



I V A S S
ISTITUTO PER LA VIGILANZA
SULLE ASSICURAZIONI

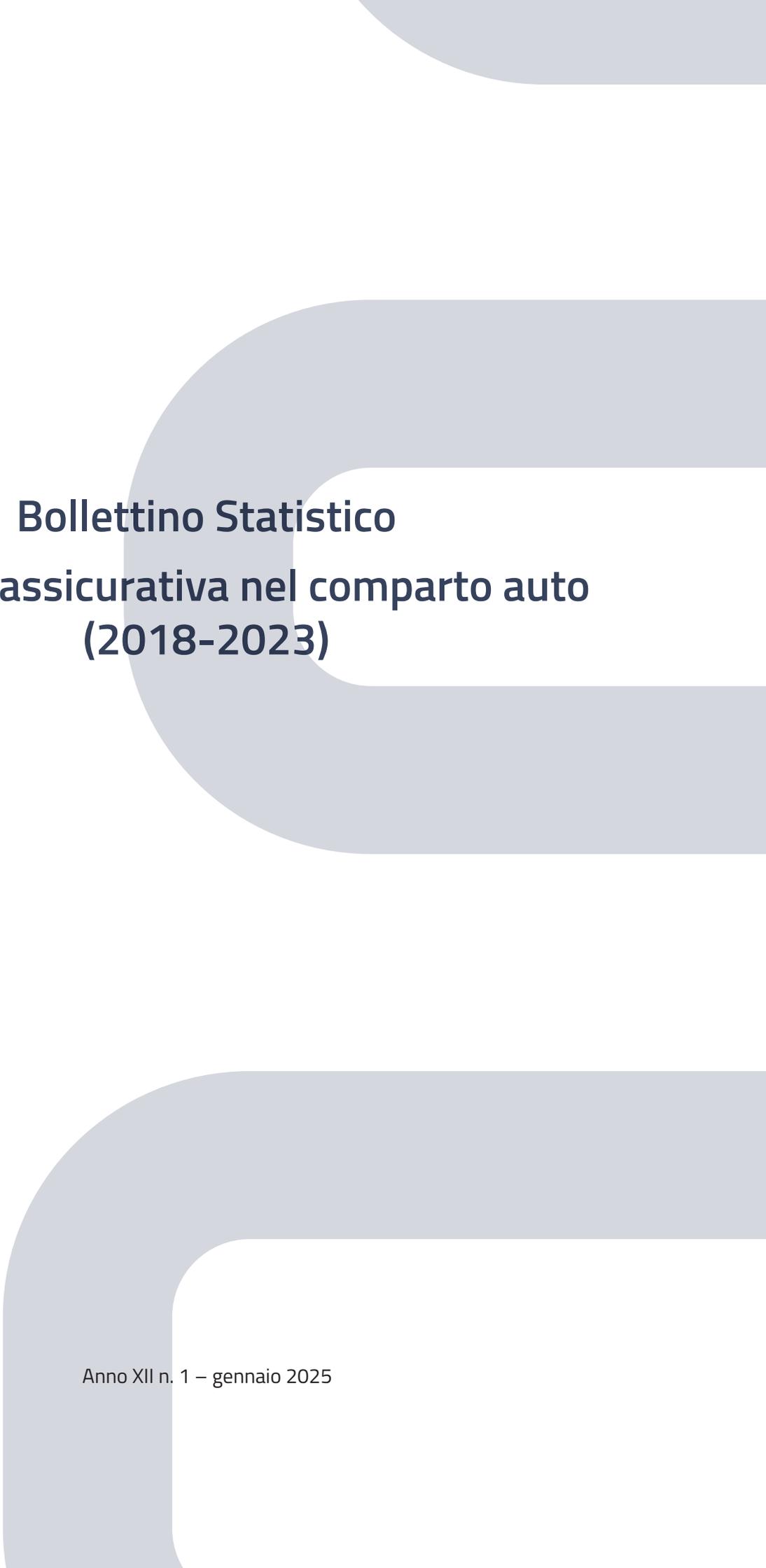


Bollettino Statistico

L'attività assicurativa nel comparto auto (2018-2023)

Anno XII n. 1 – gennaio 2025





Bollettino Statistico
L'attività assicurativa nel comparto auto
(2018-2023)

Anno XII n. 1 – gennaio 2025

(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>

ISSN 2421-3004 (online)

A cura di: Paride Antonini, Donato D'Angelo, Marco Leone e Pierfranco Mattei.

Tutti i diritti riservati

È consentita la riproduzione a fini didattici e non commerciali, a condizione che venga citata la fonte

Grafica e stampa a cura della Divisione Editoria e stampa della Banca d'Italia

Indice

SINTESI	5
Rami r.c. auto e natanti	5
Ramo corpi di veicoli terrestri (CVT)	6
1. PANORAMICA DI MERCATO – R.C AUTO E NATANTI	7
La raccolta premi	7
I costi di gestione	8
Frequenza e costo medio dei sinistri	10
La velocità di liquidazione dei sinistri	13
Principali indicatori tecnici	13
Il risultato del conto tecnico	16
Profittabilità attesa per polizza	19
2. DINAMICHE DI MERCATO NEL RAMO R.C AUTO E NATANTI	21
Evoluzione della struttura di mercato	21
Premio medio – imprese SEE e vigilate	22
Struttura di mercato – canale distributivo	23
Diffusione geografica delle imprese dirette	26
3. COMPARTO AUTO E RAMO CORPI DI VEICOLI TERRESTRI (CVT)	28
Il comparto auto	28
La raccolta premi	29
La raccolta premi – ramo CVT	29
I costi di gestione – ramo CVT	31
Frequenza e costo medio dei sinistri – ramo CVT	31
Principali indicatori tecnici – ramo CVT	32
Risultato del conto tecnico – ramo CVT	33
Profittabilità attesa per polizza – ramo CVT	35
Tasso di penetrazione delle clausole accessorie CVT nel ramo r.c. auto	35
Diffusione geografica delle clausole accessorie (CVT) nel ramo r.c. auto	36



Analisi di correlazione dai dati sui contratti	38
NOTA METODOLOGICA	40
Le fonti dati	40
Il perimetro di analisi	40
Il sistema CARD per la r.c. auto	41
Indice di smontamento della riserva sinistri	41
Indicatori di redditività per polizza	42
Altre definizioni e criteri di elaborazione	43
La rilevazione Dati Tecnici r.c. auto	44
Dati Tecnici r.c. auto – perimetro della rilevazione	45
Dati Tecnici r.c. auto – fonti dei dati	45
Altre avvertenze	46
Allegati	46

SINTESI

Rami r.c. auto e natanti

- Nel 2023, 38 imprese italiane e rappresentanze di imprese estere con sede extra SEE raccolgono premi per 12,2 miliardi di euro (+4,3% sul 2022), corrispondenti al 32% dei premi danni, relativi a 38,5 milioni di veicoli assicurati¹; nel primo semestre 2024 la raccolta premi continua a crescere raggiungendo i 6,5 miliardi (+6,7% rispetto al corrispondente periodo del 2023);
- le imprese SEE in stabilimento e in libera prestazione di servizi (l.p.s.) consolidano la loro quota di mercato, pari al 13,0%;
- la frequenza sinistri è pari al 5,0% (5,1% nel 2022 e 5,9% nel 2019) per un onere complessivo di 9,8 miliardi di euro. Il costo medio dei sinistri raggiunge i 5.076 euro (+1,5% rispetto al 2022). L'andamento della frequenza sinistri e del costo medio determinano un premio puro pari a 255 euro, stabile su base annua;
- l'incidenza delle spese di gestione sui premi (*expense ratio*) è del 20,7%. Le imprese che utilizzano prevalentemente il canale diretto presentano un *expense ratio* più basso, pari al 16,5%;
- il ramo torna in utile nel 2023, con un risultato positivo di 581 milioni. Il risultato per polizza, al netto della riassicurazione, si attesta a 15 euro;
- l'87,3% dei contratti sono distribuiti da imprese che utilizzano prevalentemente canali tradizionali quali agenzie e broker. Le imprese che utilizzano il canale diretto detengono una quota di mercato del 10,1%;
- per le imprese dirette, il margine per polizza è negativo e pari a -17,8 euro, in peggioramento rispetto ai 3,3 euro dell'anno precedente. Per le imprese tradizionali il margine è positivo e pari a 73 euro, in aumento del 37% rispetto al 2022;
- le imprese dirette hanno rilevanti quote di mercato in diverse province, in particolare nel Nord e in alcune province del Centro, come Roma. Tali imprese tendono ad attrarre assicurati più rischiosi.

