

Bollettino Statistico

L'attività assicurativa nel comparto auto



Anno XI - n. 1, gennaio 2024

SERVIZIO STUDI E GESTIONE DATI - DIVISIONE STUDI E ANALISI STATISTICHE

*Il testo, le tavole e i grafici sono stati curati da Pierfranco Mattei, Donato D'Angelo,
Paride Antonini e Marco Leone*



(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)

1. SINTESI.....	5
2. PANORAMICA DI MERCATO – R.C AUTO E NATANTI.....	7
3. DINAMICHE DI MERCATO NEL RAMO R.C AUTO E NATANTI	17
4. COMPARTO AUTO E RAMO CORPI DI VEICOLI TERRESTRI (CVT).....	24
5. NOTA METODOLOGICA.....	31

1. SINTESI

Rami r.c. auto e natanti

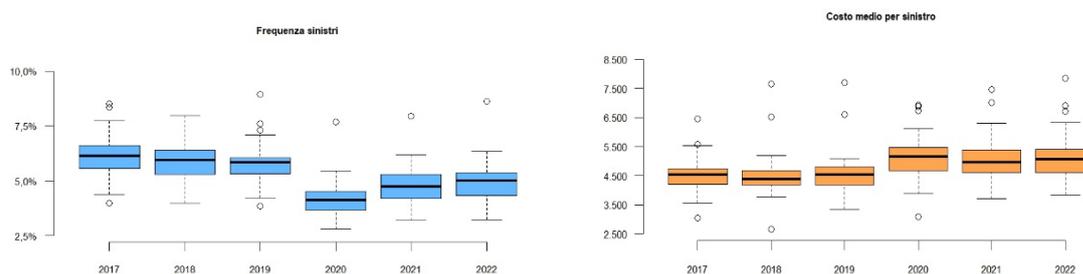
- Nel 2022, 41 imprese italiane e rappresentanze di imprese estere con sede extra SEE raccolgono premi per 11,7 miliardi di euro (-2,1% sul 2021) corrispondenti al 32,7% dei premi danni assicurando 38,5 milioni di veicoli¹. Le imprese SEE raccolgono premi per 1,4 miliardi (+17,0% sul 2021) e assicurano 5,3 milioni di veicoli;
- nel primo semestre 2023 la raccolta premi per le imprese vigilate è tornata a crescere raggiungendo 6,1 miliardi (+2,9% rispetto al corrispondente periodo del 2022);
- tra il 2017 e il 2022, le imprese SEE in stabilimento e l.p.s. hanno più che raddoppiato la quota di mercato (12% nel 2022). Le imprese SEE stabilite in Italia a termine della prima metà del 2023² collocano l'8,7% dei premi r.c. auto, in crescita rispetto al 7,2% nella prima metà del 2022;
- le imprese SEE sono maggiormente presenti nelle aree più “sinistrose”, raggiungendo in talune province del Centro e del Sud un tasso di penetrazione del 25%. Il premio puro in queste province risulta mediamente più elevato rispetto al dato nazionale;
- la frequenza sinistri è pari al 5,13% (4,92% nel 2021 e 5,89% nel 2019) per un onere complessivo di 9,4 miliardi di euro. Il costo medio dei sinistri si attesta a 5.001 euro, in aumento rispetto al 2022. L'andamento della frequenza sinistri e del costo medio determinano un premio puro pari a 256 euro, in riduzione del -2,3% rispetto al 2019;
- a fronte di una riduzione del premio medio per polizza al netto della fiscalità nel 2022 pari a 303 euro³ (-9,2% rispetto al 2019), si osserva un incremento a 312 euro nel primo semestre 2023;
- l'incidenza delle spese di gestione sui premi (*expense ratio*) è del 21,6%, in lieve riduzione;
- il ramo, dopo diversi esercizi in utile (694 milioni di euro nel 2021), nel 2022 registra una perdita pari a 154 milioni. Il risultato per polizza, al netto della riassicurazione, si attesta a -4 euro; nel primo semestre 2023 il ramo torna in utile per 132 milioni a fronte di una perdita di 41 milioni nel corrispondente periodo dell'anno precedente, grazie ai proventi derivanti dalla gestione degli investimenti. Il *loss ratio* di generazione corrente cresce di 1,9 punti percentuali su base annua.

¹ Il numero dei veicoli assicurati dalle imprese vigilate IVASS e dalle imprese con sede legale in altro stato SEE operanti in Italia passa da 43,1 milioni nel 2021 a 43,8 milioni nel 2022 [Rilevazione Dati Tecnici r.c. auto 2022].

² Al termine del primo semestre di ogni anno non sono disponibili i dati delle imprese SEE operanti in Italia, nel ramo r.c. auto e natanti, in regime di libertà di prestazione di servizi.

³ Il premio medio per polizza nel ramo r.c. auto e r.c. natanti riguardante le sole imprese con sede legale in altro stato SEE operanti in Italia è pari a 271 euro.

Figura 1 – Frequenza sinistri e costo medio in euro (r.c. auto e natanti) per le singole imprese vigilate



Ramo corpi di veicoli terrestri (CVT)

- Nel 2022 continua la crescita della raccolta premi nel ramo CVT (+6,3%), pari al 9,9% della raccolta danni. Le 43 imprese vigilate operanti totalizzano 3,5 miliardi di euro, assicurando 21,5 milioni di veicoli, mentre le rappresentanze di imprese SEE⁴ operanti in Italia raccolgono 0,34 miliardi (8,8% del totale, era 7,9% nel 2021);
- nel primo semestre 2023 si osserva un'accelerazione della raccolta premi delle imprese vigilate che sfiora i 2 miliardi di euro (+11,1%) e delle rappresentanze delle imprese SEE operanti in Italia (+29,5%), corrispondente a una quota di mercato del 9,7%;
- la frequenza sinistri sale al 5,89% tornando ai livelli del 2019, prima della pandemia, per un onere complessivo di 2,2 miliardi di euro. L'*expense ratio* è stabile al 31,8%;
- nel 2022 l'utile del ramo si attesta a 158 milioni di euro, pari a un risultato medio per polizza di 7 euro. Il comparto auto risulta complessivamente in utile grazie al contributo del ramo CVT;
- nel primo semestre 2023 si osserva una riduzione di 0,5 punti percentuali del *loss ratio* di competenza (sinistri di generazione corrente).

⁴ Per il ramo CVT non sono disponibili i dati delle imprese aventi sedi legale in altro Stato SEE operanti in Italia in regime di libertà di prestazione di servizi.

2. PANORAMICA DI MERCATO – R.C AUTO E NATANTI

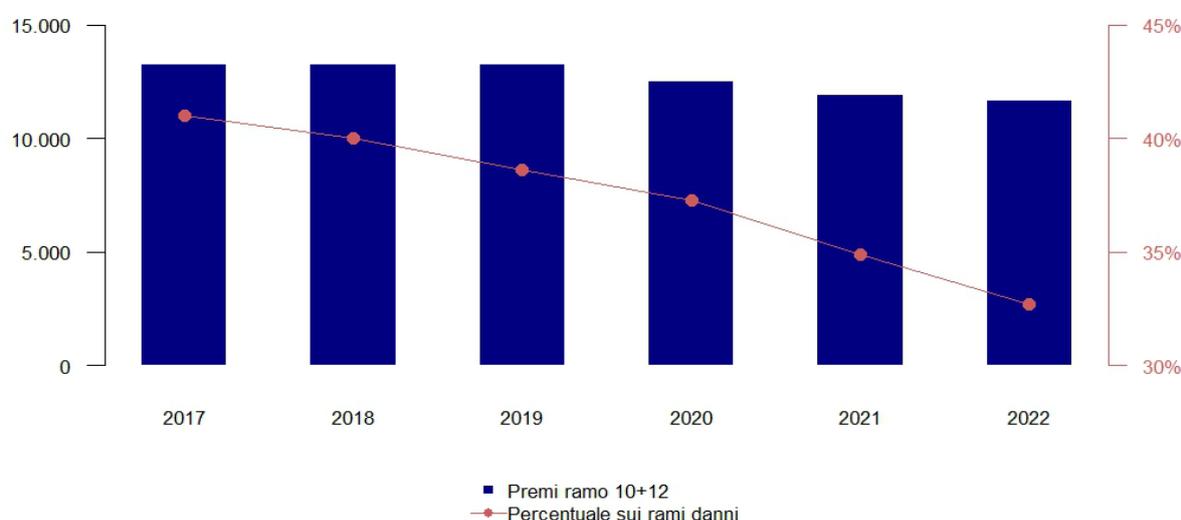
La raccolta premi

I premi del lavoro diretto italiano nei rami r.c. auto e natanti, raccolti nel 2022 da 41 imprese nazionali e rappresentanze di imprese estere con sede legale in uno stato extra SEE (Allegato A – Tav. 1 e Fig. 2a), ammontano a 11,7 miliardi di euro (-2,1% rispetto al 2021).

La produzione della componente obbligatoria del comparto auto (poco più dei tre quarti del comparto) si riduce del 12% dal 2017. L'incidenza del volume premi del ramo r.c. auto e natanti sul totale rami danni continua a calare, attestandosi su una quota del 32,7% (era il 41% nel 2017).

Figura 2a – Premi contabilizzati per anno nel ramo r.c. auto e natanti

(% e milioni di euro)



La riduzione del volume dei premi contabilizzati nel 2022 è attribuibile tra l'altro al calo del premio medio (-1,2% rispetto al 2021) per veicolo assicurato, pari a 302,8 euro al netto degli oneri fiscali e parafiscali (Allegato A – Tav. 9-1A_I), e al decremento del numero di veicoli assicurati (-1,0% sul 2021)⁵.

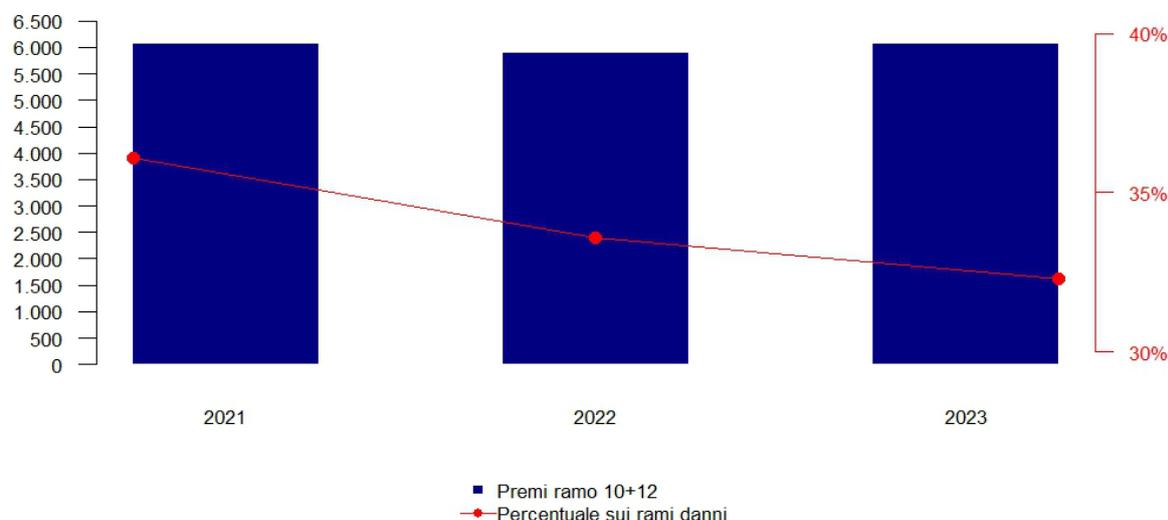
Risultano, invece, in aumento i premi lordi contabilizzati nei primi sei mesi del 2023, pari per le imprese vigilate a 6.071 milioni di euro, rispetto ai 5.900 milioni al 30 giugno 2022 (+2,9%). L'aumento è da ascrivere all'incremento dei premi praticati dalle compagnie⁶. Quanto all'andamento dei premi di competenza, si registra una limitata flessione (-0,3% rispetto al primo semestre 2022), per maggiori accantonamenti alla riserva premi.

⁵ Considerando anche le imprese appartenenti al SEE il numero di veicoli è in aumento del +1,6% rispetto al 2021 e pari a 43,8 milioni di unità.

⁶ A tal proposito si vedano le Comunicazioni statistiche IVASS n. 5 e n. 6 del 2023, dove si rileva che i prezzi effettivamente pagati per la garanzia r.c. auto, crescono del +4,0% per i contratti stipulati nel I trimestre e del +5,9% per i contratti conclusi nel II trimestre 2023. Già nel IV trimestre 2022, la Comunicazione statistica IVASS n. 2 del 2023, rilevava un incremento del +0,7% dei prezzi effettivamente pagati.

Figura 2b – Premi contabilizzati nel I semestre nel ramo r.c. auto e natanti

(% e milioni di euro)



I costi di gestione

Le spese di gestione⁷ (Fig. 3) sono pari al 21,6% del totale dei premi (*expense ratio*) e in lieve riduzione rispetto al massimo storico del 21,8% registrato nel 2021 (Allegato A – Tav. 7). La contrazione delle spese (-3,1% sul 2021) è superiore a quella registrata dai premi contabilizzati.

L'incidenza complessiva delle spese di incasso e acquisizione sulle spese di gestione totali, risulta pari al 72,3% nel 2022, in lieve riduzione rispetto al 2021 (72,7%).

