)	8.551 (8.851)	4.378 (4.348)	4.497 (4.469)	265 (263)
2020	2.840 (2.788)	11.185 (11.185)	9.850 (9.850)	4.956 (4.918)	5.088 (5.053)	214 (212)
2021	2.794 (2.794)	10.092 (10.092)	9.160 (9.160)	4.737 (4.737)	4.864 (4.864)	239 (239)
<i>Var. 2021/2016</i>	+8,2% (+12,8%)	+5,1%(+5,1%)	+7,9%(+7,9%)	+6,4%(+8,3%)	+7,1%(+8,8%)	

(*) Deflatore: indice dei prezzi al consumo per famiglie di operai e di impiegati (FOI) al netto dei tabacchi. – (**) Prodotto tra frequenza dei sinistri denunciati (Tav. 3) e costo medio complessivo dei sinistri, entrambi al lordo della stima IBNR.

⁸ Il costo medio dei sinistri è determinato dal rapporto tra il costo totale dei sinistri (pagati e riservati) e il numero degli stessi. Sono considerati sia i pagamenti già effettuati a titolo definitivo e a titolo parziale sia i risarcimenti che le compagnie prevedono di effettuare in futuro per i sinistri accaduti e denunciati nell'anno ma non ancora definiti (importi a riserva). Sono esclusi il contributo al Fondo Garanzia Vittime della Strada e le altre partite residuali.

⁹ Il costo medio dei sinistri (con stima IBNR) gestiti dalle imprese vigilate IVASS e dalle imprese con sede legale in altro stato SEE è pari a 4.820 euro nel 2021 ([Bollettino Statistico n. 11/2022](#) “Ramo r.c. auto: dati tecnici 2021”).

¹⁰ Il premio puro non comprende i caricamenti per spese e l'aggravio degli oneri fiscali e parafiscali ed è determinato dal prodotto tra il costo medio complessivo (comprensivo della stima IBNR) e la frequenza dei sinistri (Tav. 3, ultima colonna). Per le imprese vigilate IVASS e le imprese con sede legale in altro stato dello SEE e relativamente alle sole autovetture, esso è pari a 233 euro nel 2021 ([Bollettino Statistico n. 11/2022](#) “Ramo r.c. auto: dati tecnici 2021”).

¹¹ La dinamica inflattiva, acuitasi nel 2022, si ripercuote sul costo dei pezzi di ricambio e delle riparazioni.

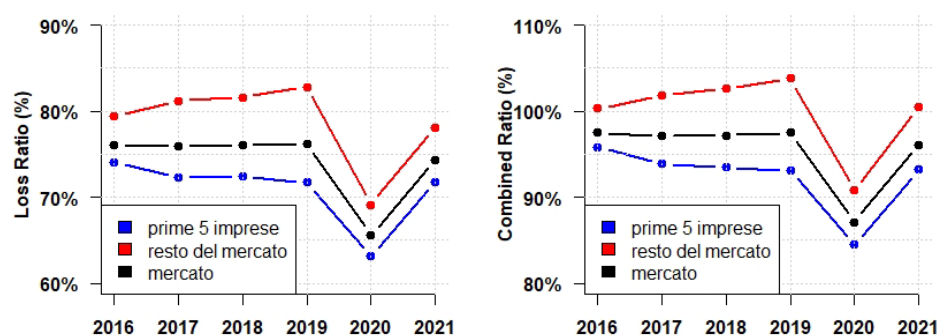
Il risultato del conto tecnico e la profittabilità attesa per polizza

Risultato del conto tecnico

Il risultato del conto tecnico al netto della riassicurazione (Allegato A – tav. 29, Tav. 6) è in utile per il decimo anno consecutivo. Nel 2021 l'utile è pari a 694 milioni di euro (il 5,7% dei premi di competenza), collocandosi sui livelli precedenti alla pandemia e più che dimezzato rispetto ai 1.505 milioni del 2020 (12% dei premi). Anche il risultato medio per polizza torna ai livelli pre-pandemici (Allegato A – Tav. 30), pari a 18 euro, a fronte di una media di 16 euro nel periodo 2016-2019.

La Fig. 9 illustra l'andamento del *loss ratio* e del *combined ratio*¹², calcolati per il totale mercato, per il gruppo delle prime 5 imprese in termini di raccolta premi e per le restanti imprese.

Figura 9 – *Loss ratio* e *combined ratio*¹³: maggiori cinque imprese e resto del mercato



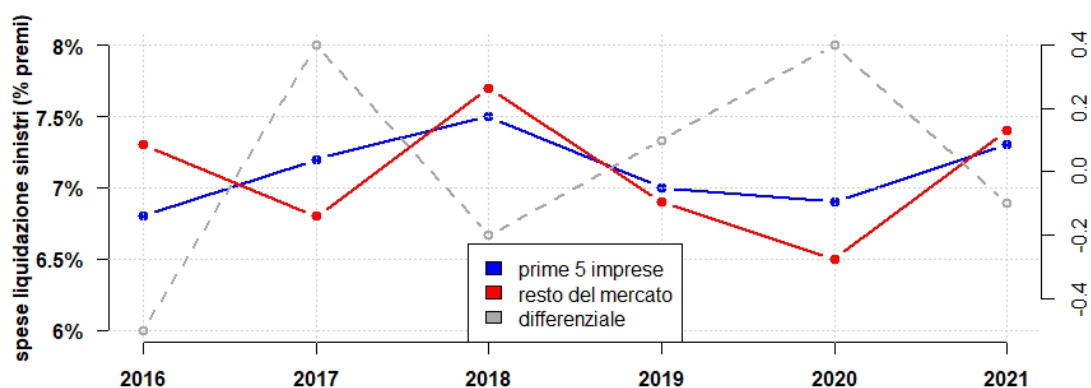
Gli indicatori medi delle maggiori cinque imprese sono su livelli più contenuti rispetto alle restanti.