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 43,8 milioni nel 2022 a 44,1 milioni nel 2023 [Rilevazione Dati Tecnici r.c. auto 2023].

Ramo corpi di veicoli terrestri (CVT)

- Nel 2023 continua la crescita della raccolta premi nel ramo CVT (+12,1%), pari al 10,4% della raccolta danni. Le 40 imprese vigilate operanti totalizzano 4 miliardi di euro e assicurano 21,6 milioni di veicoli, mentre le rappresentanze di imprese SEE² operanti in Italia raccolgono 0,4 miliardi (9,9% del totale ramo, era 8,8% nel 2022). La quota di mercato delle imprese dirette si riduce al 9,1%;
- la frequenza sinistri è in crescita al 7,3%, oltre i livelli pre-pandemici, per un onere complessivo di 3,2 miliardi di euro. L'*expense ratio* è stabile e pari al 31,5%. Le imprese dirette presentano un indicatore particolarmente elevato, pari al 44,7%;
- il ramo CVT registra una perdita pari a -34 milioni di euro e un risultato medio per polizza di -1,6 euro;
- nel primo semestre 2024 la raccolta premi delle imprese vigilate supera i 2,2 miliardi di euro (+13,6%) e aumenta la quota di mercato delle imprese SEE operanti in Italia, pari al 10,9%. Le polizze r.c. auto con almeno una copertura CVT attiva sono oltre il 53% del totale. Le coperture più diffuse sono incendio (32%), cristalli (29%) e furto (28%); per le compagnie dirette sono particolarmente diffuse le clausole incendio (73%) e cristalli (77%);
- nella prima metà 2024 si riduce di 1,7 punti percentuali il *loss ratio* dei sinistri di generazione corrente;
- la distribuzione delle garanzie CVT non è uniforme, con una più ampia diffusione al Nord rispetto al Sud e alle Isole; la correlazione tra premio e incidenza delle garanzie CVT è negativa, le caratteristiche del veicolo e del contraente influenzano in maniera rilevante la probabilità di sottoscrivere una garanzia accessoria.

2 Per il ramo CVT non sono disponibili i dati delle imprese aventi sede legale in altro Stato SEE operanti in Italia in regime di I.p.s.

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

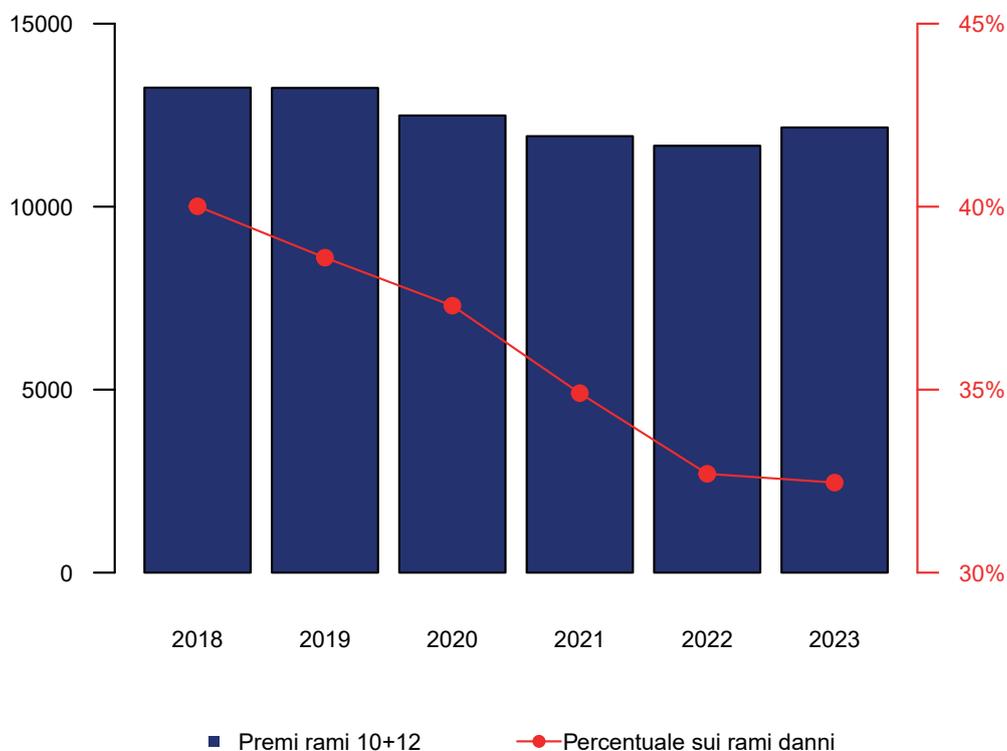
La raccolta premi

I premi del lavoro diretto italiano nei rami r.c. auto e natanti raccolti nel 2023 da 38 imprese nazionali e rappresentanze di imprese estere con sede legale in uno stato extra SEE (Allegato A – Tav. 1 e Fig. 1) ammontano a 12,2 miliardi di euro (+4,3% rispetto al 2022), in controtendenza rispetto all'ultimo decennio in cui i premi erano diminuiti.

La produzione della componente obbligatoria del comparto auto (tre quarti del comparto) si riduce rispetto al 2018 del -8,2%. 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% (era il 32,7% nel 2022) a causa della maggiore crescita degli altri rami danni (+7,7%).

Figura 1

Premi contabilizzati per anno nel ramo r.c. auto e natanti
(% e milioni di euro)



La crescita dei premi contabilizzati nel 2023 è attribuibile all'incremento del premio medio³ (+4,3% rispetto al 2022) per veicolo assicurato, pari a 315,9 euro, al netto degli oneri fiscali e parafiscali (Allegato A – Tav. 9-1A_I), mentre il numero dei veicoli assicurati resta stabile⁴.

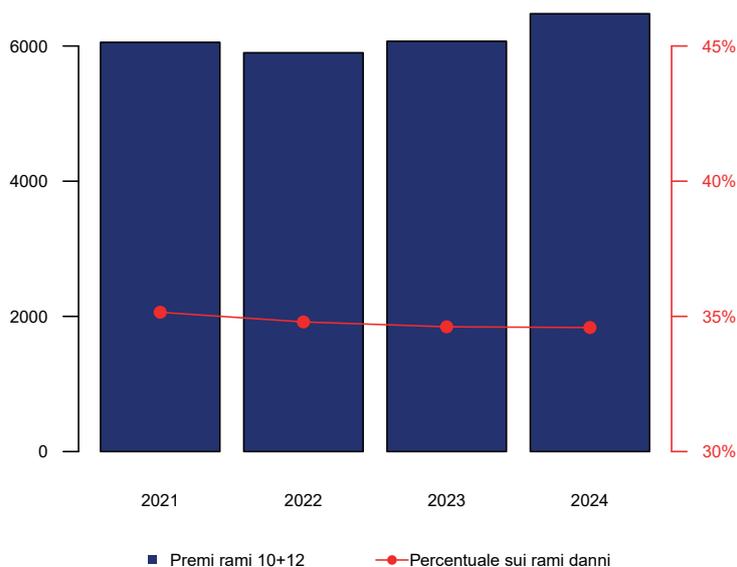
Nei primi sei mesi del 2024 si rafforza la crescita dei premi lordi contabilizzati (+6,7%), che raggiungono un volume pari a 6.478 milioni di euro. L'aumento è da ascrivere all'incremento dei premi praticati dalle compagnie⁵.

I costi di gestione

Le spese di gestione⁶ (Fig. 2) sono pari al 20,7% del totale dei premi (*expense ratio*) e in riduzione di quasi un punto rispetto al 21,6% del 2022 (Allegato A – Tav. 7).

Figura 2

Premi contabilizzati nel I semestre nel ramo r.c. auto e natanti
(% e milioni di euro)



3 Si vedano le Comunicazioni statistiche IVASS nn. 5, 6 e 10 del 2023 e n. 1 del 2024, dove si registra che i prezzi effettivamente pagati per la garanzia r.c. auto, crescono del +4% per i contratti stipulati nel I trimestre, del +5,9% nel II trimestre, del +7,5% nel III trimestre e del +7,9% nel IV 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.

4 Includendo anche le imprese appartenenti al SEE, il numero di veicoli è in aumento del +1,1% rispetto al 2022 e pari a 44,1 milioni di unità.

5 Si vedano le Comunicazioni statistiche IVASS n. 4 e n. 6 del 2024, dove si rileva che i prezzi effettivamente pagati per la garanzia r.c. auto crescono del +7,2% per i contratti stipulati nel I trimestre e del +7% per i contratti conclusi nel II trimestre 2024.