Figura 3 – Composizione delle spese di gestione



Le imprese che utilizzano prevalentemente il canale diretto presentano un *expense ratio* più basso (17,1%) rispetto agli altri canali (22% per il canale tradizionale e 20,9% per quello bancario/finanziario).

⁷ 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.

Per l'*expense ratio* si osserva che:

- il peso percentuale delle provvigioni di acquisizione e di incasso sui premi è più elevato per il raggruppamento che utilizza il canale distributivo tradizionale, mentre è inferiore per il canale diretto;
- l'incidenza delle altre spese di acquisizione sui premi è inferiore per le imprese che si avvalgono principalmente del canale bancario/finanziario e più elevata per il canale diretto;
- l'incidenza delle altre spese di amministrazione sui premi è più elevata per le imprese che si avvalgono prevalentemente del canale bancario/finanziario;
- il rapporto tra spese di liquidazione e i premi di competenza è pari all'8,1%, in crescita rispetto al 2021 (7,3%). L'incidenza delle spese di liquidazione è più alta per le imprese che utilizzano in prevalenza il canale bancario e finanziario (11,2%).

Frequenza e costo medio dei sinistri

I sinistri gestiti con seguito accaduti nel 2022 ammontano a quasi due milioni (Tav. 1), in crescita rispetto all'anno precedente (+3,1%), ma al di sotto del 2019 (-15,6%). I veicoli assicurati sono 38,5 milioni e la frequenza sinistri (inclusi gli IBNR) risulta pari al 5,13%, inferiore rispetto al 5,89% nel 2019.

Tavola 1 – Veicoli assicurati e sinistri gestiti 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)
2017	39.006.389	+0,6	2.184.835	+0,0	5,60	2.387.490	-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
2022	38.525.224	-0,9	1.817.402	+3,1	4,72	1.974.687	+3,1	5,13
<i>Var. 2022 / 2017</i>		<i>-1,2</i>		<i>-16,8</i>			<i>-17,3</i>	

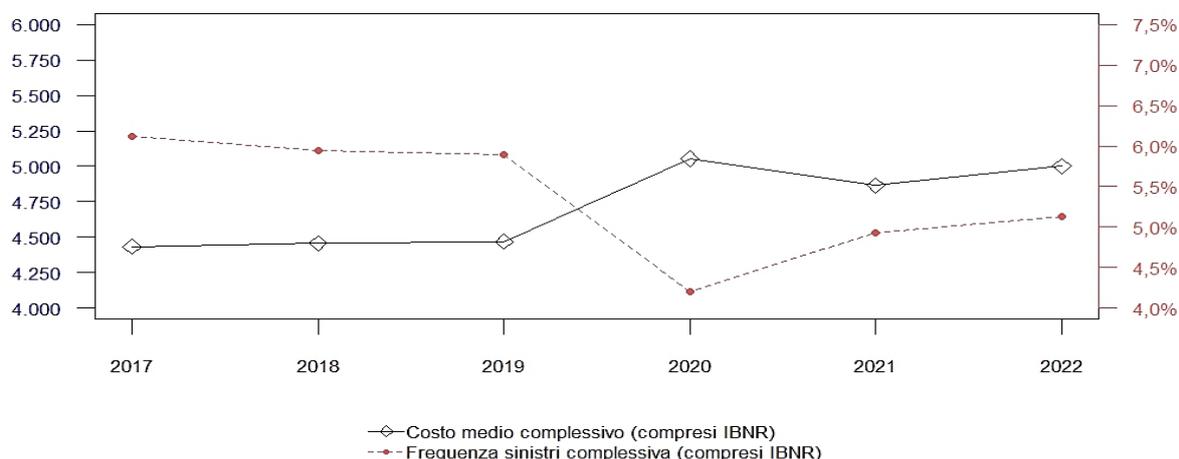
(*) Variazioni relative alle imprese confrontabili per tutta la durata del periodo considerato. Sinistri gestiti accaduti nello stesso anno di denuncia. – (**) Variazioni rispetto all'anno precedente.

Il costo medio dei sinistri pagati nell'anno di generazione corrente è di 2.929 euro, con un incremento, in termini reali, del +2,2% rispetto al 2019 (+12,2% in termini nominali). Il costo medio dei sinistri accantonati a riserva è pari a 9.229 euro, in crescita del +7,9% rispetto al 2019. Di conseguenza il costo medio complessivo⁸ raggiunge i 5.001 euro, con un incremento del +7,7% rispetto al 2019 in termini reali (+11,9% in termini nominali), con una crescita dal 2021, in parte a causa dell'inflazione registrata durante il secondo semestre dell'anno⁹ (Fig. 4a).

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 i pagamenti già effettuati a titolo definitivo e a titolo parziale, la stima dei sinistri classificati come IBNR nell'anno (importi a riserva). Sono esclusi il contributo al Fondo Garanzia Vittime della Strada e le partite residuali. Il costo medio dei sinistri (con stima IBNR) gestiti dalle imprese con sede legale in altro stato SEE è pari a 4.584 euro.

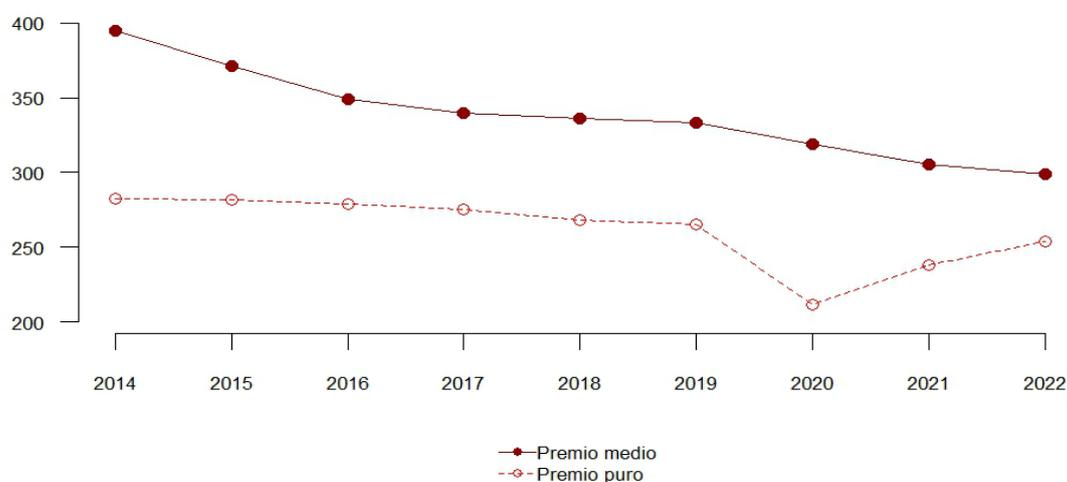
⁹ La forte dinamica inflattiva, acuitasi nel 2022, si ripercuote sul costo dei pezzi di ricambio, delle riparazioni e della manodopera. Inoltre va considerato l'adeguamento, da aprile 2022, degli importi per il risarcimento del danno biologico

Figura 4-a – Frequenza sinistri e costo medio (r.c. auto e natanti) per l'intero mercato



Il premio di puro rischio¹⁰, pari a 256 euro (Allegato A – Tav. 9-1A_III), diminuisce del -6,3% rispetto al 2019 in termini reali (-2,6% in termini nominali) principalmente a causa della riduzione della frequenza sinistri. Al netto degli effetti di compensazione, il premio puro nel 2022 è in aumento del +7% sul 2021 (in termini nominali), invertendo la tendenza registrata negli ultimi anni (Fig. 4b).

Figura 4-b – Premio medio e del premio puro (r.c. auto e natanti)



Nel primo semestre del 2023 si osserva un ulteriore incremento del costo medio dei sinistri (+4,8%), guidato principalmente dall'aumento, seppur contenuto, degli importi pagati. Il fenomeno è comune a tutto il ramo danni (+8,6%). L'andamento viene compensato dall'effetto economico positivo derivante dallo smontamento delle riserve per sinistri accaduti negli anni precedenti.

di lieve entità (fino a nove punti di invalidità permanente) (Decreto MISE dell'8 giugno 2022). Successivamente vi è stato un nuovo adeguamento, a decorrere da aprile 2023 (Decreto MISE del 16 ottobre 2023).

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. 2, ultima colonna).

Tavola 2 – Indicatori di costo medio dei sinistri gestiti denunciati nell'anno di accadimento
(euro; valori a prezzi costanti 2022*, 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	
2017	2.805 (2.516)	9.332 (9.332)	8.360 (8.360)	4.538 (4.326)	4.626 (4.432)	283 (271)
2018	2.830 (2.566)	9.567 (9.567)	8.469 (8.469)	4.557 (4.361)	4.636 (4.457)	276 (265)
2019	2.865 (2.610)	9.582 (9.582)	8.551 (8.851)	4.378 (4.538)	4.644 (4.469)	273 (263)
2020	3.069 (2.788)	11.185 (11.185)	9.850 (9.850)	5.127 (4.918)	5.244 (5.053)	220 (212)
2021	3.019 (2.794)	10.092 (10.092)	9.160 (9.160)	4.902 (4.737)	5.016 (4.864)	247 (240)
2022	2.929 (2.929)	10.085 (10.085)	9.229 (9.229)	4.867 (4.867)	5.001 (5.001)	256 (256)
<i>Var. 2022/2017</i>	+4,4% (+16,4%)	+8,1%(+8,1%)	+10,4% (+10,4%)	+7,2%(+12,5%)	+8,1%(+12,8%)	-9,5% (-5,5%)

(*) 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. 1) e costo medio complessivo dei sinistri, entrambi al lordo della stima IBNR.

Le imprese che intermediano i loro contratti prevalentemente tramite il canale diretto presentano un premio puro più elevato (291 euro), a causa dell'aumento della frequenza sinistri.

Si rimanda all'Appendice (Allegato A – Tav. 9-2A-I e 9-3A-I) per l'andamento dei sinistri gestiti NO CARD e CARD e dei relativi indicatori.

La velocità di liquidazione dei sinistri¹¹

I sinistri gestiti accaduti nel 2022 presentano una velocità di liquidazione (Allegato A – Tav. 14) pari al 72,9%, in aumento rispetto al 2021 (69,2%). Entro il secondo anno successivo a quello di accadimento, le imprese riescono a liquidare il 96,1% dei sinistri.

In termini di importi (Allegato A – Tav. 15), entro un anno dall'accadimento, viene liquidato il 43,9% dei sinistri. Tale indicatore, in ripresa (39,2% nel 2021), risulta superiore rispetto al 2019 (39,9%). Entro il secondo anno successivo a quello di accadimento è liquidato l'81,2% del totale onere sinistri, in linea con gli anni precedenti.

I medesimi indicatori sono determinati con riferimento ai sinistri NO CARD e CARD (Allegato A – Tav. 15D e 15F).

Principali indicatori tecnici

Le Fig. 4a e 4b illustrano l'andamento del *loss ratio* e del *combined ratio* di competenza,¹² nel 2017-2022 per il totale mercato e per gruppi di imprese individuati sulla base del canale distributivo prevalentemente utilizzato.

¹¹ Bollettino n. 1 del 2023, Allegato A, Tav. 14B e 15B per i dati relativi al 2021.

¹² Il *loss ratio* e il *combined ratio* di competenza riportano al numeratore dell'indicatore il solo onere dei sinistri di competenza di ciascun esercizio, escludendo l'effetto derivante dall'avanzo o del disavanzo della riserva sinistri stanziata per far fronte ai sinistri accaduti negli esercizi precedenti. Per determinare il *combined ratio* al numeratore vengono sommate anche le spese di gestione, mentre al denominatore vi sono i premi di competenza

A livello di mercato, tali indicatori sono pari rispettivamente all'86,2% e al 107,7%, in crescita rispetto all'anno precedente (78,2% e 99,5%) e al 2019 (80,4 % e 101,7%). L'andamento riflette la riduzione dei premi, in contrazione del -4,1% sul 2021, e la contemporanea crescita degli oneri per sinistri del +5,7%.

Per entrambi gli indicatori, il valore più basso si rileva per le imprese che si avvalgono prevalentemente del canale tradizionale (*loss ratio* pari all'84% e *combined ratio* al 105,9%). Le imprese che utilizzano in prevalenza la rete distributiva bancaria/finanziaria presentano valori non lontani dal dato di mercato (rispettivamente 86,5% e 106,5%). Le imprese che si avvalgono principalmente del canale diretto presentano un valore del *loss ratio* e del *combined ratio* pari al 111% e al 128,5%.