L'andamento delle spese di liquidazione dei sinistri rapportate ai premi di competenza (Fig. 10) è altalenante tra i due gruppi, con un'incidenza delle spese di liquidazione sui premi più elevata per le maggiori cinque imprese negli esercizi 2017, 2019 e 2020.

¹² Gli indicatori sono calcolati utilizzando al numeratore il solo onere dei sinistri di competenza di ciascun esercizio, escludendo l'effetto derivante dall'avanzo o del disavanzo della riserva sinistri relativa ai sinistri accaduti negli esercizi precedenti. Al denominatore vi sono i premi di competenza.

¹³ Gli indicatori sono calcolati utilizzando al numeratore il solo onere dei sinistri di competenza di ciascun esercizio, escludendo l'effetto derivante dall'avanzo o del disavanzo della riserva sinistri relativa ai sinistri accaduti negli esercizi precedenti. Al denominatore vi sono i premi di competenza.

Figura 10 – Spese di liquidazione sinistri in rapporto ai premi di competenza: maggiori cinque imprese e resto del mercato



La seguente Tav. 6 riporta le principali grandezze e gli indicatori di base relativi all'andamento tecnico del ramo r.c. auto e natanti¹⁴.

Tavola 6 – Indicatori di sintesi del conto tecnico^(*)
(milioni di euro, %)

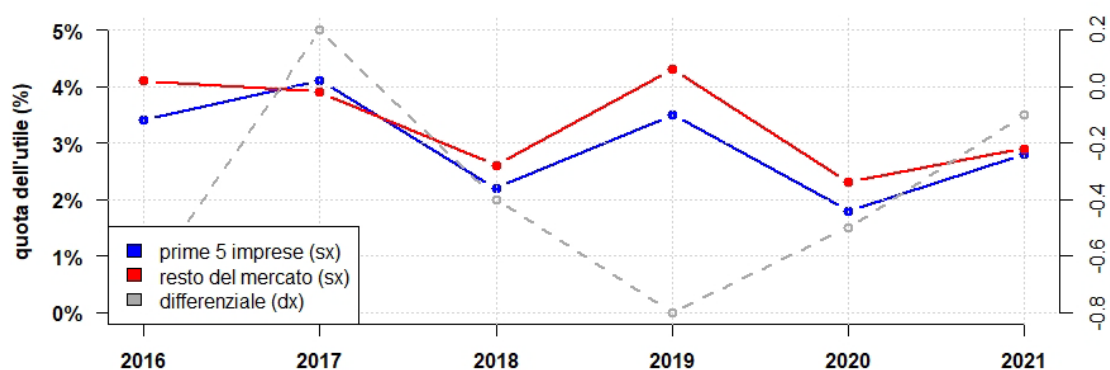
Voci	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Premi di competenza ^(**) (A)	+ 13.689	13.251	13.235	13.260	12.527	12.213
Oneri relativi ai sinistri ^(***) (B)	- 10.421	10.053	10.073	10.110	8.221	9.079
Saldo altre partite tecniche	+ -172	-185	-187	-190	-330	-143
Spese di gestione (C)	- 2.900	2.805	2.795	2.815	2.684	2.603
Saldo tecnico del lavoro diretto al lordo della riassicurazione	196	208	180	144	1.292	389
Utile degli investimenti (D)	+ 500	531	312	508	249	350
Risultato del conto tecnico del lavoro diretto al lordo della riassicurazione	696	738	493	652	1.541	738
Risultato del conto tecnico del lavoro diretto al netto della riassicurazione (E)	695	696	459	641	1.505	694
Loss ratio (B)/(A)	76,1%	75,9%	76,1%	76,2%	65,6%	74,3%
Combined ratio (B+C)/(A)	97,3%	97,0%	97,2%	97,5%	87,1%	95,6%
Contributo utile investimenti al risultato (D)/(E)	71,9%	76,3%	68,0%	79,3%	16,6%	50,4%
Risultato su premi (C)/(A)	5,1%	5,2%	3,5%	4,8%	12,0%	5,7%

(*) Lavoro diretto italiano. – (**) 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. 6. – (***) Gli oneri relativi ai sinistri sono quelli complessivi che gravano nei rispettivi anni di bilancio, senza distinzione tra gli oneri per sinistri dell'esercizio di competenza e il saldo (positivo o negativo) derivante dallo smontamento della riserva per sinistri avvenuti in esercizi precedenti. L'*expense ratio* è calcolato considerando al denominatore i premi di competenza anziché i premi contabilizzati, con valori di poco diversi rispetto alle Figg. 7 e 10 e alla Tav. 2.

¹⁴ La quota trasferita al conto tecnico configura un apporto della gestione finanziaria in entrata alla gestione tecnica, derivante da una quota (individuata ai sensi dell'art. 22, Reg. ISVAP n. 22/2008) dei redditi generati dagli investimenti a copertura delle riserve tecniche (sono esclusi gli investimenti a patrimonio libero).

L'andamento dell'incidenza sui premi di competenza della quota di utili di investimenti finanziari (Fig. 11)¹⁵ mostra valori inferiori per le prime cinque imprese rispetto al resto del mercato, con valori comunque allineati in tutto il periodo.

Figura 11 – Quota dell'utile degli investimenti in rapporto ai premi di competenza per le maggiori cinque imprese e per il resto del mercato



Il saldo della riserva sinistri

Il saldo della riserva sinistri¹⁶ contribuisce alla formazione del saldo tecnico diretto al lordo della riassicurazione¹⁷.