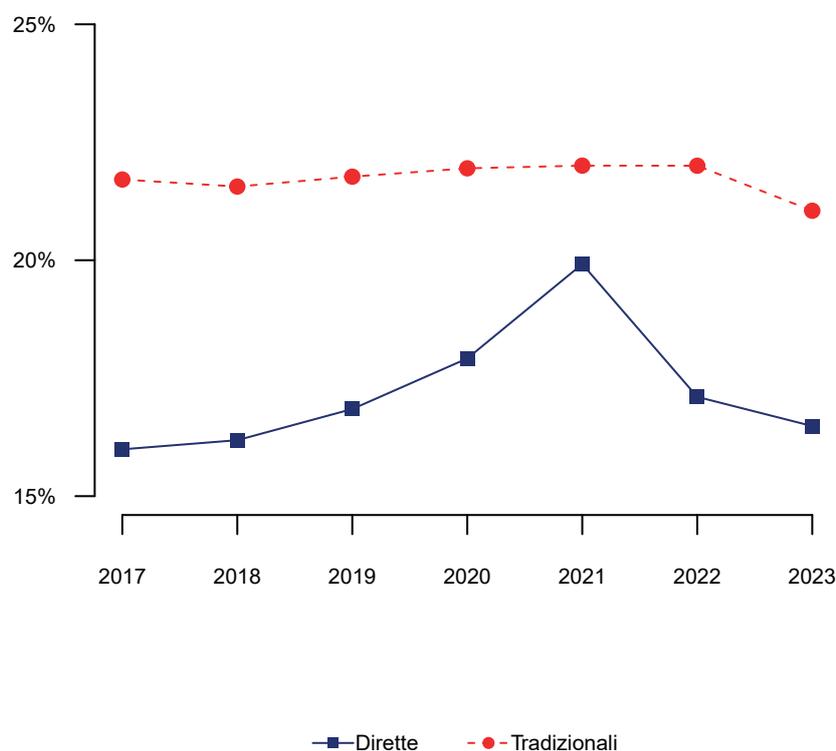
6 Le spese di gestione sono costituite dalle spese di amministrazione riguardanti la gestione tecnica e dagli oneri per l'acquisizione dei contratti, per la riscossione dei premi e per l'organizzazione e il funzionamento della rete distributiva.

L'incidenza complessiva delle provvigioni di acquisizione e di incasso sulle spese di gestione totali risulta pari al 51,8%, sostanzialmente stabile rispetto agli anni precedenti, come quella delle altre spese di acquisizione (20,8%) e delle spese di amministrazione (27,5%).

Le imprese che utilizzano prevalentemente il canale diretto⁷ presentano un *expense ratio* più basso (16,5%) rispetto agli altri canali (21% per il canale tradizionale).

Figura 3

Expense ratio per canale distributivo (%)



Per l'*expense ratio* si osserva inoltre che:

- il peso percentuale delle provvigioni di acquisizione e di incasso sui premi è più elevato per il canale distributivo tradizionale (11,3%), mentre è inferiore per il canale diretto (4,1%);
- l'incidenza delle altre spese di acquisizione sui premi è più elevata per il canale diretto (5,6%), rispetto al canale tradizionale (4,2%);

⁷ Le imprese che utilizzano prevalentemente o esclusivamente il canale diretto nel 2023 hanno una quota di mercato in termini di premi raccolti pari al 7,7% e in termini di contratti conclusi pari all'8,9%; per le imprese con il canale tradizionale le quote di mercato sono rispettivamente dell'89,9% e dell'88,4%, mentre per le imprese che si avvalgono del canale bancario/finanziario le quote sono del 2,4% e del 2,7%.

- l'incidenza delle altre spese di amministrazione sui premi è più elevata per le imprese che si avvalgono del canale diretto (6,9%). Le imprese tradizionali presentano un'incidenza del 5,5%.

Frequenza e costo medio dei sinistri

I sinistri gestiti con seguito accaduti nel 2023 ammontano a 1,9 milioni (Tav. 1), in riduzione rispetto all'anno precedente (-1,9%) e, in modo più accentuato, al 2019 (-17,2%). I veicoli assicurati sono 38,5 milioni, stabili rispetto all'anno precedente, e la frequenza sinistri (inclusi gli IBNR) risulta pari al 5,03%, inferiore rispetto al 5,13% nel 2022 e 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)
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	+16,6	4,92
2022	38.525.224	-0,9	1.817.403	+3,1	4,72	1.974.687	+3,1	5,13
2023	38.504.189	-0,05	1.796.483	-1,2	4,67	1.937.409	-1,9	5,03
<i>Var. 2023 / 2019</i>		-3,1		-16,1			-17,2	

(*) 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.

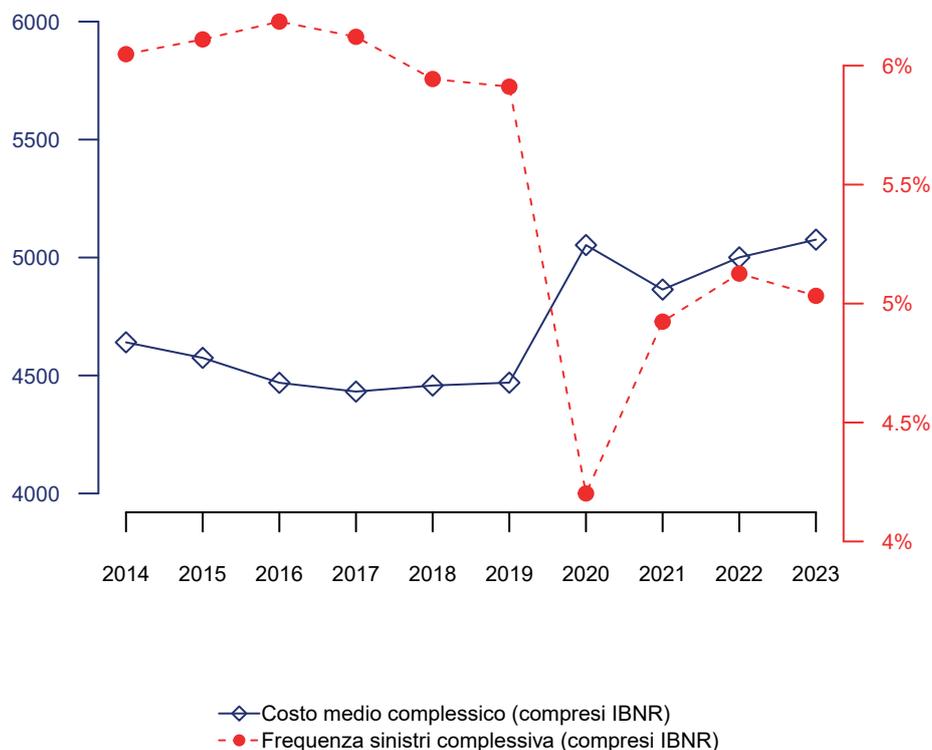
Il costo medio dei sinistri pagati nell'anno di generazione corrente è di 2.999 euro, in diminuzione, in termini reali, del -0,8% rispetto al 2019 (+14,9% in termini nominali). Il costo medio dei sinistri accantonati a riserva è pari a 9.298 euro, in crescita del +9,8% rispetto al 2019. Di conseguenza, il costo medio complessivo⁸ raggiunge i 5.076 euro, con un incremento del +6,8% rispetto al 2019 in termini reali (+13,6% in termini nominali; Fig. 4a). Dal secondo semestre 2021 si è verificata una crescita

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 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.

dell'inflazione che ha impattato sui costi medi⁹ determinandone un aumento negli anni successivi.