Figura 5a – *Loss ratio* di competenza in base al canale distributivo prevalente

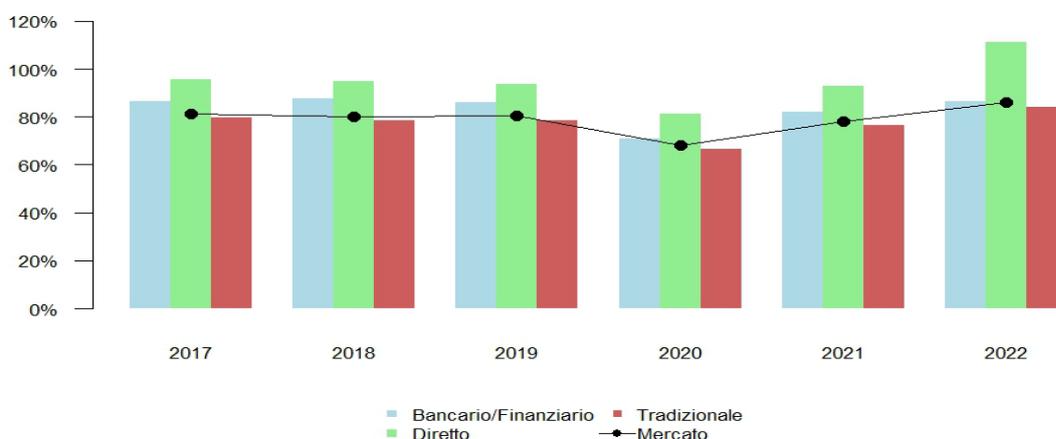


Figura 5b – *Combined ratio* di competenza in base al canale distributivo prevalente



Per tener conto dell'impatto dei sinistri di esercizi precedenti nel saldo tecnico dell'anno corrente di bilancio (al lordo della riassicurazione¹³), occorre includere il saldo della riserva sinistri (per sinistri relativi al bilancio¹⁴ degli esercizi precedenti) per ricostruire un *loss ratio* di esercizio e un *combined ratio*, che tengano conto anche degli ultimi sinistri¹⁵ non correnti.

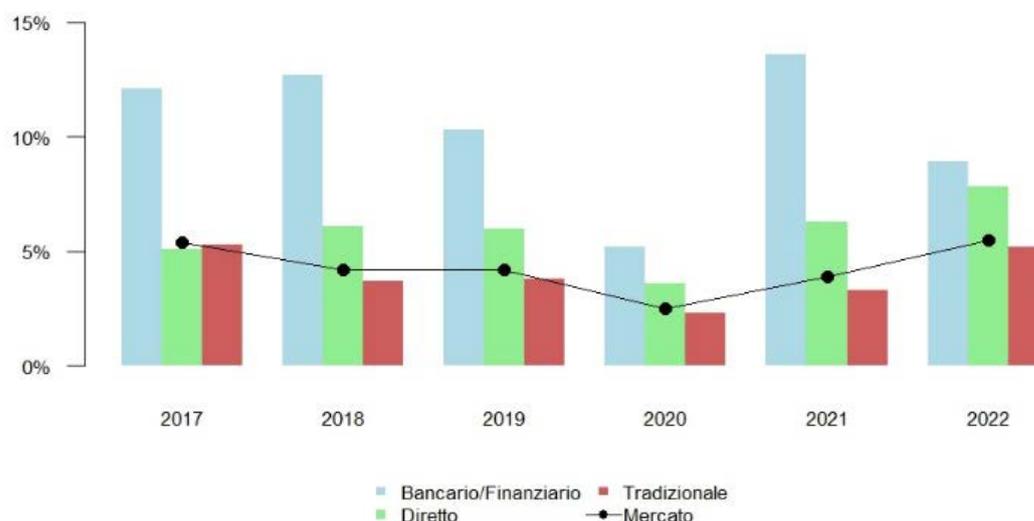
Per la serie storica del saldo di riserva riguardante i sinistri accaduti in esercizi precedenti e relativa agli anni di bilancio dal 2011 al 2022 si veda l'Allegato A – Tav. 32). Tale voce mostra un valore positivo dal 2014 al 2022 (al lordo dei recuperi).

Nel 2022 il saldo di riserva genera un impatto positivo sul saldo tecnico pari a 646 milioni di euro, in aumento rispetto all'anno precedente (472 milioni nel 2021) e corrispondente al 5,5% dei premi di competenza (3,9% nel 2021).

Il *loss* e il *combined ratio* complessivi dell'esercizio 2022 sono pari rispettivamente all'80,7% e al 102,2%.

In Fig. 5 è mostrato il saldo della riserva sinistri accaduti in anni precedenti rapportato ai premi di competenza nel 2017-2022, per il mercato e per i raggruppamenti effettuati in base al canale distributivo prevalentemente utilizzato. Le imprese che si avvalgono prevalentemente del canale bancario/finanziario presentano il valore più elevato (8,9%), seguite dalle imprese dirette (7,8%) e da quelle tradizionali (5,2%). Le prime due tipologie di imprese (canali bancari/finanziari e diretti) presentano una eccedenza di accantonamenti a riserva sinistri più consistente.

Figura 6 – Eccedenza della riserva sinistri relativa ai sinistri di esercizi precedenti rispetto ai premi di competenza in base al canale distributivo prevalentemente utilizzato



¹³ Vi contribuisce positivamente solo se la riserva iniziale stanziata per i sinistri di generazioni precedenti è sufficiente a coprire i pagamenti nell'anno e di conseguenza va a costituire parte 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.

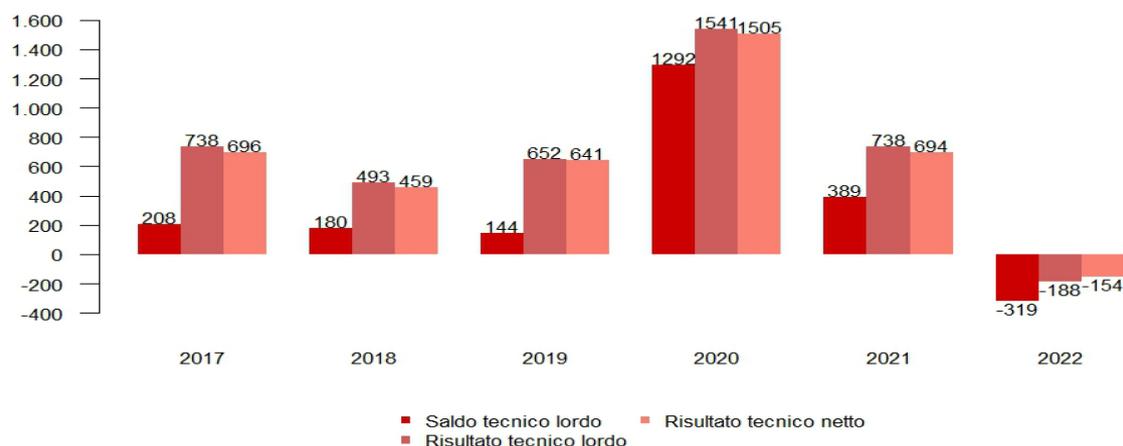
¹⁴ Il saldo della riserva sinistri, escludendo le operazioni di riassicurazione, riguarda il complesso delle generazioni di sinistri antecedenti a quella di bilancio e si ottiene sottraendo dalla riserva iniziale le somme pagate per i sinistri durante l'anno e la riserva finale residua. La riserva per sinistri residua è frutto di stime e quindi può essere diversa dal futuro esborso.

¹⁵ Il saldo della riserva sinistri contribuisce negativamente, solo se la riserva iniziale non è sufficiente a coprire i pagamenti e la costituzione della riserva finale residua.

Il risultato del conto tecnico

Il risultato del conto tecnico, in utile da dieci anni al netto della riassicurazione (Allegato A – Tav. 29), registra nel 2022 una perdita pari a 154 milioni di euro (l'1,3% dei premi di competenza). Il dato si confronta con un utile di 694 milioni nel 2021 (5,7% dei premi) e di 641 nel 2019 (4,8% dei premi).

Figura 7-a – Profittabilità
(milioni di euro)



La perdita netta deriva dal saldo tecnico, negativo per 319 milioni di euro (positivo per 389 milioni nel 2021). Il saldo ha risentito del calo dei premi di competenza per 500 milioni e dell'incremento degli oneri relativi ai sinistri per 370 milioni. La riduzione delle spese di gestione (-86 milioni) e il miglioramento del saldo delle altre partite tecniche (+77 milioni) hanno mitigato solo parzialmente il contributo negativo al risultato tecnico lordo del ramo (-188 milioni).

L'evoluzione del saldo tecnico in base al canale distributivo utilizzato in prevalenza dalle imprese (Fig. 7-b) presenta un andamento particolarmente negativo per le imprese che intermediano i loro contratti utilizzando il canale diretto (-20,8% nel 2022).

Figura 7-b – Saldo tecnico in rapporto ai premi di competenza per canale distributivo prevalente utilizzato



Per passare dal saldo tecnico al risultato tecnico al lordo della riassicurazione, bisogna considerare gli utili degli investimenti del ramo, pari a 131 milioni di euro e in calo rispetto al precedente esercizio. La riduzione è ascrivibile alle turbolenze che hanno caratterizzato i mercati finanziari. L'utile degli investimenti¹⁶ rapportato ai premi di competenza (Fig. 8) risulta pari all'1,1% (2,9% nel 2021). Le imprese a prevalente canale bancario/finanziario mostrano un indice mediamente superiore (1,6% nel 2022).

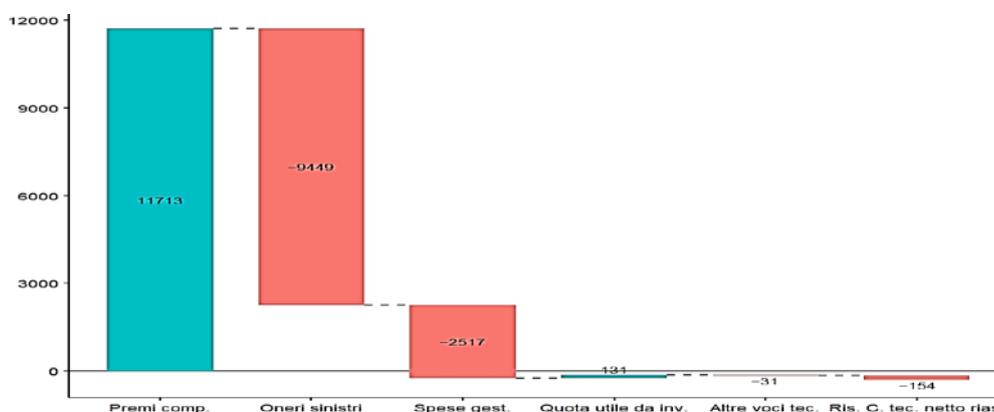
Figura 8 – Quota dell'utile degli investimenti in rapporto ai premi di competenza in base al canale distributivo prevalentemente utilizzato



Il ridotto contributo della gestione finanziaria incide sul risultato tecnico del ramo, nonostante l'apporto positivo derivante dalle cessioni in riassicurazione, pari a 35 milioni.

Nel primo semestre 2023 si osserva, per il complesso della gestione tecnica danni, una forte ripresa della quota dell'utile derivante dalla gestione degli investimenti (da 412 milioni a 1.273 milioni), dovuta all'attenuarsi delle turbolenze che hanno caratterizzato i mercati finanziari nel 2022. Ciò ha un effetto positivo sul risultato del conto tecnico del ramo in esame che torna in utile rispetto alla fine del 2022.

Figura 9 – Componenti del risultato tecnico 2022
(milioni di euro)

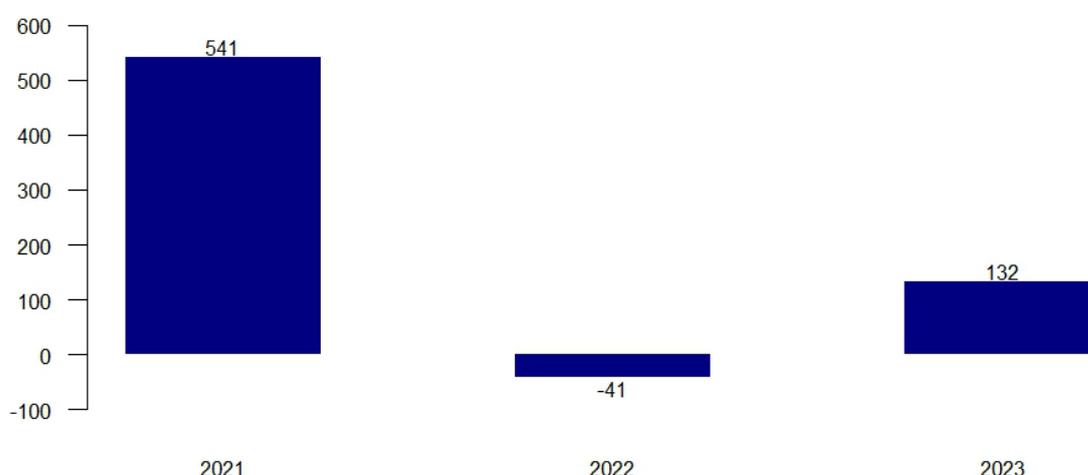


¹⁶ La quota trasferita al conto tecnico configura un apporto della gestione finanziaria in entrata alla gestione tecnica, derivante dalla parte (individuata ai sensi dell'art. 22, Reg. ISVAP n. 22/2008) dei redditi generati dagli investimenti a copertura delle riserve tecniche (sono esclusi gli investimenti a patrimonio libero).

Il risultato tecnico medio per unità di rischio è pari a -4 euro (Allegato A – Tav. 30), rispetto ai 18 euro nell’anno precedente. In media nel 2017-2019, il risultato era pari a 16 euro.

Nella prima metà del 2023 si osserva una inversione di tendenza rispetto al primo semestre 2022. Il risultato tecnico del lavoro diretto al lordo delle cessioni in riassicurazione torna positivo, pari a 132 milioni di euro rispetto alla perdita di 41 milioni del corrispondente periodo dell’esercizio scorso. A fronte di una sostanziale stabilità della raccolta premi di competenza, delle spese di gestione e della contenuta crescita dell’onere dei sinistri di generazione corrente (+2,5%), l’andamento positivo della gestione è determinato da una forte ripresa degli utili degli investimenti finanziari e dal contributo positivo derivante dallo smontamento delle riserve.