La serie storica del saldo di riserva, per gli anni di bilancio dal 2008 al 2021 (Tav. 7), prima e dopo il saldo dei recuperi, posta rilevante per i rami assicurativi di r.c. per la presenza di franchigie, rivalse, etc., mostra un valore positivo dal 2014. Nel 2021 concorre ad accrescere il saldo tecnico per 341 milioni di euro (472 milioni se si tiene conto dei recuperi).

Tavola 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>% premi di competenza</i>	<i>milioni di euro</i>	<i>% 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	-1.154,6	-6,5%	-1.001,9	-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%

¹⁵ La quota trasferita al conto tecnico configura un apporto della gestione finanziaria in entrata alla gestione tecnica, derivante da una quota (individuata ai sensi dell'art. 22, Reg. ISVAP n. 22/2008) dei redditi generati dagli investimenti a copertura delle riserve tecniche (sono esclusi gli investimenti a patrimonio libero).

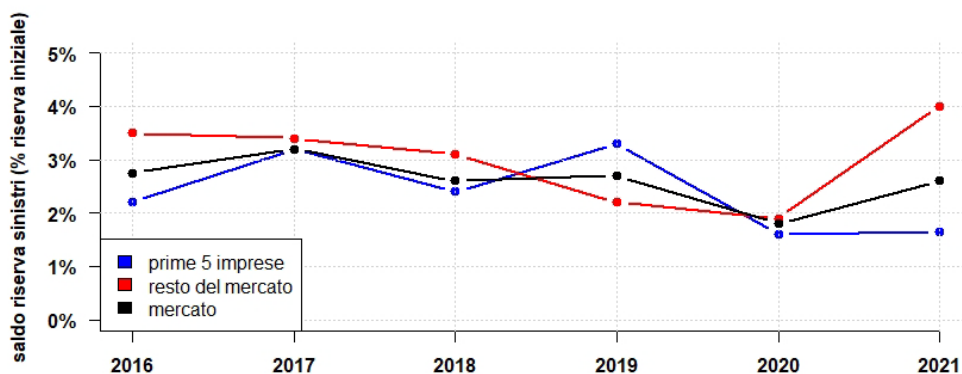
¹⁶ Il saldo della riserva sinistri, escludendo le operazioni di riassicurazione, riguarda il complesso delle generazioni di sinistri antecedenti a quella di bilancio e si ottiene sottraendo dalla riserva iniziale le somme pagate per i sinistri durante l'anno di bilancio e la riserva finale residua, se rimangono sinistri da pagare per quelle generazioni. La riserva residua è frutto di stime e quindi può essere diversa dal futuro esborso effettivo per sinistri.

¹⁷ Vi contribuisce positivamente se solo parte della riserva iniziale stanziata per i sinistri di generazioni precedenti a quella di bilancio è utilizzata per i pagamenti e per la costituzione della riserva finale residua; vi contribuisce negativamente, se la riserva iniziale non è sufficiente a coprire i pagamenti e la costituzione della riserva finale residua. Tale processo è caratteristico del ciclo sinistri danni e può essere particolarmente lento nei rami di r.c. a lungo smontamento.

Anno di bilancio	Sufficienza/eccedenza prima del saldo dei recuperi		Sufficienza/eccedenza dopo il saldo dei recuperi	
	milioni di euro	% premi di competenza	milioni di euro	% premi di competenza
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	398,3	3,0%	554,8	4,2%
2020	177,1	1,4%	318,4	2,5%
2021	341,0	2,8%	472,3	3,9%

Il rapporto tra saldo di riserva sinistri e riserva sinistri iniziale (Fig. 12) nel periodo 2016-2021 per le maggiori cinque imprese mostra un risparmio inferiore al resto del sistema, tranne che nel 2019. Il resto del mercato presenta un maggior risparmio di riserva e quindi un più elevato contributo positivo alla formazione del saldo tecnico derivante dallo smontamento della riserva sinistri.

Figura 12 – Saldo della Riserva sinistri in rapporto alla riserva sinistri iniziale delle maggiori cinque imprese e del resto del mercato



Profittabilità attesa per polizza

Il margine atteso per polizza (Tav. 8)¹⁸ si azzerava nel 2021, tornando ai livelli pre-pandemici.

Tavola 8 – Andamento delle componenti del premio medio r.c. auto
(euro)

Voci	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<i>(valori a prezzi costanti 2021)</i>						
Margine per polizza (D = A – B – C)	-2	-4	1	0	40	0
Premio medio (A)	364	350	344	339	326	307
Premio puro (B)	288	280	270	267	216	239
Spese di gestione per polizza (C)	78	74	73	72	70	68
<i>(valori a prezzi correnti)</i>						
Margine per polizza (D = A – B – C)	-2	-4	1	-1	39	0
Premio medio (A)	349	339	337	333	320	307
Premio puro (B)	276	271	265	263	212	239
Spese di gestione per polizza (C)	75	72	71	71	69	68

¹⁸ Il margine per polizza medio “atteso” è calcolato a fine anno di accadimento, non considerando lo sviluppo delle generazioni dei sinistri negli anni successivi fino a completa definizione; nel calcolo sono comprese le spese di gestione unitarie ed esclusa la quota dell’utile degli investimenti trasferita dal conto non tecnico. Al contrario, il margine per polizza medio relativo alle imprese vigilate IVASS e alle imprese con sede legale in altro stato SEE ([Bollettino Statistico n. 11/2022](#) “Ramo r.c. auto: dati tecnici 2021”) è determinato dalla differenza per polizza tra l’importo dei premi e l’onere dei sinistri, pari a 67,4 euro, escluse le spese unitarie di gestione.