Figura 4a

Frequenza sinistri e costo medio
(euro, %)

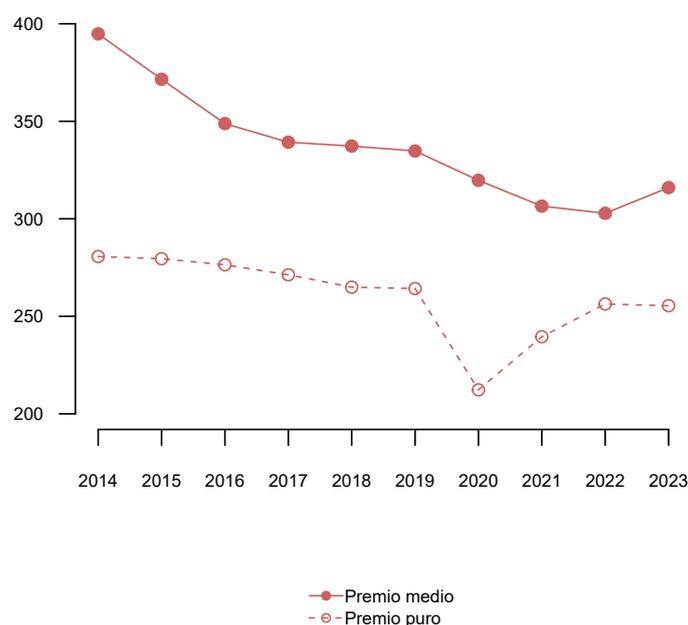


Il premio di puro rischio¹⁰, pari a 255 euro (Tav. 2, Allegato A – Tav. 9-1A_III), diminuisce del -8,9% rispetto al 2019 in termini reali (-3% in termini nominali) a causa della sensibile riduzione della frequenza sinistri e del moderato incremento del costo medio complessivo. Su base annua, il premio puro è in riduzione del -2,4% in termini reali (-0,3% in termini nominali), invertendo la tendenza registrata negli ultimi anni (Fig. 4b).

- 9 La forte dinamica inflattiva, acuitasi successivamente nel 2022, si ripercuote sul costo dei pezzi di ricambio, delle riparazioni e della manodopera. La dinamica del costo dei sinistri ha risentito anche dell'adeguamento degli importi per il risarcimento del danno biologico di lieve entità, fino a nove punti di invalidità permanente, introdotto da aprile 2022 con Decreto MIMIT dell'8 giugno 2022, e da aprile 2023 con Decreto MIMIT del 16 ottobre 2023. Per quanto riguarda il ristoro del danno biologico di non lieve entità, nell'ottobre 2023 è intervenuto l'aggiornamento delle tabelle utilizzate dai Tribunali di Roma e di Milano.
- 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).

Figura 4b

Premio medio e del premio puro (r.c. auto e natanti)



Nel primo semestre del 2024 si osserva un ulteriore incremento del costo medio dei sinistri (+2,8%), guidato principalmente dall'aumento, seppur contenuto, degli importi pagati.

Tavola 2

Indicatori di costo medio dei sinistri gestiti denunciati nell'anno di accadimento (euro; valori a prezzi costanti 2023*, 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	
2019	3.020 (2.611)	9.582 (9.582)	8.551 (8.851)	4.655 (4.347)	4.751 (4.469)	280 (263)
2020	3.234 (2.788)	11.185 (11.185)	9.850 (9.850)	5.251 (4.918)	5.356 (5.053)	225 (212)
2021	3.182 (2.794)	10.092 (10.092)	9.160 (9.160)	5.022 (4.737)	5.126 (4.864)	252 (240)
2022	3.087 (2.929)	10.085 (10.085)	9.229 (9.229)	4.982 (4.867)	5.107 (5.001)	262 (256)
2023	2.999 (2.999)	9.986 (9.986)	9.298 (9.298)	4.936 (4.936)	5.076 (5.076)	255 (255)
Var. 2023/2019	-0,8% (+14,9%)	+4,2% (+4,4%)	+9,8% (+9,8%)	+6,0% (+13,6%)	+6,8% (+13,6%)	-8,9% (-3,0%)

(*) 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 (302 euro), anche a causa di una frequenza sinistri sensibilmente più elevata (6,04%).

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

La velocità di liquidazione dei sinistri¹¹

I sinistri gestiti accaduti nel 2023 presentano una velocità di liquidazione (Allegato A – Tav. 14B) nell'anno di accadimento pari al 67%, sostanzialmente invariata rispetto ai sinistri verificatisi nel 2022. Entro il secondo anno successivo a quello di accadimento, le imprese riescono a liquidare il 95,9% dei sinistri.

In termini di importi (Allegato A – Tav. 15B), entro l'anno dall'accadimento viene liquidato il 39,6% dei sinistri, pressoché invariato rispetto al passato. Entro il secondo anno successivo a quello di accadimento, come negli anni precedenti, è liquidato l'80,5% del totale onere sinistri.

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

Principali indicatori tecnici

Le Fig. 5a e 5b illustrano l'andamento del *loss ratio* e del *combined ratio* di competenza¹² nel 2018-2023, per il totale mercato, le imprese dirette e quelle che utilizzano i canali agenziali per distribuire i propri contratti.

A livello di mercato, si rileva un *loss ratio* dell'84,8% e un *combined ratio* del 105,9%, in flessione rispetto all'anno precedente (86,2% e 107,7%). L'andamento riflette la crescita della raccolta premi di competenza (+1,8% sul 2022), a fronte della sostanziale stabilità degli oneri per sinistri (+0,2%).

Per entrambi gli indicatori, il valore più basso si rileva per le imprese che si avvalgono prevalentemente del canale tradizionale (82,5% e 104%). Le imprese che si avvalgono principalmente del canale diretto presentano valori pari al 111,5% e al 128,3%, indice di una gestione che non consegue l'equilibrio tecnico.

11 Bollettino n. 1 del 2024, Allegato A, Tav. 14B e 15B per i dati relativi al 2022.

12 Il *loss ratio* e il *combined ratio* di competenza riportano al numeratore l'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 le spese di gestione, mentre al denominatore sono utilizzati i premi di competenza.

Figura 5a

Loss ratio di competenza in base al canale distributivo prevalente

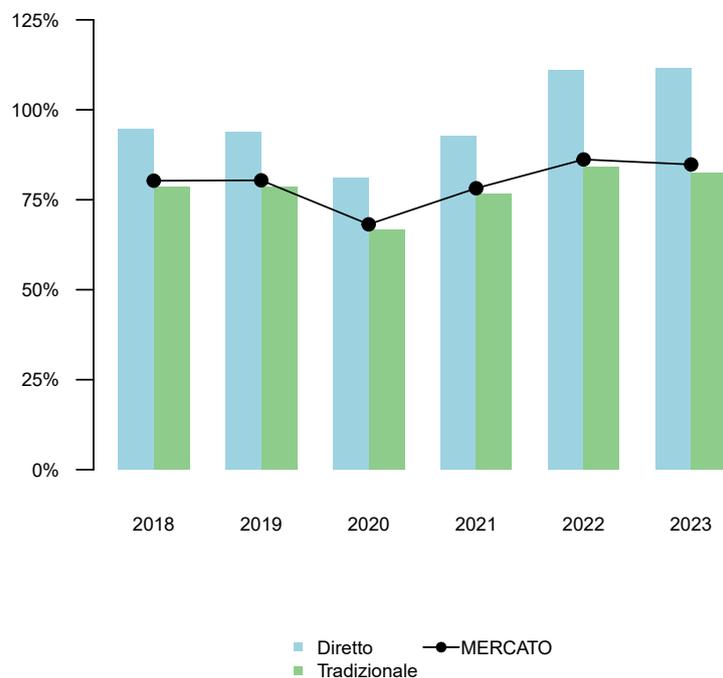
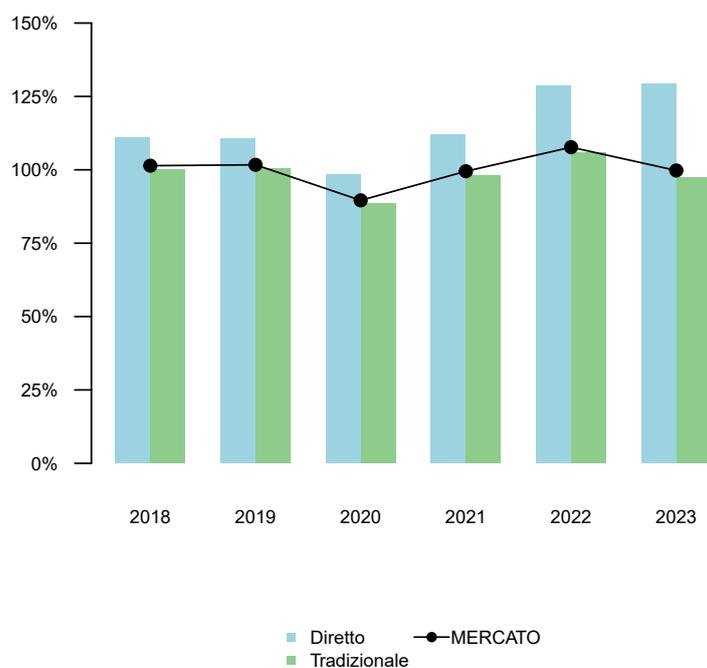


Figura 5b

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 dei sinistri non correnti.