Figura 10 – Risultati tecnici nel I semestre
(milioni di euro)



Profittabilità attesa per polizza

Il margine atteso per polizza (Tav. 3)¹⁷ torna negativo nel 2022, attestandosi a -19 euro. Nonostante la riduzione delle spese di gestione, l’andamento combinato del premio medio e del premio puro determinano un risultato negativo.

Tavola 3 – Componenti del premio medio r.c. auto
(euro)

Voci	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	<i>(valori a prezzi costanti 2022)</i>					
Margine per polizza (D = A – B – C)	15	18	15	56	12	-19
Premio medio (A)	378	372	366	352	331	303
Premio puro (B)	283	276	273	220	247	256
Spese di gestione per polizza (C)	80	78	78	76	72	67
	<i>(valori a prezzi correnti)</i>					
Margine per polizza (D = A – B – C)	-4	1	-1	39	0	-19
Premio medio (A)	339	337	333	320	307	303
Premio puro (B)	271	265	263	212	239	256

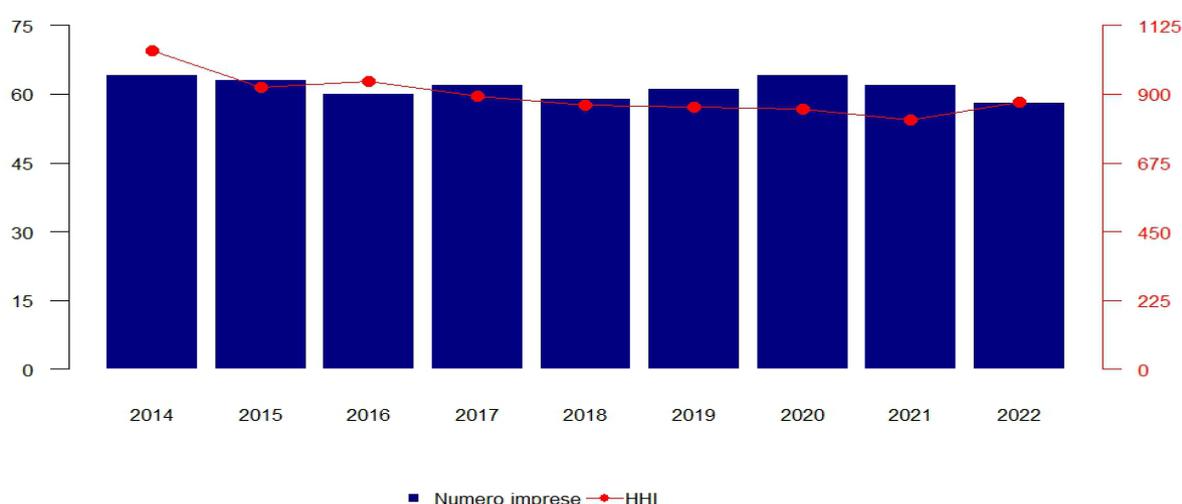
¹⁷ Il margine per polizza medio “atteso”, calcolato a fine anno di accadimento, non considera lo sviluppo delle generazioni dei sinistri negli anni successivi; nel calcolo sono comprese le spese di gestione unitarie ed esclusa la quota dell’utile degli investimenti trasferita dal conto non tecnico. Al contrario, il margine per polizza medio (Bollettino Statistico n. 11/2022 “Ramo r.c. auto: dati tecnici 2021”) è determinato dalla differenza tra l’importo dei premi e l’onere dei sinistri per singola polizza e risulta pari a 67,4 euro.

3. DINAMICHE DI MERCATO NEL RAMO R.C AUTO E NATANTI

Evoluzione della struttura di mercato

La struttura di mercato nel comparto auto è caratterizzata da un certo grado di dinamicità. A fronte di una riduzione del numero di imprese operanti (-9% rispetto al 2014) nei rami 10 e 12, si osserva una riduzione nella concentrazione del mercato, con l'indice HHI che passa da un valore pari a 1.042 punti nel 2014 a 857 nel 2022 (-16%). Tale tendenza è ascrivibile alla progressiva riduzione delle quote di mercato delle imprese grandi a favore di quelle medio-piccole. Sebbene nel 2022 le prime 5 imprese sottoscrivano la metà dei contratti complessivamente in vigore, tale quota risulta in riduzione del 10% rispetto al 2014 (56%). Il 68% dei contratti è riconducibile alle prime 10 imprese (74% nel 2014).

Figura 11 – Concentrazione del mercato

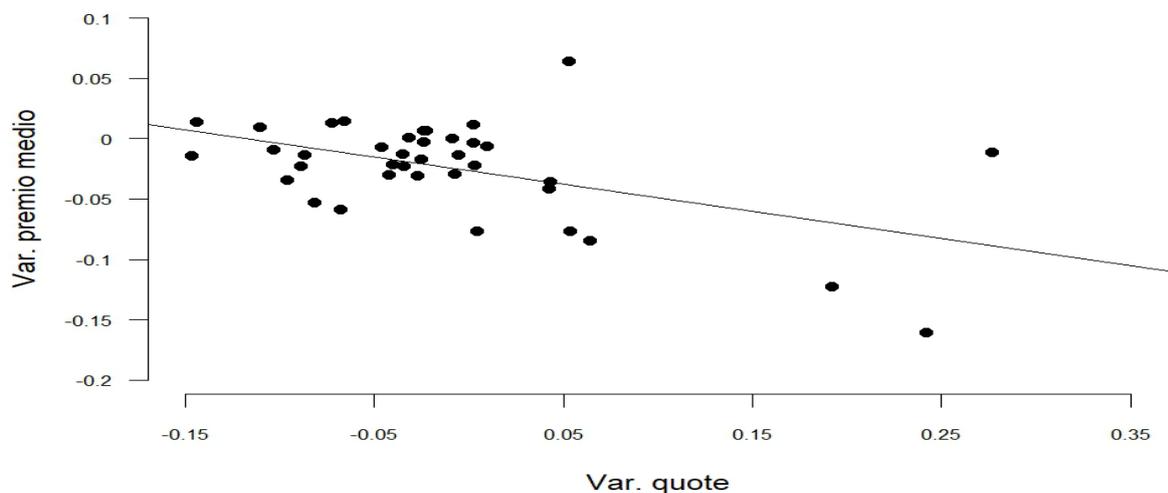


Premio medio

Nel 2022 la maggior parte delle imprese (74%) incluse nel perimetro di osservazione ha ridotto i prezzi rispetto al 2021, con una riduzione media del 2,4% (incluse le imprese SEE). Anche in presenza di una riduzione del premio, diverse compagnie hanno registrato una contrazione della propria quota di mercato.

A un aumento dell'1% della quota di mercato è associato un decremento di prezzo medio a livello di compagnia di -22,5% (Fig. 12), mentre le imprese che hanno ridotto i prezzi in misura inferiore rispetto al mercato hanno registrato una riduzione della propria quota di mercato.

Figura 12 – Variazione del premio medio e della quota di mercato (imprese vigilate)
(valori percentuali su base annuale, 2021-2022)

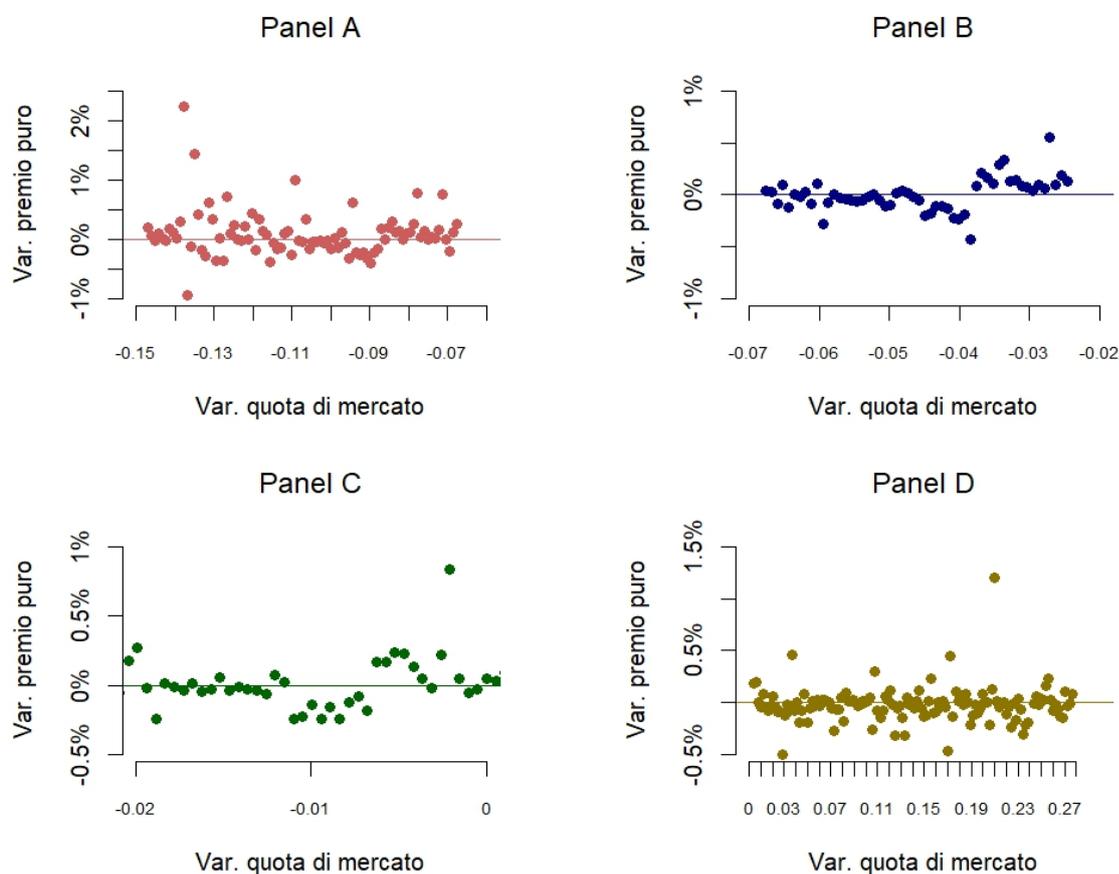


Premio puro e variazioni della quota di mercato

La Fig. 13 rappresenta la correlazione tra variazione della quota di mercato e variazione del premio puro, per le imprese vigilate. Le imprese sono assegnate a quattro gruppi (quartili), in base alla variazione della quota di mercato registrata rispetto al 2021. Le imprese che hanno guadagnato o perso maggiori quote di mercato (Fig. 4, A e D) sono caratterizzate da una variabilità più marcata del premio puro, coerentemente con la maggiore eterogeneità degli assicurati che cambiano compagnia¹⁸.

¹⁸ Nei panel A e D la deviazione standard associata alla variazione del premio puro risulta rispettivamente pari a 0,40 e 0,18, mostrando così una maggiore dispersione dei valori rispetto alle imprese appartenenti ai panel B e C (0,16 e 0,17 rispettivamente).

Figura 13 – Variazione del premio puro, per gruppi di imprese in base alla variazione della quota di mercato (quartili)
(imprese vigilate, 2022)



Struttura di mercato – imprese vigilate e SEE

Nel 2022, le imprese sotto il controllo prudenziale dell'IVASS hanno assicurato 38,5 milioni di veicoli (5,3 milioni le imprese SEE, incluse le imprese operanti in regime di l.p.s). Il numero totale di veicoli risulta complessivamente in crescita (+1,6% sul 2021).

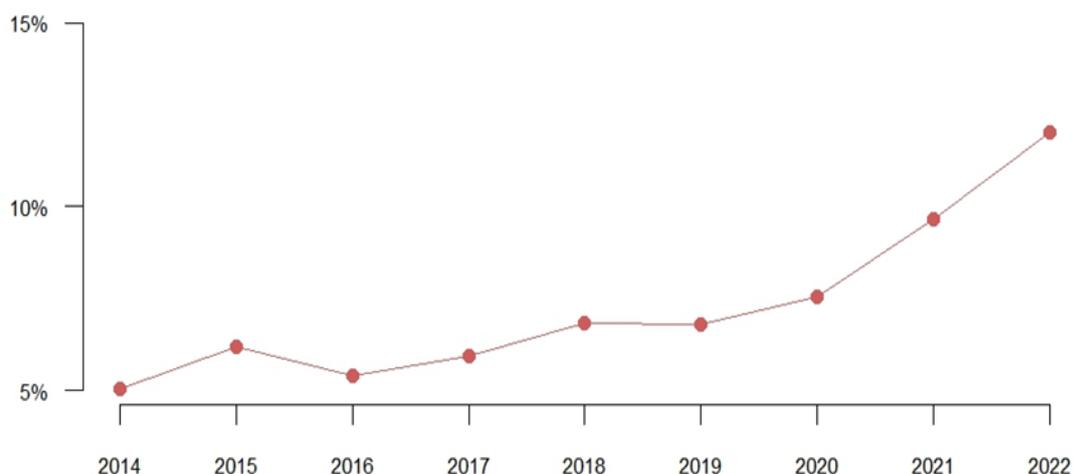
Le imprese vigilate rappresentano la parte preponderante del mercato r.c. auto italiano, con una quota di mercato dell'88% per numero di veicoli-anno e dell'89% in termini di premi contabilizzati. Il peso relativo per raccolta premi e unità di rischio delle imprese SEE (11,0% e 12,0% nel 2022), risulta in forte aumento rispetto al 2021 (rispettivamente +17,0% e +23,7%).