4. RAMO CORPI DI VEICOLI TERRESTRI (CVT)

La raccolta premi

I premi del lavoro diretto italiano nel ramo CVT raccolti da 44 imprese vigilate (Allegato B – tav. 1, Fig. 2) sono pari a 3.346 milioni di euro, in crescita per il settimo anno consecutivo, con un incremento particolarmente accentuato nell'ultimo anno (+6,5% sul 2020)¹⁹. L'incidenza sul totale dei rami danni continua a salire e raggiunge il 9,8% (8,2% nel 2016).

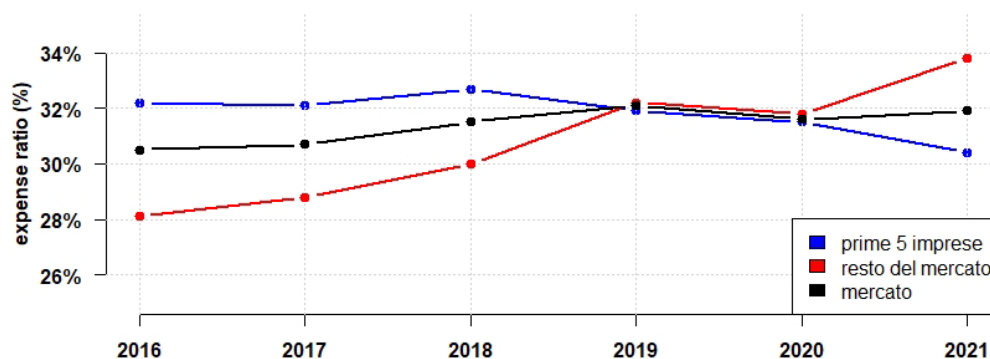
I costi di gestione

Nel 2021 è stabile l'incidenza delle spese di gestione²⁰ sui premi (*expense ratio*), pari al 31,8% (31,6% nel 2020 e 30,5% nel 2016). Il più elevato *expense ratio* nel ramo CVT rispetto al ramo r.c. auto e natanti è dovuto alla maggiore incidenza sui premi delle provvigioni di acquisizione e di incasso, pressoché doppia nel ramo CVT (21,6% dei premi) rispetto al ramo r.c. auto (10,9% dei premi). Anche nel ramo CVT, rispetto al ramo r.c. auto, rimane stabile l'incidenza sui premi delle altre spese di acquisizione (4,9% in confronto al 5%) e delle spese di amministrazione (5,4% rispetto al 6%).

La Fig. 13-a illustra l'andamento dell'*expense ratio* nel periodo 2016-2021 per il totale mercato, per le prime cinque imprese per raccolta premi²¹ e per le rimanenti imprese.

Dal 2019, le prime cinque imprese presentano un *ratio* medio più basso. Il differenziale con le altre imprese tende successivamente ad ampliarsi fino a 4 punti percentuali nel 2021. Fino al 2018 era invece il gruppo delle piccole e medie imprese a mostrare in media un indicatore più contenuto.

Figura 13-a – *Expense ratio*
(%)

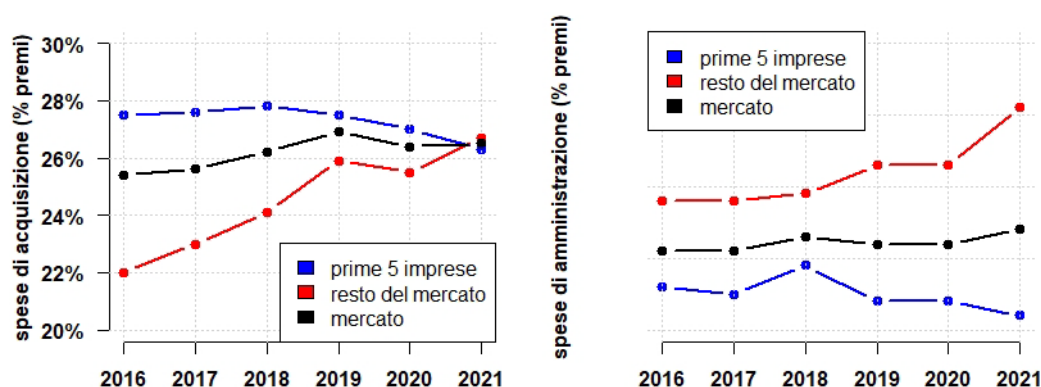


¹⁹ La crescita dei premi si accompagna a una parziale, contenuta ripresa delle immatricolazioni di nuovi veicoli nel 2021 (+10,1%), dopo la forte riduzione delle immatricolazioni registrata nel 2020, pari al -23,2% (ACI Open Data - Annuario - Capitolo 2, tav. II.1); contestualmente l'anzianità mediana del parco veicolare (autovetture) aumenta di 4 mesi, a 12 anni e 2 mesi (ACI Open Data - Annuario - Capitolo 3, tav. III.34).

²⁰ Spese di amministrazione attinenti la gestione tecnica e gli oneri per la conclusione e l'esecuzione dei contratti assicurativi, per l'attività connessa con l'incasso dei premi e per l'organizzazione e il funzionamento della rete distributiva.

²¹ Le prime cinque imprese in termini di raccolta premi nel ramo CVT nel 2021 hanno una quota di mercato del 57,3%.