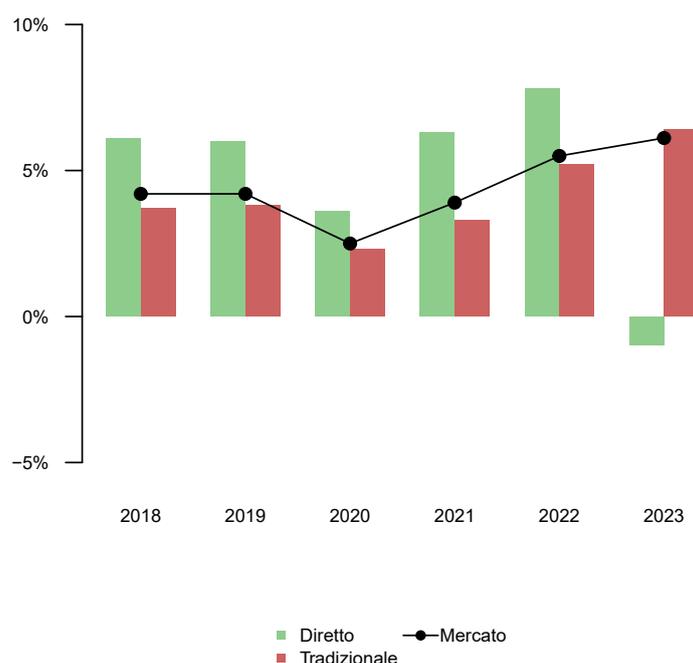
Per la serie storica del saldo di riserva riguardante i sinistri accaduti in esercizi precedenti relativa ai bilanci dal 2011 al 2023 si veda l'Allegato A – Tav. 32. Tale voce mostra un valore positivo dal 2014 al 2023 (al lordo dei recuperi).

Nel 2023 il saldo di riserva genera un impatto positivo sul saldo tecnico pari a 729 milioni di euro, in aumento rispetto al 2022 (646 milioni) e corrispondente al 6,1% dei premi di competenza (5,5% nel 2022).

Il *loss* e il *combined ratio* complessivi del 2023 (incluso l'effetto dei sinistri degli anni precedenti) sono pari rispettivamente al 78,7% e al 99,8% e pertanto mostrano una

Figura 6

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



- 13 I sinistri degli anni precedenti contribuiscono positivamente al saldo tecnico se la riserva iniziale stanziata 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.

riserva per sinistri di esercizi precedenti a quello corrente più che sufficiente a far fronte ai pagamenti ed agli accantonamenti a riserva residua relativi a tali sinistri.

In Fig. 6 è mostrato il saldo della riserva sinistri accaduti in anni precedenti rapportato ai premi di competenza nel 2018-2023. Le imprese che si avvalgono prevalentemente del canale tradizionale presentano un valore più elevato (6,4%), mentre quelle dirette presentano un saldo negativo (-1%).

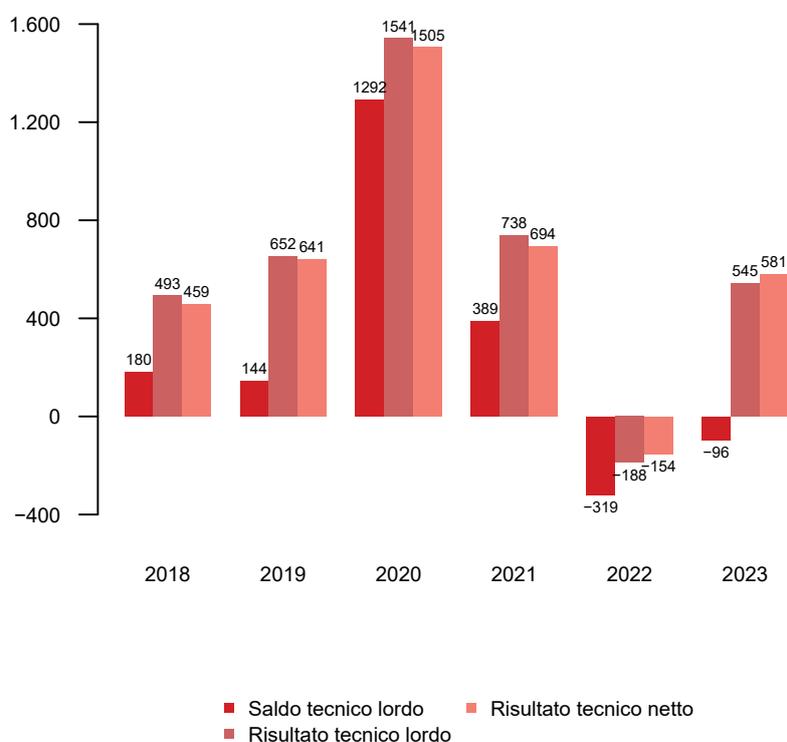
Nell'ambito dell'onere dei sinistri, il rapporto tra spese di liquidazione e premi di competenza è pari al 7,4%, in riduzione rispetto al 2022 (8,1%). L'incidenza delle spese di liquidazione è più alta per le imprese che utilizzano in prevalenza il canale diretto (8,5%) rispetto al canale tradizionale (7,3%).

Il risultato del conto tecnico

Il risultato del conto tecnico al netto della riassicurazione torna in utile, con un importo complessivo pari a 581 milioni di euro (4,9% dei premi di competenza) a fronte di una perdita (Allegato A – Tav. 29) pari a 154 milioni (1,3% dei premi di competenza) nel 2022. Il dato risulta in linea con l'utile di 694 milioni nel 2021 (5,7% dei premi) e di 641 milioni nel 2019 (4,8% dei premi).

Figura 7a

Profittabilità
(milioni di euro)

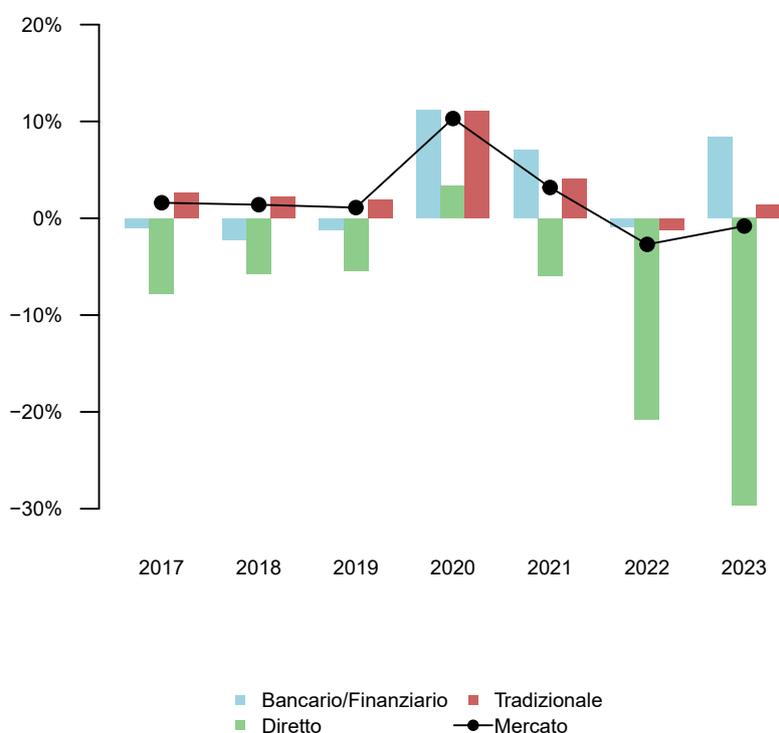


A fronte di un risultato tecnico netto in utile, il saldo tecnico lordo registra una perdita per il secondo esercizio consecutivo, pari a -96 milioni di euro, in attenuazione rispetto ai -319 milioni nel 2022. La riduzione della perdita del saldo tecnico è stata trainata dalla crescita dei premi di competenza per 212 milioni e dalla riduzione dell'onere dei sinistri per 66 milioni, che ha più che compensato l'acuirsi per -57 milioni del saldo negativo delle altre partite tecniche.

L'evoluzione del saldo tecnico presenta un andamento negativo per le imprese che intermediano i loro contratti utilizzando il canale diretto (-29,7% nel 2023 rispetto al -20,8% nel 2022).