Il peso relativo delle imprese SEE è più che raddoppiato nel 2014-2022 (era 5,0% nel 2014), con un numero di veicoli assicurati in crescita di oltre 3 milioni di unità (Fig. 14).

Tavola 4 – Veicoli-anno e premi contabilizzati per tipo di impresa nel 2022
(numero veicoli in migliaia di unità e premi in milioni di euro)

Tipologia di impresa	Fenomeno	Importi	Quota %
Imprese vigilate	Veicoli-anno ¹⁹	38.525	88,0
	Premi lordi contabilizzati	11.664	89,0
Imprese SEE	Veicoli-anno	5.257	12,0
	Premi lordi contabilizzati	1.426	11,0
Totale mercato (portafoglio diretto italiano)	Veicoli-anno	43.782	100,0
	Premi lordi contabilizzati	13.091	100,0

Figura 14 – Quota di mercato delle imprese SEE



A livello di mercato, il settore autovetture rappresenta il 75% del totale dei veicoli assicurati, seguito da autocarri (9,4%), motocicli (8,1%) e ciclomotori (1,8%). Si osserva anche un certo grado di segmentazione rispetto ai settori. La raccolta delle imprese SEE si concentra prevalentemente sul settore delle autovetture (77%) e dei motocicli (15%), per le imprese vigilate si nota invece, oltre alle autovetture (75%), un peso rilevante del settore autocarri (10%).

Tavola 5 – Veicoli-anno per settore, tipologia impresa
(numero veicoli in milioni di unità)

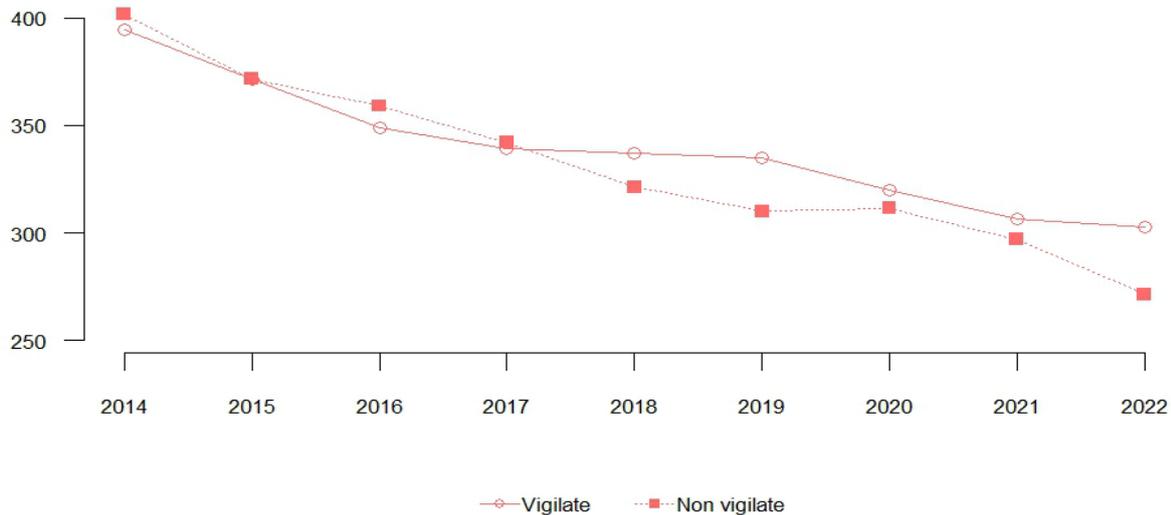
	Totale	di cui			
		Autovetture	Autocarri	Ciclomotori	Motocicli
Numero di veicoli-anno (Vigilate)	38,5	28,8	3,9	0,7	2,8
<i>peso %</i>	100%	74,8%	10,1%	1,8%	7,2%
Numero di veicoli-anno (SEE)	5,3	4,1	0,2	0,1	0,8
<i>peso %</i>	100%	77,2%	3,8%	1,9%	15,1%
Numero di veicoli-anno (Totale)	43,8	32,9	4,1	0,8	3,6
<i>peso %</i>	100%	75,1%	9,4%	1,8%	8,1%

¹⁹ Inclusi i rischi assunti direttamente dalle Direzioni e le polizze r.c. auto del vettore.

Il premio medio praticato dalle imprese SEE risulta pari a 271 euro, in diminuzione rispetto al 2021 (-9,5%). Le imprese vigilate presentano un premio medio pari 303 euro, in diminuzione dell'1,2%.

La riduzione del premio medio, in particolare per le imprese SEE, riflette l'incremento osservato nelle unità di rischio (+26,1% sul 2021), superiore all'aumento registrato dalla raccolta premi (+15,3% sul 2021).

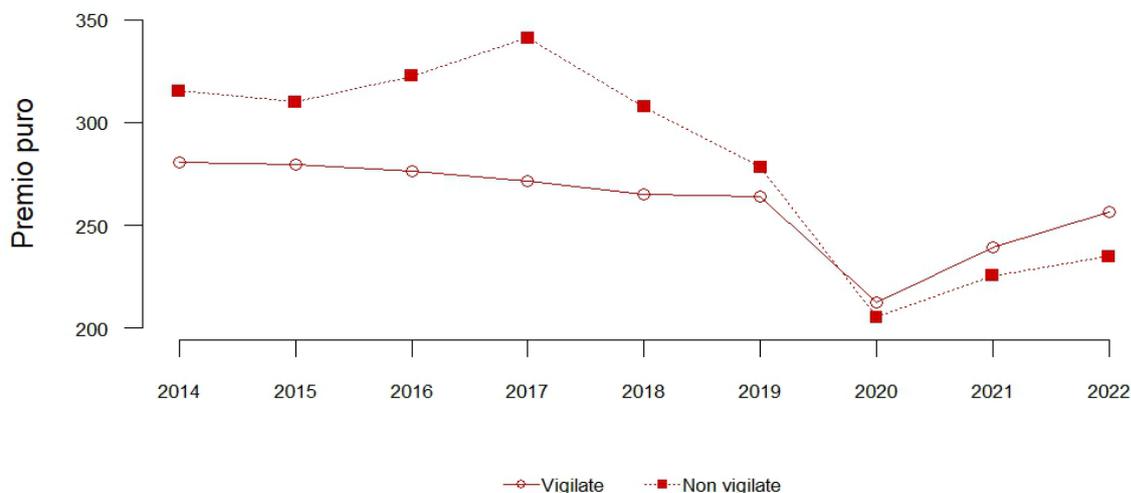
Figura 15 – Premio medio delle imprese SEE e vigilate



Il premio puro per le imprese SEE risulta pari a 235 euro, stabile rispetto all'anno precedente, mentre per le imprese vigilate si assesta a 256 euro. Le imprese SEE sembrano attrarre assicurati meno rischiosi rispetto alle imprese vigilate (Fig. 16).

La dinamica del premio puro è guidata dall'andamento del costo medio dei sinistri (pagati e/o riservati nell'anno). Per le imprese SEE risulta pari a 4.584 euro, inferiore dell'8,3% rispetto alle imprese vigilate (Tav. 2).

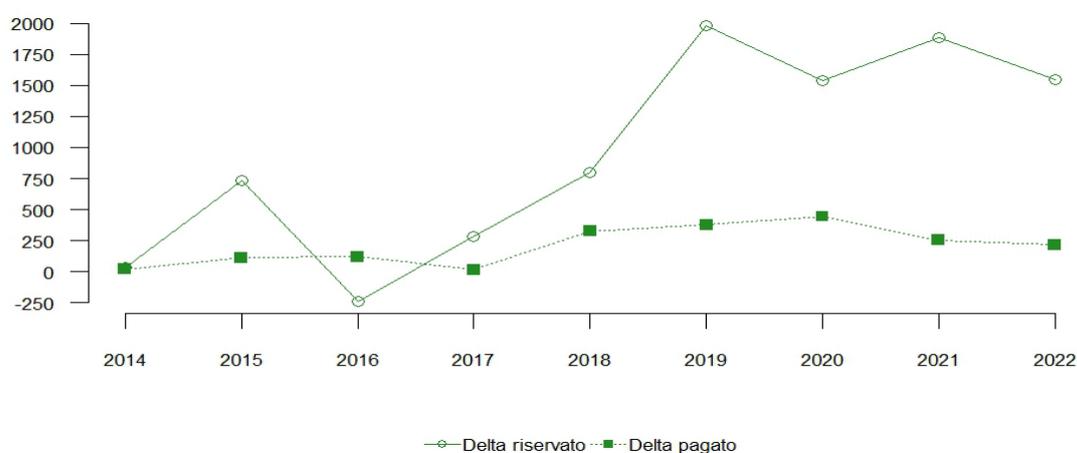
Figura 16 – Premio puro delle imprese SEE e vigilate



La frequenza sinistri risulta pari al 5,1%, stabile rispetto al 2021, per entrambe le tipologie di imprese. Nonostante la piena ripresa della attività produttive e della circolazione dei veicoli, la frequenza sinistri si colloca al di sotto del 6,4% nel 2019.

La divergenza del premio puro tra i due gruppi di imprese (Fig. 16) deriva prevalentemente dall'andamento del costo medio, che rappresenta il valore degli importi pagati e/o messi a riserva dalle imprese per i sinistri avvenuti nell'esercizio di riferimento. Dal 2019 si evidenzia un sostanziale scostamento tra le imprese vigilate e SEE in termini di importi riservati (Fig. 16). Nel 2022 il differenziale raggiunge i 1.552 euro (il 20,2% in termini relativi).

Figura 17 – Differenziale tra importi pagati/riservati tra imprese SEE e vigilate

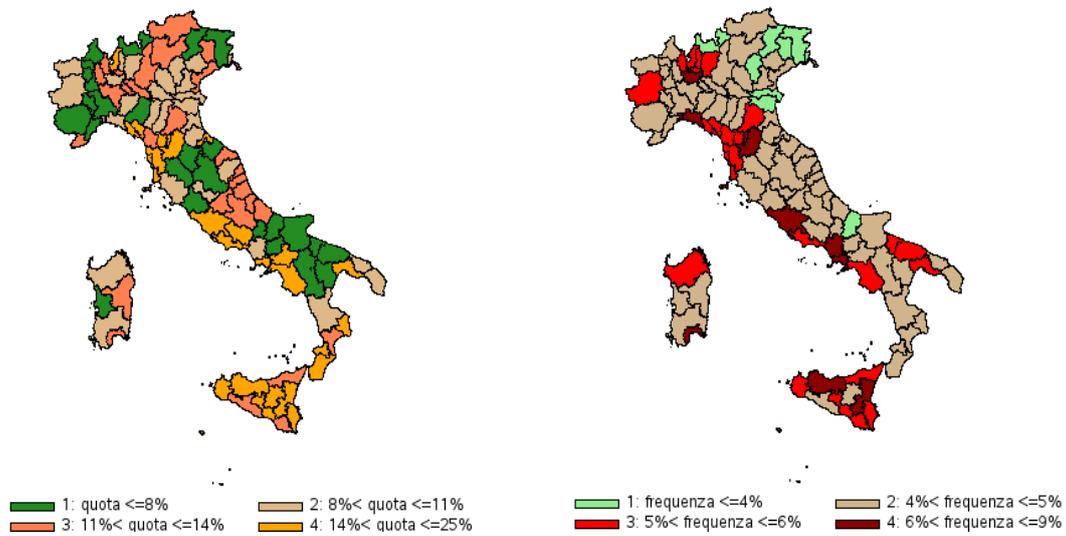


Diffusione geografica delle imprese SEE

Nel 2022 le imprese SEE hanno rilevanti quote di mercato in diverse province, in particolare del Centro, Sud e Isole. In queste aree geografiche la quota di mercato di queste compagnie raggiunge anche il 25% (24,9% Firenze; 23,5% Palermo).

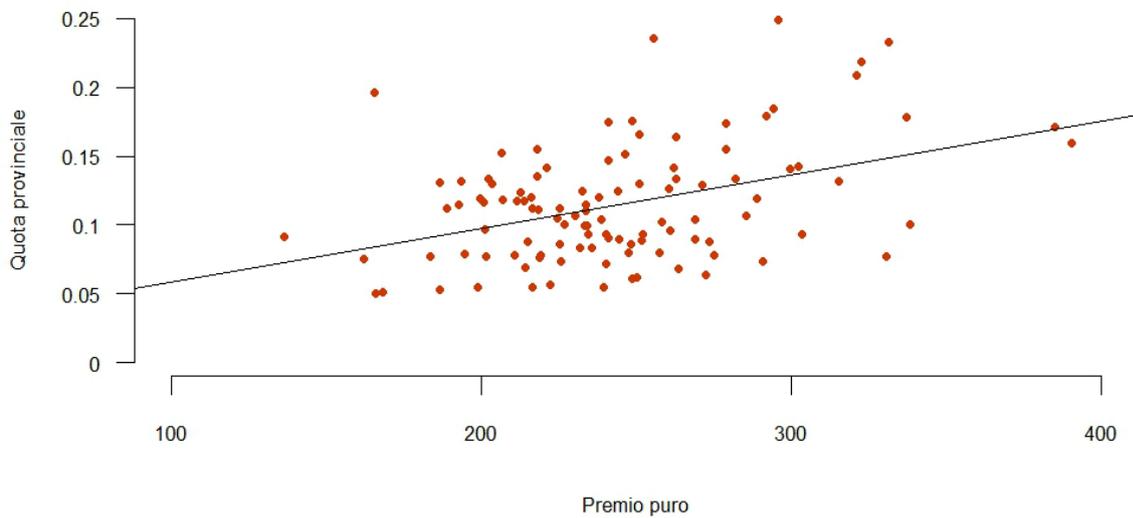
La frequenza sinistri in tali province è mediamente superiore alla media nazionale, con valori superiori al 6% al Centro, Sud e Isole (8,4% Napoli; 7,7% Potenza).