Figura 13-b – Componenti dell'expense ratio
(%)

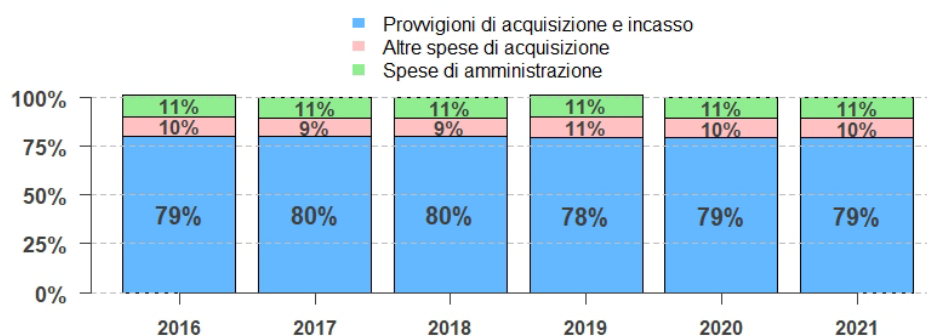


L'andamento delle componenti delle spese di gestione rapportate ai premi (Fig. 13-b) indica che:

- l'incidenza delle spese/provvigioni di acquisizione e di incasso è più elevata per le prime cinque imprese fino al 2020, con uno scarto che si riduce nel tempo. Nel 2021 la tendenza si inverte;
- il peso delle spese di amministrazione è mediamente più basso per le prime cinque imprese. La forbice si allarga dal 2019, assumendo il valore massimo nel 2021.

La composizione delle spese di gestione è invariata nel tempo (Allegato B – tav. 6 e Fig. 14).

Figura 14 – Composizione delle spese di gestione nel ramo CVT



L'andamento dei sinistri

I sinistri del ramo CVT con seguito sono superiori a 1,2 milioni (Allegato B – tavv. 9 e 10) e si avvicinano, nel numero, ai valori pre-pandemici (1,3 milioni), soprattutto per la ripresa dei furti d'auto²² e per la crescita dei sinistri connessi con le coperture casco/collisione dovute all'affievolirsi dei *lockdown* che avevano costituito un argine alle attività criminali e limitato la circolazione dei veicoli. Aumentano nel 2021 i veicoli assicurati per coperture accessorie, al 58% delle coperture auto obbligatorie, e la frequenza sinistri al 5,36%, inferiore al 2019 (5,93%).

²² Su dati del Ministero dell'Interno e stime di mercato nel 2021, si registra una parziale ripresa dei furti e degli incendi di veicoli a motore dopo il rallentamento per l'emergenza sanitaria e le restrizioni degli spostamenti. Il numero dei furti di autoveicoli nel 2021 resta ancora al di sotto di quanto rilevato negli anni precedenti alla pandemia, in quanto la prima parte del 2021 è stata caratterizzata da restrizioni che hanno inciso comunque sulla mobilità delle persone.

Tavola 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) ^(*)		
	Numero (A)	Var. (%) ^(**) annua	Numero (B)	Var. (%) ^(**) annua	Frequenza (B)/(A) (%)
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	1.269.786	+12,1	5,93
2020	22.125.971	+3,4	1.020.914	-19,6	4,61
2021	22.425.381	+1,4	1.201.829	+17,7	5,36
<i>Var. 2021/2016</i>		<i>+23,5</i>		<i>+19,0</i>	

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

La velocità di liquidazione per numero dei sinistri entro l'anno di accadimento è pari al 79,6% (Allegato B – tavv. 13-1 e 11), due punti in meno sul 2020 (81,8%) e cinque punti sul 2016 (84,5%). In termini di importi pagati sul totale oneri, lo stesso indicatore è del 70,5% (Allegato B –tav. 14-1), tre punti in meno sul 2020 (73,5%) e sei punti sul 2016 (76,7%). È stabile la velocità di liquidazione degli importi entro l'anno successivo a quello di generazione, pari al 96% (96,4% nel 2020)²³.

Tavola 11 – Velocità di liquidazione dei sinistri^(*)
(velocità % per numeri e tra parentesi per importi)

Generazione accadimento	Anno di liquidazione						Riserva Sinistri al 31.12.21
	Nell'anno di generazione	Al 1° anno successivo	Al 2° anno successivo	Al 3° anno successive	Al 4° anno successivo	Al 5° anno successivo	
2016	85,7 (78,1)	99,2 (97,8)	99,7 (98,8)	99,8 (99,2)	99,9 (99,4)	99,9 (99,5)	0,1 (0,5)
2017	84,4 (75,9)	99,2 (97,6)	99,6 (98,5)	99,8 (98,8)	99,8 (99,0)		0,2 (1,0)
2018	85,7 (77,2)	99,0 (97,5)	99,6 (98,4)	99,7 (98,8)			0,3 (1,2)
2019	81,6 (72,6)	98,6 (96,8)	99,5 (98,2)				0,5 (1,8)
2020	83,4 (73,6)	98,4 (96,0)					1,6 (4,0)
2021	79,6 (70,5)						20,4 (29,5)

(*) Sinistri pagati, cumulati in ciascun anno di sviluppo, su sinistri risultati con seguito al 31.12.2021 (pagati e riservati) al lordo della stima per i sinistri tardivi.

Il costo medio dei sinistri

Il costo medio dei sinistri indennizzati nell'anno di accadimento 2021 è pari a 1.498 euro (Allegato B – tav. 18ter, Tav. 12), in aumento rispetto ai valori pre-pandemici (+5% a valori costanti e +9,6% a valori correnti). L'ammontare medio accantonato a riserva al lordo della stima per i sinistri IBNR, in previsione di esborsi futuri, è di 2.446 euro, +5,9% rispetto al 2019. Il costo medio complessivo è pari a 1.691 euro, +1,1% sul 2019 a prezzi costanti 2021 (-2,3% sul 2020).

Il premio puro è pari a 90,6 euro (+4,8% rispetto al 2016).

²³ Per i dati 2020, si veda il Bollettino n. 16 del 2021, Allegato B, tavole 13-1 e 14-1.