Figura 7b

Saldo tecnico in rapporto ai premi di competenza per canale distributivo prevalente



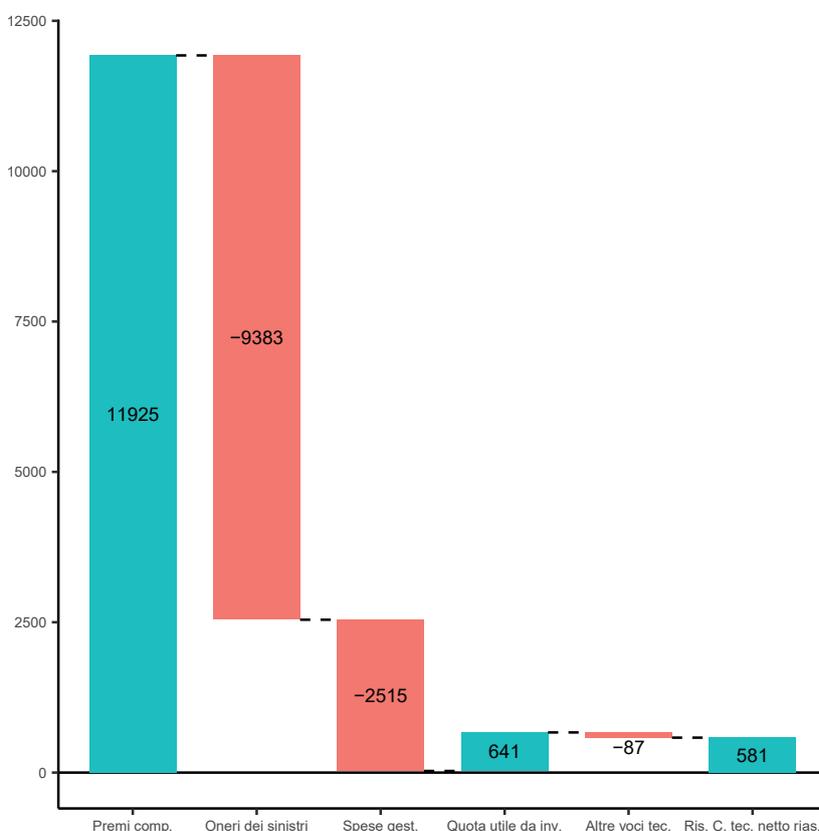
Per passare dal saldo tecnico al risultato tecnico al lordo della riassicurazione, bisogna considerare gli utili degli investimenti del ramo, pari a 641 milioni di euro, in forte crescita rispetto ai 131 milioni del 2022, grazie all'andamento favorevole dei mercati finanziari. L'utile degli investimenti¹⁵ rapportato ai premi di competenza risulta pari al 5,4% (1,1% nel 2022).

15 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 contributo della gestione finanziaria porta in positivo il risultato tecnico lordo del ramo, pari a 545 milioni di euro, rispetto a una perdita di 188 milioni del 2022. L'apporto positivo derivante dalle cessioni in riassicurazione, pari a 36 milioni, determina un risultato tecnico netto pari a 581 milioni (perdita di 154 milioni nel 2022), pari al 4,9% dei premi di competenza. Per le imprese che si avvalgono dei canali tradizionali tale indice di redditività tecnica è pari al 6,9% (-0,1% nel 2022), mentre per le imprese dirette è pari al -20,8%, in peggioramento rispetto al dato già sensibilmente negativo del 2022 (-16,2%).

Figura 8

Componenti del risultato tecnico 2023
(milioni di euro)



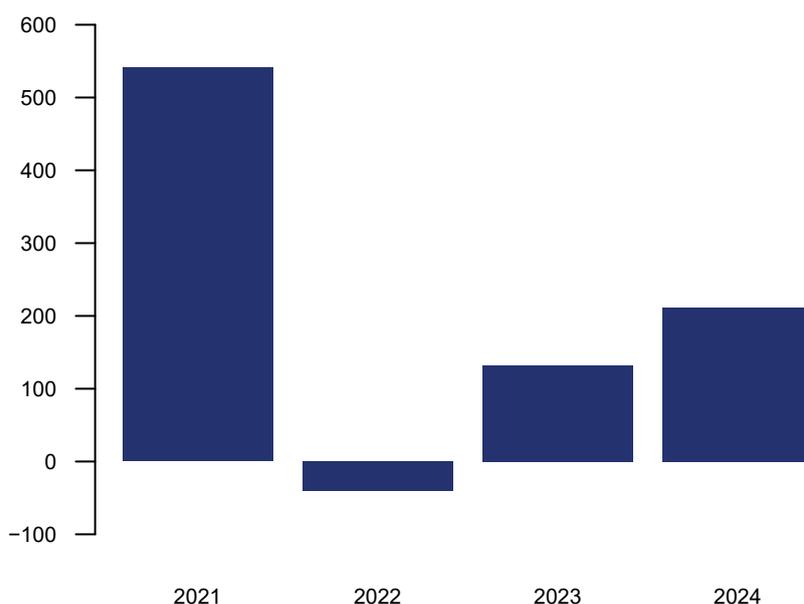
Il risultato tecnico medio per unità di rischio è pari a 15 euro (Allegato A – Tav. 30), rispetto ai -4 euro nell'anno precedente. In media, nel triennio pre-pandemico il risultato era pari a 16 euro.

Nel primo semestre 2024 si osserva, per il complesso della gestione tecnica danni, un consolidamento della ripresa della quota dell'utile derivante dalla gestione degli investimenti (da 1.273 milioni a 1.480 milioni), dovuta al miglioramento dei rendimenti finanziari. Ciò ha un effetto positivo sul risultato del conto tecnico del

ramo in esame, al lordo delle cessioni in riassicurazione, in utile per 211 milioni di euro (132 milioni nel corrispondente periodo dell'anno precedente). Quanto alla gestione eminentemente tecnica, a fronte di una crescita della raccolta premi di competenza (+8,5%), si registra uno sviluppo più contenuto delle spese di gestione (+2,6%) e dell'onere dei sinistri di generazione corrente (+3%)¹⁶.

Figura 9

Risultati tecnici nel I semestre
(milioni di euro)



Profittabilità attesa per polizza

Il margine atteso per polizza (Tav. 3)¹⁷ nel 2023 si attesta a -5 euro. Il risultato, seppur negativo, è in miglioramento rispetto all'anno precedente, grazie

16 Il risultato tecnico a fine 2024 potrà incorporare gli effetti:

- dell'aggiornamento operato a giugno 2024, con effetto dal 1° gennaio 2024, dal Tribunale di Milano delle tabelle relative alla liquidazione del danno biologico per le invalidità gravi (superiori a 9 punti di invalidità), includendo un aumento del 16,23% rispetto ai valori del 2021;
- del Decreto del Ministro delle Imprese e del Made in Italy del 16 luglio 2024 che ha rivalutato, a partire da aprile 2024, gli importi delle tabelle di invalidità per il risarcimento del danno biologico per lesioni di lieve entità.

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. 1/2024) è determinato dalla differenza tra l'importo dei premi e l'onere dei sinistri per singola polizza e risulta pari a 63,6 euro.

all'effetto combinato derivante dall'incremento del premio medio e dalla riduzione del premio puro.

Tavola 3

**Componenti del premio medio r.c. auto
(euro)**

Voci	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<i>(valori a prezzi costanti 2023)</i>						
Margine per polizza (D = A - B - C)	28	24	66	20	-12	-5
Premio medio (A)	392	386	371	349	319	316
Premio puro (B)	282	280	225	252	262	255
Spese di gestione per polizza (C)	83	82	80	76	69	65
<i>(valori a prezzi correnti)</i>						
Margine per polizza (D = A - B - C)	1	-1	39	0	-19	-5
Premio medio (A)	337	333	320	307	303	316
Premio puro (B)	265	263	212	239	256	255
Spese di gestione per polizza (C)	71	71	69	67	65	65