Figura 18 – Variabilità geografica della quota di mercato e della frequenza sinistri (lordo IBNR) delle imprese SEE



Tra la quota di mercato provinciale delle imprese SEE e il premio puro medio provinciale sussiste una relazione positiva (Fig. 19). Le imprese SEE sono maggiormente presenti nelle province più rischiose, ovvero con un premio puro elevato, confermando quanto già osservato con la frequenza sinistri.

Figura 19 – Premio puro, quota di mercato delle imprese SEE su base provinciale



4. COMPARTO AUTO E RAMO CORPI DI VEICOLI TERRESTRI (CVT)

Il comparto auto

Il volume dei premi contabilizzati nel comparto auto (rami 3, 10, 12) nel 2022 ammonta a 15,2 miliardi, pari al 42,6% della produzione nei rami danni. Tale quota risulta in calo rispetto al 44,7% nel 2021. L'incidenza delle garanzie accessorie è in aumento rispetto alla componente obbligatoria con il 23,3% dei premi raccolti nel comparto auto riconducibile al ramo CVT.

Le imprese leader nel ramo r.c. auto e natanti detengono una solida posizione di mercato anche nel mercato delle garanzie accessorie (Fig. 21). L'elevata correlazione, pari a 0,973, tra la raccolta premi nei due comparti suggerisce un ridotto grado di specializzazione nella componente obbligatoria o nel ramo CVT.

Figura 20 – Raccolta premi nel comparto auto
(lavoro diretto italiano, miliardi di euro)

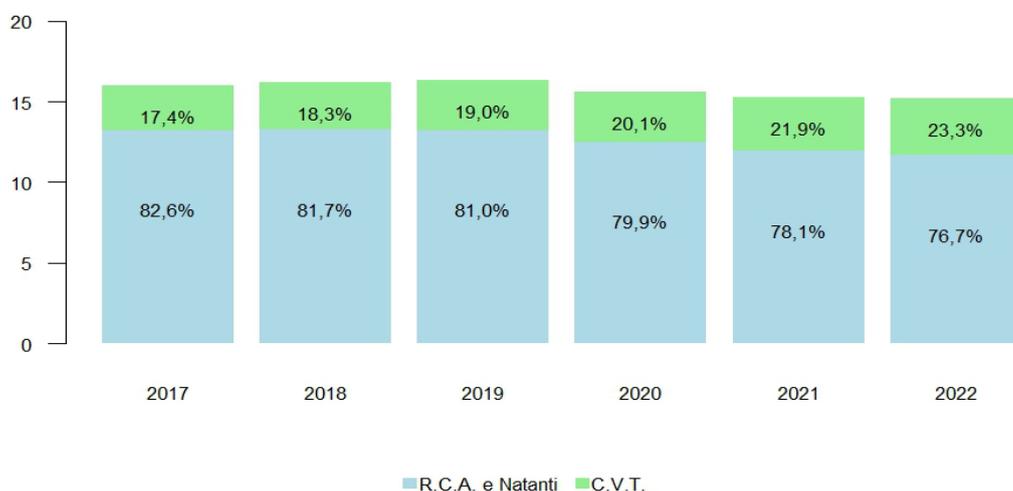
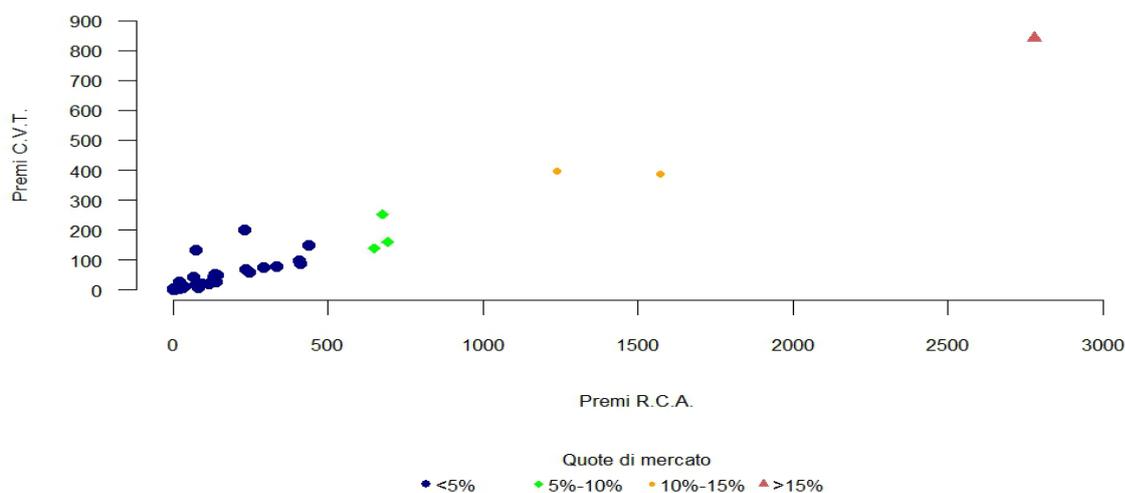


Figura 21 – Correlazione della raccolta premi nel comparto auto nel 2022
(importi in milioni di euro)

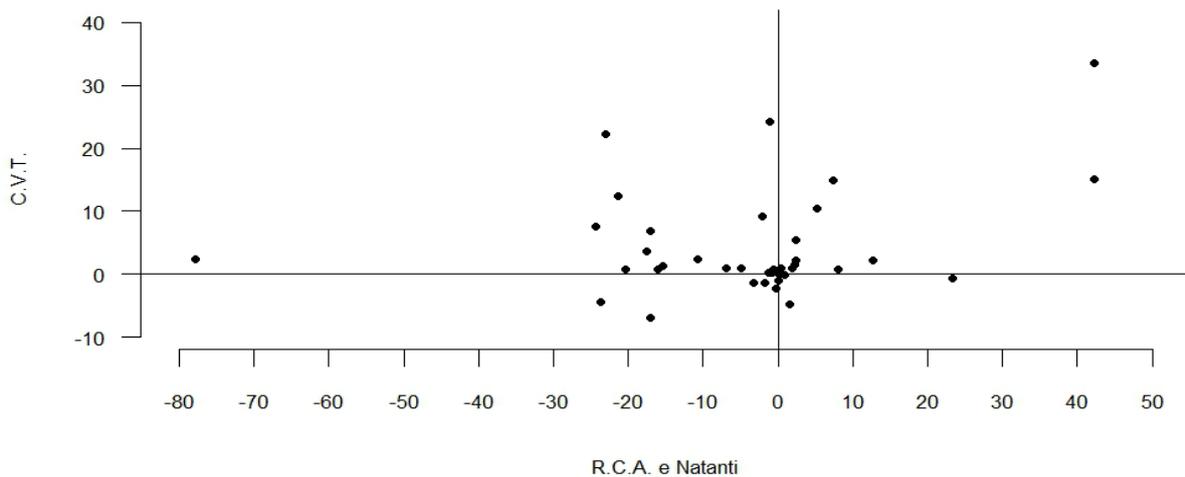


Il risultato complessivo del conto tecnico nel comparto auto è pari a 4 milioni di euro, in riduzione di -932 milioni rispetto al 2021 (-755 milioni sul 2019). L'andamento è riconducibile alla perdita tecnica nel ramo

r.c. auto e natanti (-154 milioni contro un utile di 694 milioni nel 2021) e alla contrazione dell'utile tecnico nel ramo CVT, pari a 158 milioni nel 2022 (242 milioni nel 2021).

A livello di singola impresa (Fig. 22), un risultato tecnico positivo nel ramo CVT si accompagna frequentemente a un risultato negativo o solo lievemente positivo nei rami obbligatori. A livello aggregato il comparto auto risulta in utile grazie all'andamento della gestione nel ramo delle garanzie accessorie.

Figura 22 – Risultato tecnico 2022 nel ramo r.c. auto e natanti vs CVT
(milioni di euro)

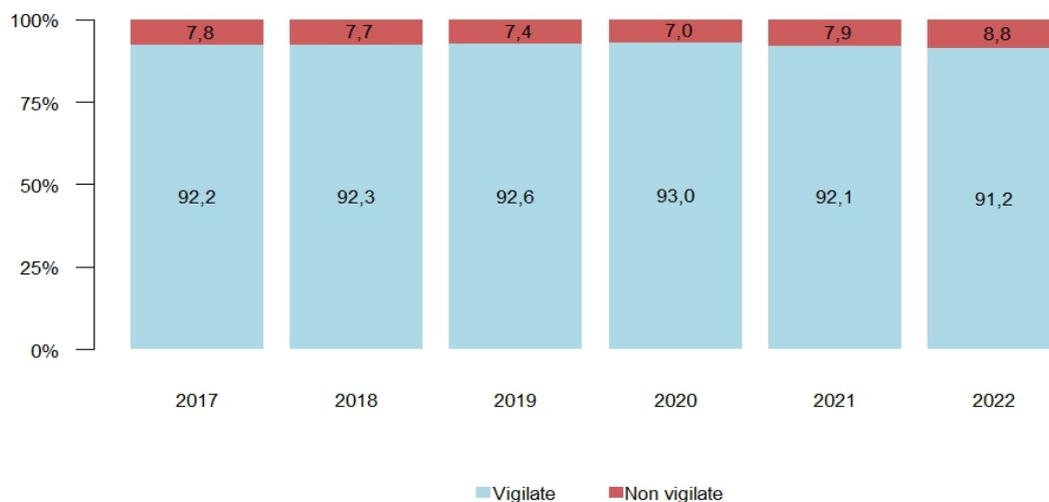


La raccolta premi

La raccolta realizzata sul mercato italiano dalle imprese vigilate e dalle sedi secondarie stabilite in Italia di imprese aventi sede legale in un altro Stato dello SEE, ammonta a 3.885 milioni di euro, in crescita del +6,9% sul 2021. Si nota una crescente penetrazione delle imprese SEE (Fig. 23²⁰) con una quota di mercato che raggiunge l'8,8% del totale (7,9% nel 2021), corrispondente a una raccolta premi pari a 342 milioni (+18,4% rispetto all'anno precedente).

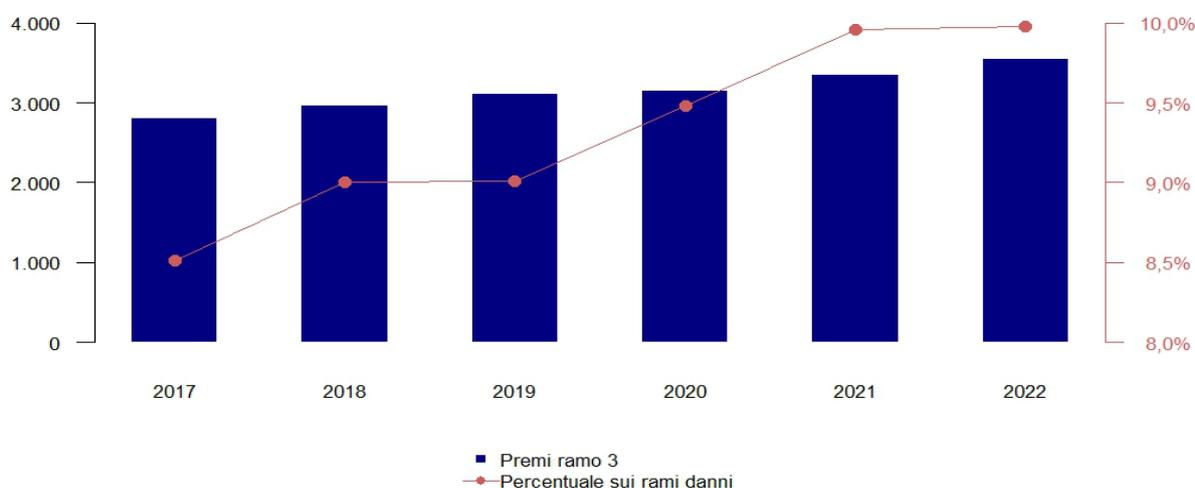
²⁰ La figura non comprende il dato relativo alla raccolta realizzata in Italia dalle imprese in regime di libertà di prestazione di servizi. La mancata disponibilità di tali dati sottodimensiona fortemente la quota nel mercato italiano dalle imprese SEE.

Figura 23 – Quota di mercato delle imprese vigilate e delle sedi secondarie stabilite in Italia di imprese SEE



I premi del lavoro diretto italiano nel ramo CVT²¹ raccolti dalle imprese vigilate (Allegato B – Tav. 1, Fig. 24a) sono pari a 3.543 milioni di euro, in crescita del +6,3% sul 2021 e del +13,8% sul 2019²². L'incidenza sul totale dei rami danni continua a salire e raggiunge il 9,9% (9,1% nel 2019).