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

(euro; valori a prezzi costanti 2021 e tra parentesi valori a prezzi correnti *)

Anno	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 ^(**)	
				Valore	Var. (%)(^{***})
2016	1.426 (1.367)	2.254 (2.554)	1.554 (1.505)	86,5 (83,7)	-0,6% (-7,1%)
2017	1.463 (1.418)	2.259 (2.259)	1.592 (1.555)	91,2 (89,0)	+5,4% (+6,3%)
2018	1.430 (1.401)	2.285 (2.285)	1.558 (1.533)	89,4 (88,0)	-2,0% (-1,1%)
2019	1.523 (1.500)	2.310 (2.310)	1.672 (1.653)	99,2 (98,1)	+11,0% (+11,5%)
2020	1.563 (1.535)	2.482 (2.482)	1.730 (1.707)	79,8 (78,8)	-19,5% (-19,7%)
2021	1.498 (1.498)	2.446 (2.446)	1.691 (1.691)	90,6 (90,6)	+13,5% (+15,1%)
Var. 2021/2016	+5,0% (+9,6%)	+8,5% (+8,5%)	+8,8% (+12,8%)		+4,8% (+8,3%)

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

Il risultato del conto tecnico e la profittabilità attesa per polizza

Risultato del conto tecnico

Il risultato del conto tecnico al netto della riassicurazione (Allegato B – tav. 24, Tav. 13), sempre positivo nel periodo di osservazione, ammonta a 242 milioni di euro, pari nel al 7,5% dei premi di competenza, raddoppiato rispetto al 2019.

Tavola 13 – Indicatori di sintesi del conto tecnico del ramo CVT^(*)

(milioni di euro, %)

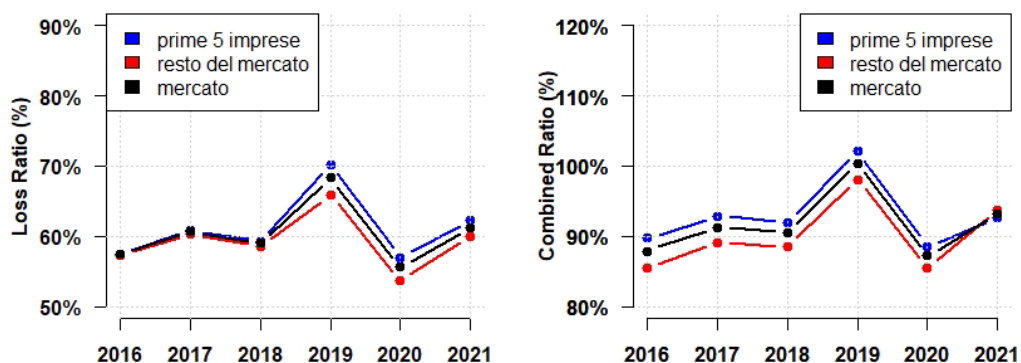
Voci		2016	2017	2018	2019	2020	2021
Premi di competenza ^(**) (A)	+	2.548	2.678	2.861	3.026	3.110	3.245
Oneri relativi ai sinistri (B)	-	1.463	1.622	1.687	2.068	1.729	1.986
Saldo altre partite tecniche	+	-14	-11	-10	-9	-13	-13
Spese di gestione (C)	-	804	860	935	998	993	1.066
Saldo tecnico del lavoro diretto al lordo della riassicurazione	=	268	185	229	-49	375	181
Utile degli investimenti (D)	+	32	38	25	45	22	39
Risultato del conto tecnico del Lavoro diretto al lordo della riassicurazione	=	300	223	254	-4	397	220
Risultato del conto tecnico del Lavoro diretto al netto della riassicurazione (E)	=	235	188	219	117	419	242
Loss ratio (B)/(A)		57,4%	60,6%	59,0%	68,3%	55,6%	61,2%
Combined ratio (B+C)/(A)		89,0%	92,7%	91,7%	101,3%	87,5%	94,1%
Contributo dell'utile degli investimenti al risultato (D)/(E)		13,8%	20,5%	11,6%	38,3%	5,2%	16,2%
Risultato su premi (E)/(A)		9,2%	7,0%	7,6%	3,9%	13,5%	7,5%

(*) Lavoro diretto italiano. – (**) 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.

L'utile tecnico è più elevato rispetto agli anni immediatamente antecedenti all'emergenza sanitaria. Si nota altresì il continuo incremento delle spese di gestione.

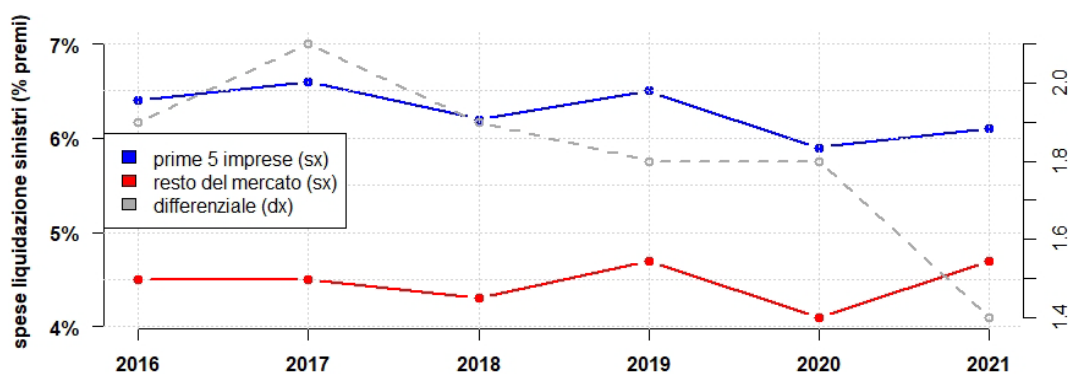
Nel periodo 2016-2021, l'andamento del *loss ratio* (Fig. 15) per le prime cinque imprese è più elevato del resto del sistema, con uno scarto consistente negli ultimi tre esercizi. Il *combined ratio* delle maggiori cinque imprese presenta mediamente un livello più alto nel 2016-2020, mentre nel 2021 si verifica l'opposto per la crescita significativa dell'*expense ratio* relativo alle restanti imprese.