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

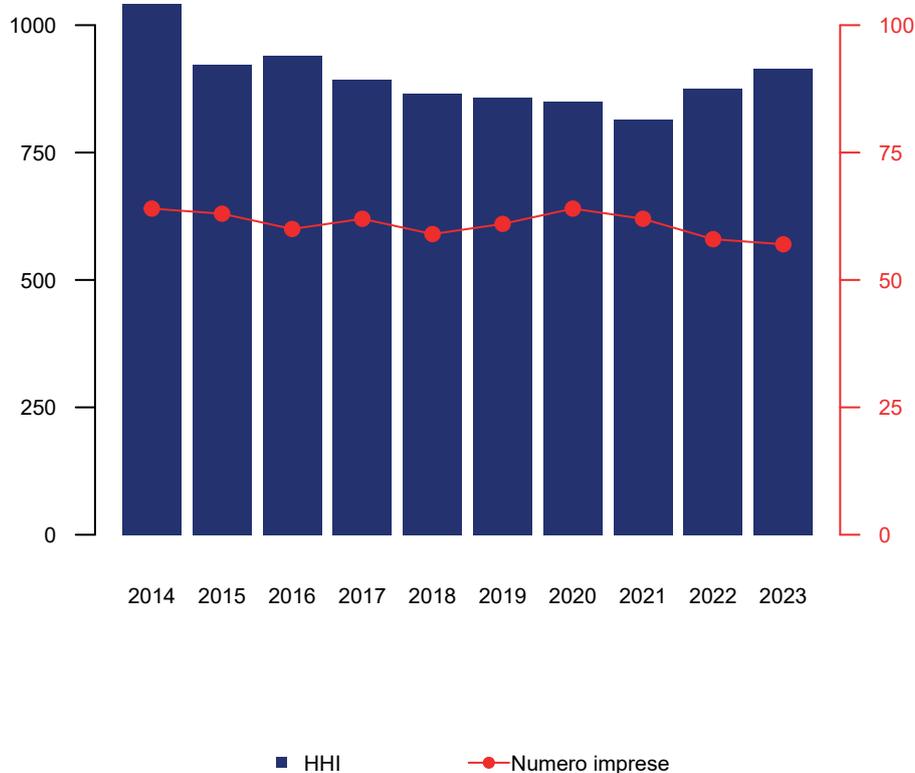
Evoluzione della struttura di mercato

La struttura di mercato nel comparto auto ha subito rilevanti cambiamenti. A fronte di una riduzione del numero di imprese operanti (-11% 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 914 nel 2023 (-12%).

Nel 2023 aumenta la quota di mercato detenuta dalle grandi compagnie: il 55% dei contratti in vigore è riconducibile alle prime 5 imprese del mercato. Le operazioni straordinarie poste in essere hanno influenzato la struttura di mercato, con l'HHI in aumento sull'anno precedente (+39 punti, +4,4%), interrompendo il trend di diminuzione osservato negli ultimi anni. Il 70% dei contratti è sottoscritto dalle prime 10 imprese del mercato (74% nel 2014), in aumento rispetto al 2022 (68%).

Figura 10

Concentrazione del mercato



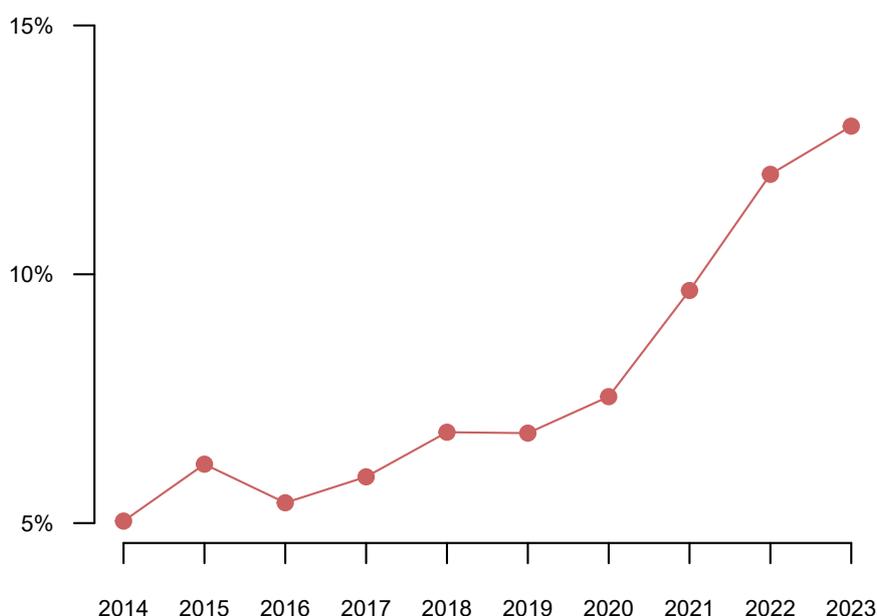
Premio medio – imprese SEE e vigilate

Nel 2023 tutte le imprese incluse nel perimetro di osservazione hanno aumentato i prezzi rispetto al 2022, in media del 5,6%. Le imprese SEE hanno registrato un incremento dei prezzi del +16,2%, a fronte di un aumento del +4,4% per le imprese vigilate.

Nonostante la crescita dei prezzi, si consolida la posizione delle imprese SEE, con un peso relativo per raccolta premi e unità di rischio (rispettivamente 12,9% e 13,0%) in aumento del +18,5% e del +8,1%. Le imprese SEE assicurano oltre 5,7 milioni di unità di rischio (+9,2%) e raccolgono premi per oltre 1,8 miliardi di euro (+26,4%).

Figura 11

Quota di mercato delle imprese SEE

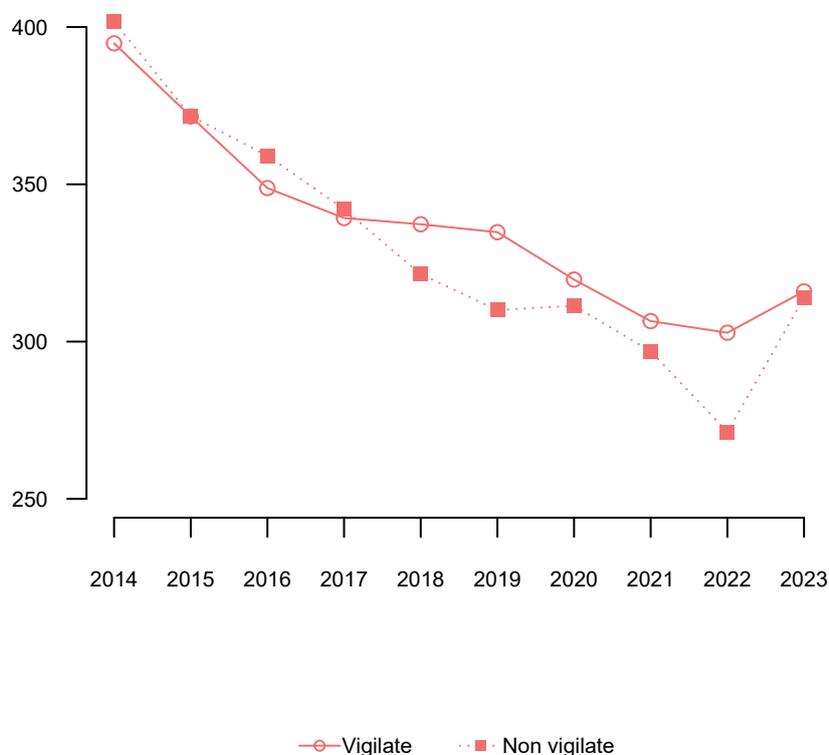


Gli incrementi si collocano in un contesto di generale aumento dei prezzi per la copertura r.c. auto (Fig. 12). Gli aumenti hanno allineato il prezzo medio delle imprese SEE (314 euro), al prezzo medio praticato dalle imprese vigilate (316 euro). Si interrompe il trend di riduzione dei prezzi per tali imprese, che ne ha supportato la forte crescita dimensionale osservata negli ultimi anni.

La profittabilità delle imprese SEE è sostenuta da un costo medio dei sinistri inferiore, pari a 4.358 euro, rispetto ai 5.076 euro registrati a livello di mercato delle imprese vigilate. Il differenziale deriva da un costo medio relativo ai sinistri accantonati a riserva (7.102 euro) più basso rispetto alle imprese vigilate (9.298 euro). Si osserva inoltre che le imprese non vigilate risultano più lente nel liquidare

Figura 12

Andamento premio medio imprese SEE e vigilate



i sinistri; in numeri, il 69% dei sinistri viene liquidato entro l'anno di accadimento, contro il 72% delle altre imprese¹⁸.

Struttura di mercato – canale distributivo

Nel 2023, l'87,3% dei contratti sono stati distribuiti da imprese che utilizzano prevalentemente i canali tradizionali, quali agenzie e broker. Le imprese che utilizzano il canale diretto detengono una quota di mercato del 10,1%, mentre quelle che intermediano tramite il canale bancario detengono il 2,6%, stabile rispetto al 2022 e al periodo pre-pandemico.

Il tasso di penetrazione delle imprese dirette risulta in riduzione, in termini di raccolta premi e di unità di rischio (rispettivamente -33,9% e -33,8%). La decrescita del premio medio per queste imprese non si è tradotta in un contestuale aumento della loro quota di mercato: il premio medio, pari a 263 euro, si confronta con un premio medio di 323 euro per le imprese che invece utilizzano i canali tradizionali.