Figura 24a – Raccolta premi annuale nel ramo CVT
(% e milioni di euro)

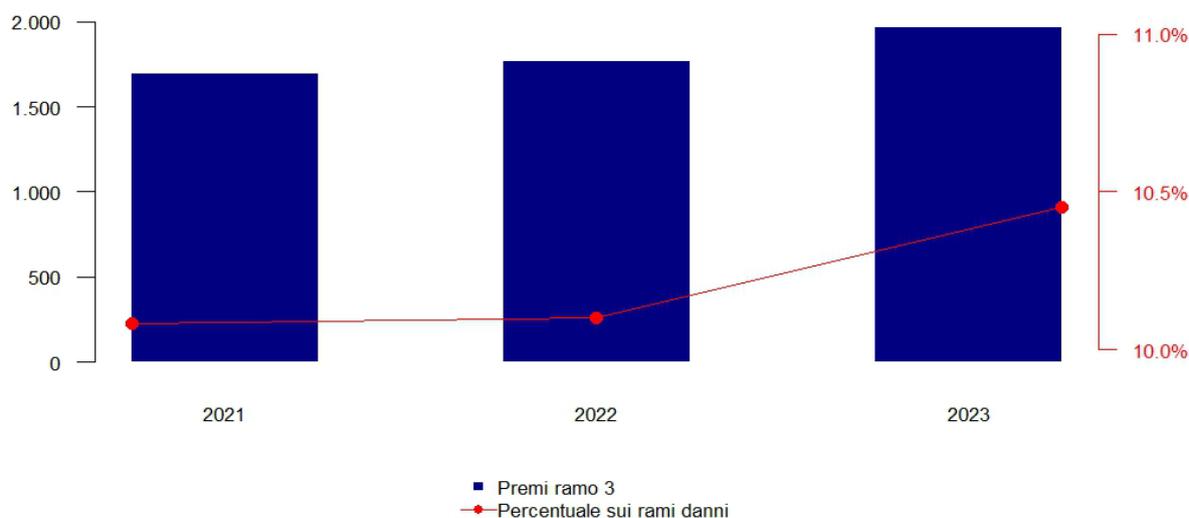


Nel primo semestre 2023, prosegue nel ramo CVT l'incremento della raccolta dei premi lordi contabilizzati, che ammonta a 1.964 milioni di euro (+11,1% rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente), consolidando la crescita in atto da alcuni anni.

²¹ Le garanzie offerte nel ramo CVT si riferiscono principalmente a: furto e incendio del veicolo, danni da collisione (cosiddetta kasko parziale e/o totale), rottura dei cristalli, danni dovuti a eventi atmosferici, atti vandalici e geopolitici.

²² La crescita della raccolta premi del ramo si verifica anche se si registra una flessione delle immatricolazioni (-10,6%) che va ad annullare il dato positivo manifestatosi nel 2021 (+10,1%), dopo la forte riduzione registrata nel 2020, pari al -23,2% (ACI Open Data - Annuario - Capitolo 2, Tav. II.1); l'anzianità mediana del parco veicolare (autovetture) aumenta di 4 mesi, a 12 anni e 6 mesi (ACI Open Data - Annuario - Capitolo 3, Tav. III.34).

Figura 24b – Raccolta premi del I semestre nel ramo CVT
(% e milioni di euro)



Il volume dei premi lordi di competenza del primo semestre 2023 registra una crescita leggermente più contenuta (+9,3%) rispetto alla prima metà dell'anno precedente, a causa dei maggiori accantonamenti a riserva premi.

Nel 2022 cresce la quota di mercato delle imprese che si avvalgono in prevalenza del canale diretto, pari al 10,3%, seguite dalle imprese operanti principalmente nel canale bancario/finanziario che presentano una quota di mercato pari al 2,3%.

I costi di gestione

Nel 2022 l'*expense ratio* del comparto auto, ossia l'incidenza delle spese di gestione²³ sui premi contabilizzati, risulta stabile su base annua e pari al 31,8% (vedi Allegato B – Tav. 6). L'indicatore è in crescita di circa un punto rispetto al 2017 (30,7%).

Il più elevato *expense ratio* nel ramo CVT è dovuto alla maggiore incidenza sui premi contabilizzati delle provvigioni di acquisizione e di incasso, doppio (21,7% dei premi) rispetto al ramo r.c. auto (10,9% dei premi). La composizione delle spese di gestione è invariata nel tempo (Allegato B – Tav. 6).

Frequenza e costo medio dei sinistri nel ramo CVT

Il numero dei sinistri con seguito del ramo CVT relativi all'anno di accadimento (Allegato B – Tav. 9 e 10) torna ai livelli del 2019 (1,3 milioni) per una ripresa dei furti auto²⁴ e la crescita dei sinistri connessi con le coperture kasco/collisione. Le restrizioni alla circolazione avevano ridotto le attività criminose e limitato la circolazione dei veicoli. La frequenza sinistri è pari al 5,89%, in linea con i valori del 2019 (5,93%).

²³ 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.

²⁴ Sulla base di dati del Ministero dell'Interno e di stime di mercato, nel 2022 si registra una crescita 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 2022 sfiora il livello raggiunto nel 2019.

Tavola 6 – 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) (%)
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
2022	21.483.623	-4,2	1.264.819	+5,2	5,89
<i>Var. 2022/2017</i>		<i>+14,0</i>		<i>+17,2</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.

Il costo medio dei sinistri pagati nell'anno di accadimento ammonta a 1.538 euro (Allegato B – Tav. 18ter, Tav. 12), in aumento su base annua del +2,7% in termini nominali e in riduzione del -5% in termini reali²⁵. L'ammontare medio riservato al lordo dei sinistri IBNR è pari a 2.526 euro, in aumento del +3,3% rispetto al 2021. Ne consegue un costo medio complessivo pari a 1.746 euro, in crescita del +3,2%, in termini nominali (-3,2% in termini reali).

L'andamento del costo medio e della frequenza sinistri determina un premio puro pari a 102,8 euro, in aumento del +13,4% in termini nominali e del +7,3% in termini reali, rispetto al 2021. Per le garanzie accessorie, l'aumento della frequenza sinistri (+9,9%) guida la crescita del premio puro, a differenza del ramo r.c. auto.

Principali indicatori tecnici nel ramo CVT

Gli indicatori tecnici del *loss ratio* e *combined ratio* di competenza²⁶ sono in crescita e raggiungono rispettivamente il 63,8% (62,3% nel 2021) e il 96,5% (95,1% nel 2021) dei premi.

Le imprese che si avvalgono prevalentemente del canale diretto per distribuire i loro contratti presentano un *loss ratio* di competenza più basso, pari al 52,1%. Per tali imprese il *combined ratio* (pari al 95,9%) risulta elevato a causa della rilevante incidenza sui premi delle provvigioni di acquisizione e di incasso²⁷, le quali hanno portato a un deterioramento dell'*expense ratio* vicino al 40%.

²⁵ Le variazioni in termini reali sono state determinate utilizzando l'indice dei prezzi al consumo per famiglie di operai e di impiegati (FOI) al netto dei tabacchi.

²⁶ Il *loss ratio* e il *combined ratio* di competenza sono determinati escludendo dal calcolo il risultato della gestione dei sinistri avvenuti in anni precedenti a quello di riferimento del bilancio.

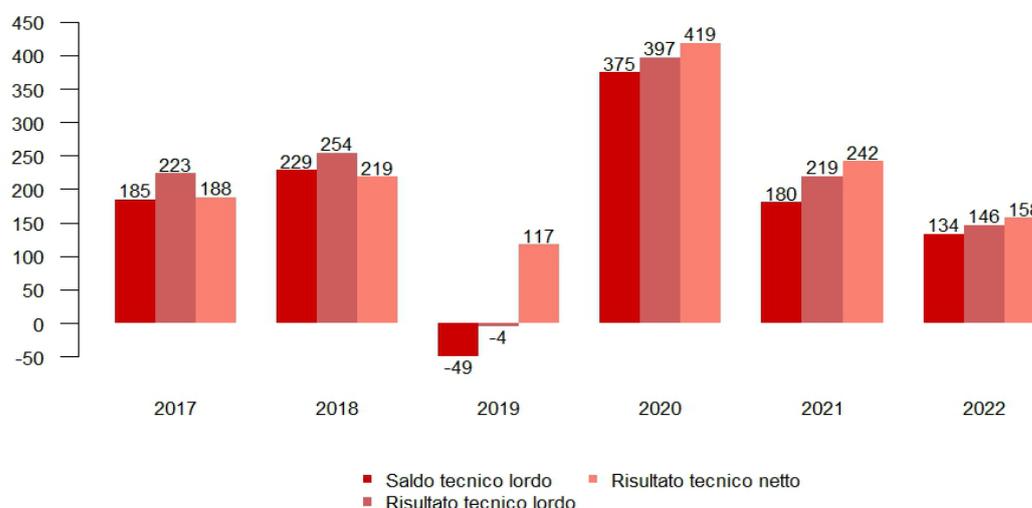
²⁷ Nel biennio 2021-2022 la più elevata incidenza delle provvigioni per le compagnie che utilizzano il canale diretto è da ascrivere al forte sviluppo della produzione di un'impresa a seguito di nuove partnership che hanno comportato un rilevante aumento dell'incidenza delle spese di natura provvigionale.

La gestione dei sinistri accaduti in anni precedenti a quello di bilancio, comprensiva del saldo dei recuperi, produce un impatto positivo sul saldo e sul conto tecnico del ramo CVT (0,7% dei premi di competenza). L'indice²⁸ è in contrazione rispetto all'anno precedente (1% nel 2021).

Risultato del conto tecnico nel ramo CVT

Il risultato del conto tecnico al netto della riassicurazione (Allegato B – Tav. 24 e Fig. 25) ammonta a 158 milioni di euro, pari al 4,6% dei premi di competenza, in calo rispetto all'anno precedente (242 milioni ovvero il 7,5% dei premi di competenza).

Figura 25 – Risultati del conto tecnico
(milioni di euro)

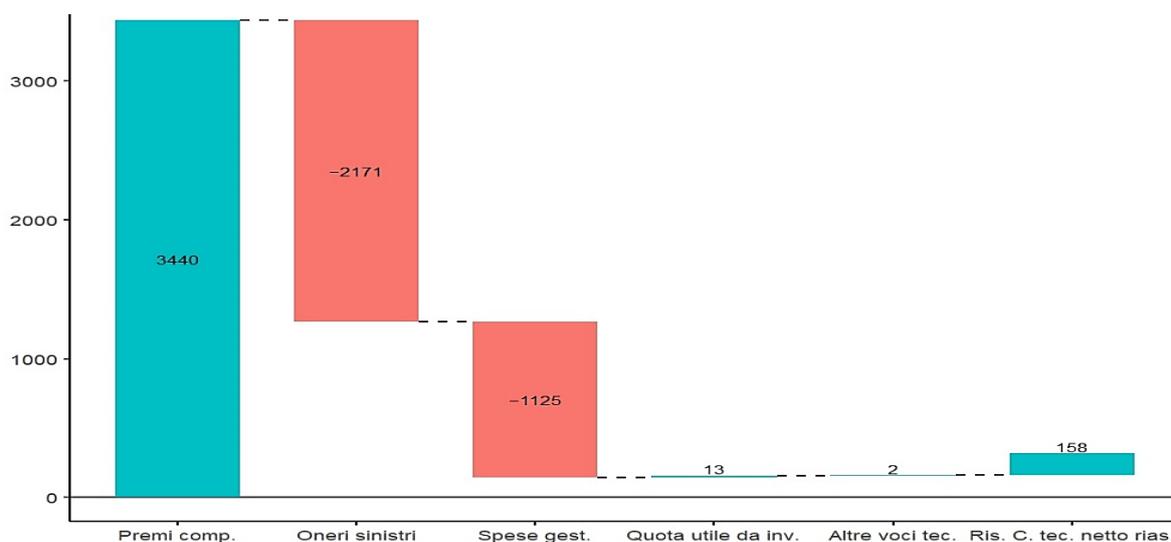


La flessione del risultato del conto tecnico rispetto all'anno precedente riflette principalmente l'aumento dell'onere dei sinistri (+185 milioni) e delle spese di gestione (+59 milioni), la riduzione della quota dell'utile sugli investimenti (-27 milioni) e il peggioramento del saldo delle cessioni in riassicurazione (-11 milioni). Il tutto è solo parzialmente compensato dall'incremento della raccolta premi (+195 milioni).

Nei primi sei mesi del 2023, migliora il risultato tecnico al lordo delle cessioni in riassicurazione relativo al ramo CVT, che a fine 2022 ammontava a 146 milioni di euro. Il rafforzamento del saldo positivo tra la raccolta premi di competenza (+9,3% rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente) e gli oneri dei sinistri di generazione corrente (+8,2%) determina un miglioramento del *loss ratio* di competenza di 0,5 punti percentuali. Si innalza inoltre la quota, riconosciuta a conto tecnico, degli utili derivanti dalla gestione degli investimenti sugli attivi a copertura delle riserve tecniche del ramo.

²⁸ Aggiungendo al *loss ratio* e al *combined ratio di competenza* l'effetto economico derivante dalla gestione dei sinistri avvenuti in precedenti esercizi (0,7% dei premi di competenza) si ottengono rispettivamente il *loss ratio* e il *combined ratio* che considerano il complesso dei sinistri e che nel 2022 sono pari rispettivamente al 63,1% e al 94,9%.