Figura 15 – Loss ratio e combined ratio delle prime cinque imprese e del resto del mercato



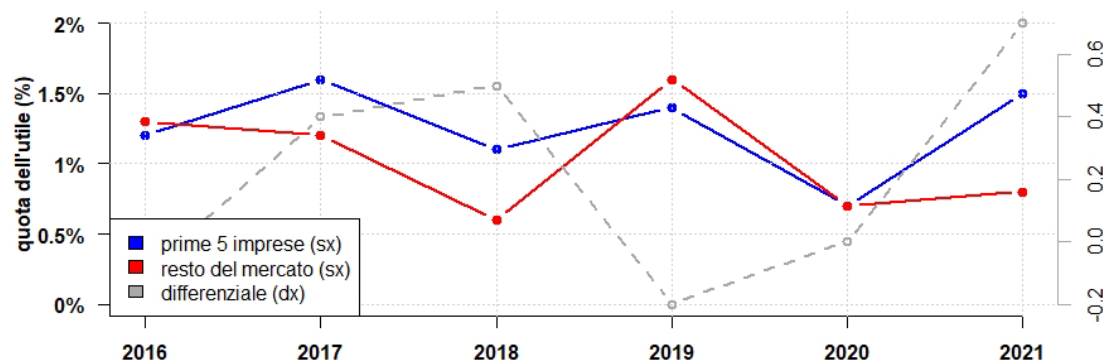
Valutando l'incidenza sui premi di competenza delle spese di liquidazione dei sinistri (Fig. 16), si riscontra per le maggiori cinque imprese un rapporto più elevato rispetto al resto del sistema.

Figura 16 – Spese di liquidazione sinistri in rapporto ai premi di competenza delle maggiori cinque imprese e del resto del mercato



L'andamento dell'incidenza sui premi di competenza della quota di utili di investimenti finanziari nel conto tecnico (Fig. 17) mostra un andamento altalenante con la prevalenza dell'indicatore per le maggiori cinque imprese nel 2021.

Figura 17 – Quota dell'utile degli investimenti in rapporto ai premi di competenza delle maggiori cinque imprese e del resto del mercato



Il risultato tecnico per polizza (Allegato B – tav. 25) è pari a 10,8 euro, sostanzialmente in linea con gli anni precedenti alla pandemia.

Il saldo della riserva sinistri

L'apporto del saldo di riserva al risultato del saldo tecnico (Allegato B – tav. 27, Tav. 14), leggermente negativo nel 2020 (-0,1% dei premi), torna positivo nel 2021 (0,7% dei premi). Dal 2016 al 2019 era sempre positivo e in progressiva erosione (dal 2,5% dei premi di competenza allo 0,2%).

Tavola 14 – Saldo della riserva sinistri prima e dopo i recuperi

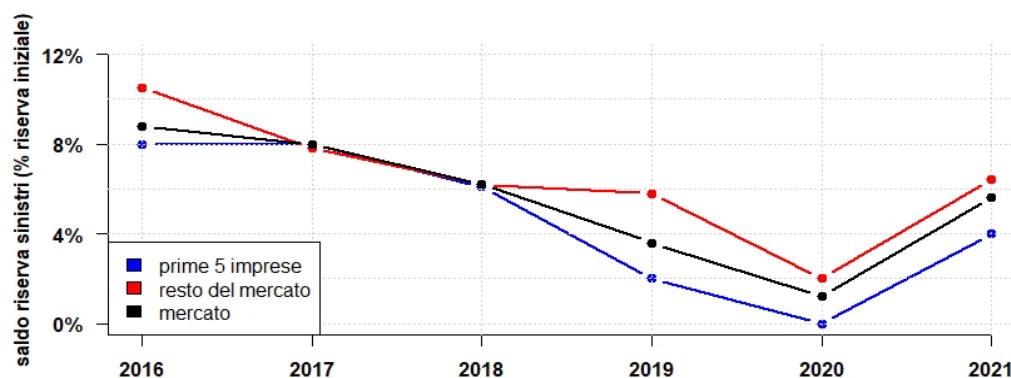
Anno	Sufficienza/eccedenza prima del saldo dei recuperi		Sufficienza/eccedenza dopo il saldo dei recuperi	
	<i>milioni di euro</i>	<i>% premi di competenza</i>	<i>milioni di euro</i>	<i>% premi di competenza</i>
2013	32,6	1,3%	41,1	1,7%
2014	42,9	1,8%	52,9	2,2%
2015	60,4	2,5%	66,7	2,8%
2016	45,4	1,8%	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%
2021	23,7	0,7%	33,6	1,0%

Il saldo dei recuperi porta il contributo positivo del saldo di riserva sinistri sui premi all'1% in miglioramento rispetto all'anno precedente (era 0,2% nel 2020).

L'indice di smontamento della riserva CVT per ogni generazione sinistri dal 2013 al 2020 è disponibile in Appendice (Allegato B – tav. 26).

Raffrontando (Fig. 18), per anno e con riferimento ai sinistri di generazioni precedenti a quella di bilancio, l'andamento del rapporto tra saldo di riserva sinistri e la riserva sinistri iniziale, si riscontrano nel periodo 2016-2021 indicatori sempre superiori allo 0%.