Figura 26 – Componenti del risultato tecnico 2022 – CVT
(milioni di euro)



In termini relativi, il risultato tecnico del ramo CVT (Allegato A – Tav. 25) è pari a 7,3 euro per unità di rischio, in riduzione di -3,5 euro su base annua (-34,0% sul 2021), ma in aumento di 2,1 euro rispetto al 2019 (+32,7%).

Profittabilità attesa per polizza nel ramo CVT

Nel 2022, il premio medio per polizza emessa è pari a 164,9 euro²⁹ (Allegato B – Tav. 18ter, Tav. 15), superiore di 62,1 euro al premio puro (102,8 euro). Le spese unitarie di gestione (Allegato B – Tav. 24) ammontano a 52,4 euro.

Tavola 7 – Componenti del premio medio CVT

Voci	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<i>(euro, valori a prezzi costanti 2022)</i>						
Margine per polizza (D = A – B – C)	17,7	18,5	3,3	22,3	14,0	9,7
Premio medio (A)	165,4	165,8	159,6	156,3	161,2	164,9
Premio puro (B)	96,8	95,0	105,1	84,6	95,8	102,8
Spese di gestione per polizza (C)	50,9	52,3	51,2	49,4	51,4	52,4
<i>(euro, valori a prezzi correnti)</i>						
Margine per polizza (D = A – B – C)	13,8	14,9	0,7	18,3	11,1	9,7
Premio medio (A)	148,4	150,3	145,4	142,0	149,2	164,9
Premio puro (B)	89,0	88,0	98,1	78,8	90,6	102,8
Spese di gestione per polizza (C)	45,6	47,4	46,6	44,9	47,5	52,4

Il margine tecnico atteso per polizza, esclusa la quota dell'utile degli investimenti trasferita dal conto non tecnico, è pari a 9,7 euro, in diminuzione di circa 4 euro sull'anno precedente. La riduzione è causata principalmente dall'aumento delle spese di gestione (+1,9%) e del premio puro (+7,3%).

²⁹ Al netto delle componenti aggiuntive fiscali e para-fiscali.

5. NOTA METODOLOGICA

Le fonti dati

Il presente Bollettino Statistico utilizza informazioni provenienti da tre fonti informative:

- i moduli di bilancio e di vigilanza, relativi all'insieme delle imprese vigilate, costituite dalle Imprese nazionali e dalle Rappresentanze in Italia di imprese extra Spazio Economico Europeo (SEE)³⁰ sottoposte alla vigilanza prudenziale dell'IVASS;
- la rilevazione sui Dati Tecnici r.c. auto, la quale fornisce i dati relativi alle imprese 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;
- l'indagine IPER, da cui derivano i dati sui prezzi effettivi per la garanzia r.c. auto per le autovetture a uso privato.

I dati del presente Bollettino si riferiscono al lavoro diretto italiano³¹.

Il perimetro di analisi

Le informazioni su premi e sinistri riguardano sia le imprese sottoposte alla vigilanza prudenziale dell'istituto, sia quelle aventi sede legale in uno stato SEE, sottoposte al controllo dell'Autorità di Vigilanza dello stato di origine.

I dati inerenti i costi di struttura, i risultati finanziari e tecnici oltre che l'evoluzione delle riserve relative a sinistri di esercizi precedenti sono estratte dai moduli di bilancio, di conseguenza sono disponibili per il solo insieme delle imprese sottoposte alla vigilanza prudenziale dell'IVASS.

Per apprezzare la consistenza dell'inflazione monetaria, alcuni importi sono presentati sia a *prezzi correnti* che a *prezzi costanti 2022*. Ove non specificato, gli importi si intendono a prezzi correnti³².

Per ogni termine tecnico o grandezza presente nel Bollettino si rinvia al Glossario dei termini assicurativi disponibile sul sito dell'IVASS³³.

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:

³⁰ Lo SEE (Spazio Economico Europeo) comprende i paesi dell'Unione Europea (UE), cui si aggiungono Norvegia, Islanda e Liechtenstein.

³¹ 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).

³² In questa edizione alcuni valori sono stati rettificati. Le principali revisioni hanno riguardato il numero di veicoli assicurati del ramo CVT, a seguito di segnalazioni di rettifica nel frattempo effettuate dalle imprese.

³³ https://www.ivass.it/pubblicazioni-e-statistiche/pubblicazioni/relazione-annuale/2023/Relazione_Annuale_2022_glossario.pdf

- **sinistri CARD**, direttamente trattati e liquidati dall'impresa gestoria per conto dell'impresa debitrice, ai sensi delle procedure risarcitorie di cui agli artt. 141 (CARD-CIT) 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. La compagnia gestoria liquida il danno secondo il costo effettivamente accertato e riceve in seguito un rimborso³⁴ da parte della compagnia debitrice³⁵;
- **sinistri No CARD**, direttamente gestiti ai sensi della procedura risarcitoria di cui all'art. 148 del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 (danni provocati dai propri assicurati a terzi, integralmente liquidati dalla compagnia dell'assicurato responsabile del sinistro). La compagnia dell'assicurato disporrà la perizia sul veicolo, quantificherà il danno e formulerà un'offerta di risarcimento al terzo danneggiato. 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 – Tav. 31 per la r.c. auto e natanti, Appendice B – Tav. 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 (2022);

$g = 2009, 2010 \dots n - 1$ 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).

$P_j^{(g)}$ 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.

³⁴ 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 (al veicolo o danno fisico del conducente e danno fisico del trasportato).

³⁵ 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.

Indicatori di redditività per polizza

Nel testo si commentano tre 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 lordo o caricamento globale**, differenza tra l'ammontare dei premi lordi contabilizzati e quello dei sinistri pagati e riservati nell'esercizio. La presenza nel costo sinistri delle componenti stimate della riserva analitica e statistica dei sinistri IBNR configura tale margine come un valore atteso alla fine dell'esercizio per la generazione di competenza. Il margine è al netto dei proventi finanziari imputati al conto tecnico nonché degli oneri fiscali e parafiscali;
- **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. Rispetto al caricamento globale include anche le spese di gestione.

Altre definizioni e criteri di elaborazione

Per quanto attiene al criterio utilizzato per la ripartizione territoriale provinciale dei premi e degli altri dati di natura tecnica concernenti i veicoli assicurati e i sinistri (numeri e importi), si rinvia alle istruzioni di compilazione dei moduli 37 (distribuzione regionale e provinciale dei premi del lavoro diretto italiano per i rami r.c. auto e natanti) e 30 (distribuzione regionale dei sinistri del lavoro diretto italiano per i rami r.c. auto e natanti).

Di seguito si forniscono le definizioni di alcuni termini impiegati nel testo e nelle tavole dell'allegato C.

Autobus: autoveicoli (veicoli a motore con almeno quattro ruote, esclusi i motoveicoli) destinati al trasporto di persone equipaggiati con più di nove posti compreso quello del conducente.

Autocarri: autoveicoli (veicoli a motore con almeno quattro ruote, esclusi i motoveicoli) destinati al trasporto di cose e delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose stesse.

Autovetture: autoveicoli (veicoli a motore con almeno quattro ruote, esclusi i motoveicoli) destinati al trasporto di persone, aventi al massimo nove posti, compreso quello del conducente.

Ciclomotori: veicoli a motore a due o tre ruote aventi a) motore di cilindrata non superiore a 50 cc, se termico; b) capacità di sviluppare su strada orizzontale una velocità fino a 45 km/h.

Motocicli: motoveicoli (veicoli a motore, a due o tre o quattro ruote) destinati al trasporto di persone, in numero non superiore a due compreso il conducente.

Macchine agricole: macchine a ruote o a cingoli destinate a essere impiegate nelle attività agricole e forestali.

Macchine operatrici: macchine semoventi o trainate, a ruote o a cingoli, destinate a operare su strada o nei cantieri, equipaggiate, eventualmente, con speciali attrezzature.

Motocarri: motoveicoli (veicoli a motore) a tre ruote destinati al trasporto di cose.

Numero dei veicoli assicurati: Il numero dei rischi assicurati è riportato in termini di veicoli-anno, determinato dal numero dei veicoli assicurati in proporzione al periodo di copertura nell'esercizio di

riferimento (frazione annua dei veicoli sotto rischio nell'esercizio di riferimento, che coincide con l'anno di riferimento della generazione di accadimento del sinistro). Per ogni polizza, il numero dei veicoli-anno è indicato pro-quota/anno.

R.c. auto del vettore: polizza che copre l'Assicurato di quanto questo sia tenuto a pagare a terzi, quale civilmente responsabile per legge, nel suo ruolo di vettore stradale a titolo di risarcimento per perdita o avaria delle cose consegnategli per il trasporto stradale.

Status dei sinistri: sono stati considerati i sinistri pagati e riservati nell'esercizio. Ove non diversamente specificato, tra i sinistri riservati s'intende compresa anche la stima degli IBNR (*Incurring But Not Reported*), cioè quei sinistri che si ritiene, su base statistica, possano essere accaduti nell'esercizio pur non essendo ancora stati denunciati.

Veicoli marittimi, lacustri e fluviali: unità natanti destinati alla navigazione marittima, fluviale o lacustre azionati da propulsione meccanica.

La rilevazione Dati Tecnici r.c. auto

Il presente bollettino utilizza dati provenienti dall'indagine sui Dati Tecnici r.c. auto. Per i settori di tariffazione macchine agricole, altri veicoli residuali, natanti marittimi lacustri e fluviali e r.c. del vettore, i dati su premi e sinistri sono disponibili solo su base nazionale.

La rilevazione è annuale e include 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. Tali imprese presentano i bilanci e la modulistica di vigilanza alle Autorità di Vigilanza dello Stato di origine, cui compete il controllo di solvibilità³⁶.

L'IVASS rileva i dati sui premi anche nell'indagine IPER sul premio effettivo per la garanzia r.c. auto, con le seguenti differenze:

- IPER rileva trimestralmente dati individuali relativi ai premi e ad altre informazioni accessorie, quali la presenza della “scatola nera”, per un campione di contratti relativi ad autovetture a uso privato;
- La rilevazione dei dati tecnici r.c. auto ha cadenza annuale e riguarda i dati aggregati a livello di singola compagnia relativi alle polizze e ai sinistri per tutto il mercato italiano.

Dati Tecnici r.c. auto – perimetro della rilevazione

La rilevazione sui Dati Tecnici r.c. auto si riferisce al portafoglio del lavoro diretto italiano al 31 dicembre 2022 delle imprese di assicurazione che esercitano i rami r.c. auto e natanti. Si suddividono le imprese segnalanti in:

- A - Imprese vigilate dall'IVASS: sono le imprese nazionali e le rappresentanze in Italia di imprese extra SEE. Tali imprese sono sottoposte alla vigilanza di stabilità esercitata dall'IVASS;

³⁶ Con riferimento ai soli rami r.c. auto e natanti (10+12) nel 2022, 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 l'89% del suddetto insieme. Il restante 11,0% è quindi raccolto dalle imprese SEE ammesse a operare in Italia.

- B - Rappresentanze vigilate SEE: sono le imprese con sede legale in altro Stato SEE operanti in Italia in regime di stabilimento o di l.p.s., sottoposte al controllo di stabilità da parte delle Autorità di vigilanza dei rispettivi paesi di origine.

Tav. 8 – Imprese operanti nel mercato r.c. auto in Italia (2022 e 2021)

Tipologia di Impresa	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021	Variazione rispetto al 31 dicembre 2021
Imprese vigilate IVASS (A)	41	42	-1
<i>di cui:</i>			
<i>Imprese nazionali</i>	39	40	-1
<i>Rappresentanze di imprese extra SEE</i>	2	2	0
Rappresentanze vigilate SEE (B)	18	20	-2
<i>di cui:</i>			
<i>in stabilimento</i>	9	10	-1
<i>in l.p.s.</i>	9	10	-1
Totale Imprese partecipanti = (A) + (B)	59	62	-3

Dati Tecnici r.c. auto – fonti dei dati

Le informazioni statistiche inerenti la rilevazione dei dati tecnici, si basano sulle comunicazioni delle imprese di assicurazione in riscontro alla lettera al mercato IVASS del 25 marzo 2015 e successive modificazioni, riferite al 31 dicembre di ciascun anno di rilevazione. I dati sono rilevati secondo le istruzioni relative ai moduli di vigilanza 29A.1, 29A.2, 29B e all'allegato 2 al modulo 29B (per quanto riguarda i sinistri misti).

Altre avvertenze

Gli importi dei premi e dei sinistri – laddove non diversamente specificato – sono espressi in unità di euro, senza utilizzare cifre decimali, con arrotondamento per eccesso all'unità di euro superiore se l'importo decimale è uguale o superiore ai 50 centesimi e per difetto se inferiore. Il dato della raccolta è in generale riferito ai premi lordi contabilizzati, corrispondenti a quanto effettivamente pagato.

Allegati

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

Allegato A – “COMPARTO_AUTO_RCA_NATANTI.XLS” – 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.XLS” – Statistiche relative alla gestione del ramo 3. Corpi di Veicoli Terrestri.

Allegato C – “DATI_TECNICI_AUTO_RCA_NATANTI.ZIP” – Statistiche relative ai principali settori tariffari dei rami 10 e 12 su base provinciale e nazionale.