Figura 18 – Saldo di riserva sinistri in rapporto alla riserva iniziale
(%)



Profittabilità attesa per polizza

Il margine tecnico atteso per polizza emessa nel 2021 (al netto della quota dell'utile degli investimenti trasferita dal conto non tecnico) è pari a 11,1 euro, di 10 euro più elevato rispetto al 2019, ma inferiore al 2016-2018. Il premio medio per polizza emessa nel 2021 è pari a 149,2 euro²⁴ (Allegato B – tav. 18ter, Tav. 15), superiore di 58,6 euro al premio puro (90,6 euro), mentre le spese unitarie di gestione (Allegato B – tav. 24) ammontano a 47,5 euro.

Tavola 15 – Andamento delle componenti del premio medio CVT

Voci	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<i>(euro, valori a prezzi costanti 2021)</i>						
Margine per polizza (D = A – B – C)	18,6	14,9	15,7	1,1	19,1	11,1
Premio medio (A)	151,3	153,1	153,4	147,6	144,6	149,2
Premio puro (B)	86,5	91,2	89,4	99,2	79,8	90,6
Spese di gestione per polizza (C)	46,2	47,0	48,3	47,3	45,7	47,5
<i>(euro, valori a prezzi correnti)</i>						
Margine per polizza (D = A – B – C)	17,0	13,8	14,9	0,7	18,3	11,1
Premio medio (A)	145,0	148,4	150,3	145,4	142,0	149,2
Premio puro (B)	83,7	89,0	88,0	98,1	78,8	90,6
Spese di gestione per polizza (C)	44,3	45,6	47,4	46,6	44,9	47,5

²⁴ Al netto delle componenti aggiuntive fiscali e para-fiscali.

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)²⁵ sottoposte alla vigilanza prudenziale dell'IVASS. Sono escluse le imprese di assicurazione con sede legale in uno Stato SEE ammesse a 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 solvibilità²⁶.

I dati del presente Bollettino si riferiscono al lavoro diretto italiano²⁷.

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* 2021. Ove non specificato, gli importi si intendono a prezzi correnti²⁸.

Per ogni termine tecnico o grandezza presente nel Bollettino si rinvia al Glossario dei termini assicurativi disponibile sul sito dell'IVASS²⁹.

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

²⁵ Lo SEE (Spazio Economico Europeo) comprende i paesi dell'Unione Europea (UE), cui si aggiungono Norvegia, Islanda e Liechtenstein.

²⁶ Con riferimento ai soli rami r.c. auto e natanti (10+12) nel 2021, 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 a 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 90,6% del suddetto insieme. Il restante 9,4% è quindi raccolto dalle imprese SEE ammesse a operare in Italia. Per maggiori dettagli si rinvia al Bollettino Statistico IVASS n. 11/2022 “Ramo r.c. auto: dati tecnici 2021”.

²⁷ Il lavoro diretto italiano delle imprese nazionali vigilate dall'IVASS comprende le attività 1) finalizzate alla copertura dei rischi localizzati in Italia; 2) effettuate in regime di stabilimento e di libertà di prestazione di servizi per la copertura dei rischi localizzati in altri Stati dello SEE; 3) effettuate in Stati non aderenti allo SEE 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 2021, lo 0,1% del totale dei premi del lavoro diretto italiano. Per maggiori dettagli si rinvia al Bollettino Statistico IVASS n. 11/2022 “Ramo r.c. auto: dati tecnici 2021”.

²⁸ 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 effettuate dalle imprese.

²⁹ https://www.ivass.it/pubblicazioni-e-statistiche/pubblicazioni/relazione-annuale/2022/Relazione_2021_glossario.pdf

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 gestoria) 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 gestoria liquida il danno secondo il costo effettivamente accertato e riceve in seguito un rimborso³⁰ da parte della compagnia debitrice³¹;

- **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 i sinistri provocati in Italia da un veicolo immatricolato all'estero per i quali si applicano procedure particolari a seconda che il veicolo sia immatricolato e assicurato in uno Stato SEE o 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 CVT) 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 (2021);

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

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

³⁰ Il rimborso è effettuato tramite la Stanza di Compensazione gestita dalla Consap, in misura pari a un *forfait* prefissato, differenziato in base alla natura del danno, se al veicolo o danno fisico del conducente e danno fisico del trasportato.

³¹ Nell'analisi dei *trend* di lungo periodo degli indicatori tecnici CARD va tenuto presente che dal 2009 è obbligatorio per le imprese gestire con 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.

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

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

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

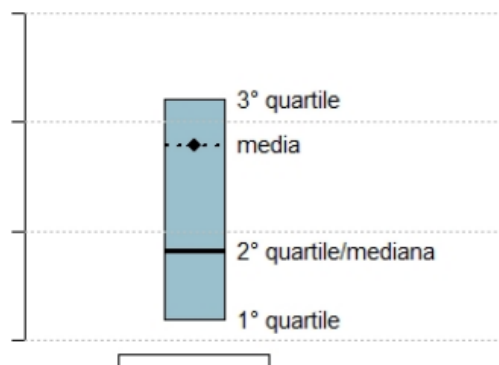
Un indice superiore/inferiore a 1 indica che la riserva accantonata all'anno prima per una determinata generazione di sinistri è risultata insufficiente/eccedente a far fronte ai relativi pagamenti successivi e al nuovo accantonamento di riserva residua (se la generazione non è esaurita) alla fine dell'ultimo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

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.

Legenda per la lettura dei box-plot



La distanza tra le barre verticali rappresenta la distanza interquartile (25°-75° percentile). La linea centrale rappresenta la mediana della distribuzione; il rombo rappresenta il valore medio.

ALLEGATI – TAVOLE STATISTICHE

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.