18 Le velocità di liquidazione sono determinate non considerando i sinistri appostati a riserva IBNR.

Tavola 4**Veicoli-anno e premi contabilizzati per canale distributivo nel 2023**
(numero veicoli in migliaia di unità e premi in milioni di euro)

Canale distributivo	Fenomeno	Importi	Quota %
Canale tradizionale	Veicoli-anno ¹	38.603	87,2
	Premi lordi contabilizzati	12.460	89,2
Canale bancario	Veicoli-anno	1.165	2,6
	Premi lordi contabilizzati	0.332	2,4
Canale diretto	Veicoli-anno	4.476	10,1
	Premi lordi contabilizzati	1.177	8,4

¹ Inclusi i rischi assunti direttamente dalle Direzioni e le polizze r.c. auto del vettore.

A livello di mercato, il settore autoveicoli rappresenta il 75% del totale dei veicoli assicurati, seguito da autocarri (9,4%), motocicli (8,1%) e ciclomotori (1,8%). Le imprese tradizionali sono presenti in tutti i settori tariffari, in particolare sul settore delle autoveicoli (73%), dei motocicli (8%) e degli autocarri (10%).

Si osserva un certo grado di segmentazione tra i canali distributivi: le imprese che utilizzano il canale diretto sono maggiormente focalizzate sul settore delle autoveicoli (85%) e sul settore dei motocicli (12%), a discapito degli altri settori tariffari. Il canale bancario presidia i settori delle autoveicoli (84%), dei motocicli (7%) e degli autocarri (3%). La maggior parte degli autocarri è assicurata tramite canale tradizionale, dove la distribuzione risulta meno concentrata sulle autoveicoli. I ciclomotori presentano più uniformità tra i canali distributivi.

Tavola 5**Veicoli-anno per settore, tipologia canale distributivo**
(numero veicoli in milioni di unità; imprese vigilate e SEE)

	Totale	di cui: Autoveicoli	Autocarri	Ciclomotori	Motocicli
Canale tradizionale	38,6	28,3	4,0	0,7	3,1
<i>peso %</i>	100,0%	73,4%	10,5%	1,9%	8,0%
Canale bancario	1,2	4,1	0,2	0,1	0,8
<i>peso %</i>	100,0%	83,8%	3,2%	2,2%	7,0%
Canale diretto	4,5	3,8	0,1	0,8	0,5
<i>peso %</i>	100,0%	85,2%	2,5%	0,2%	11,8%

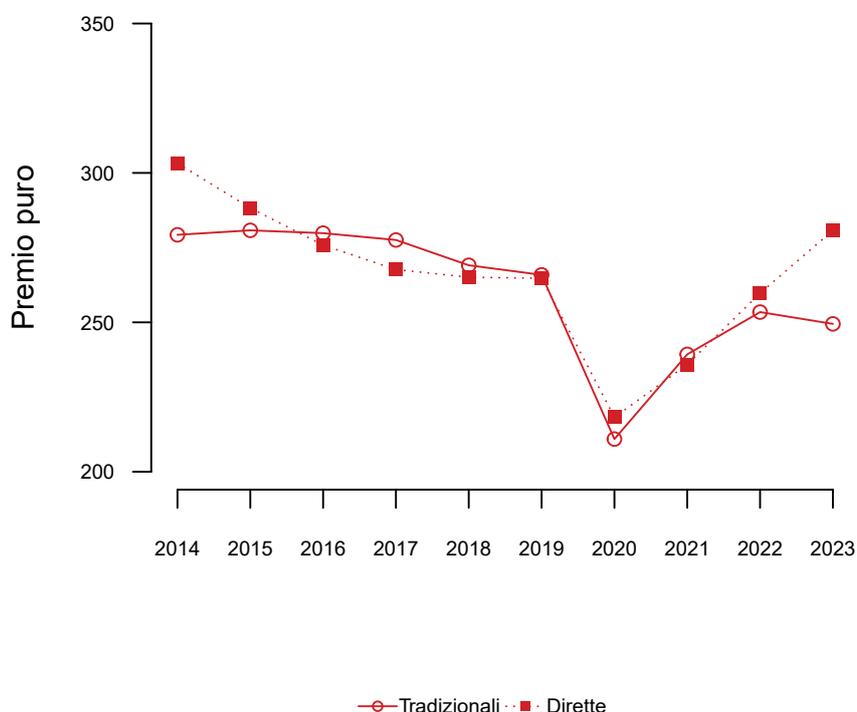
Il premio puro per le imprese dirette risulta pari a 281 euro, in aumento del +8,1% rispetto al 2022. La dinamica è guidata dall'aumento della frequenza sinistri, in crescita

del +0,4% (5,8% nel 2023). Il profilo di rischio associato ai portafogli delle imprese dirette risulta in peggioramento: a una diminuzione della quota di mercato si affianca un aumento della frequenza sinistri per i rischi trattenuti, indice di un processo di segmentazione di mercato tale da accrescere l'anti-selezione verso le imprese dirette.

Il premio puro per le imprese tradizionali risulta pari a 250 euro. Il dato, sostanzialmente inferiore rispetto alle imprese dirette, risente positivamente di una frequenza sinistri inferiore, pari al 5,0%, sia pure a fronte di un costo medio dei sinistri superiore (5.000 euro, rispetto ai 4.858 euro delle imprese dirette).

Figura 13

**Premio puro per canale distributivo
(euro)**

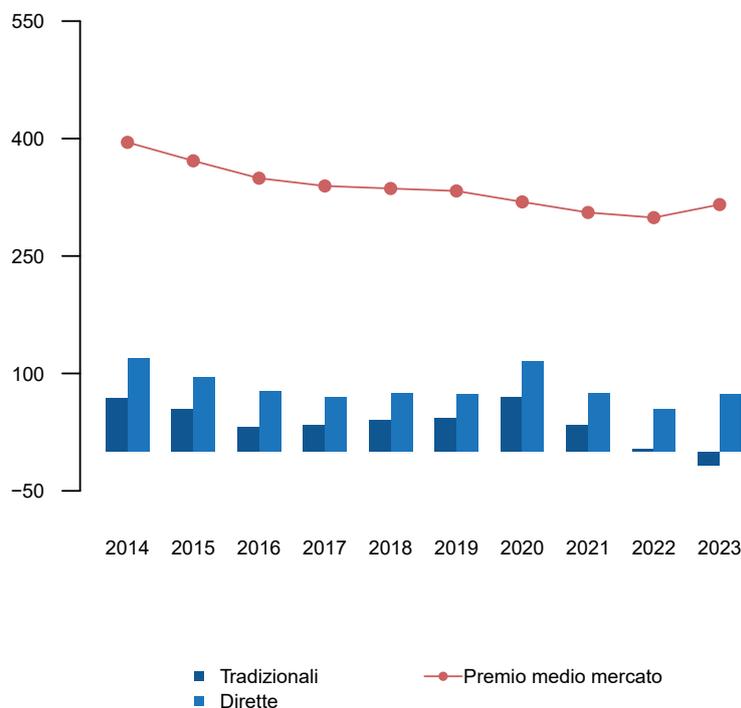


Per le imprese dirette, l'andamento congiunto del premio medio e del premio puro genera un margine per polizza negativo, pari a -17,8 euro, in forte peggioramento rispetto ai 3,3 euro dell'anno precedente. Per le imprese tradizionali il margine è positivo e pari a 73 euro, in aumento del 37% rispetto al 2022.

La redditività delle imprese dirette è maggiormente pro-ciclica rispetto alle imprese tradizionali. Nel periodo pandemico, caratterizzato da prezzi in discesa e una frequenza sinistri ridotta, la redditività di tali imprese si è dimostrata ampiamente positiva mentre nell'attuale contesto di mercato, connotato da prezzi e sinistrosità in aumento, il margine per polizza risulta negativo e in riduzione di oltre 52 euro rispetto al 2021 (Fig. 14).

Figura 14

Premio medio di mercato, margini per polizza
(canale distributivo, euro)



Diffusione geografica delle imprese dirette

Nel 2023 le imprese dirette detengono rilevanti quote di mercato al Nord e in province del Centro come Roma (Fig. 15). In diverse province tale quota di mercato supera il 15% (31,0% Trieste; 21,5% Roma).

Pur tenendo presente che la frequenza sinistri in molte province dove sono più diffuse le polizze distribuite da imprese dirette è mediamente più bassa rispetto al dato nazionale (meno del 4% nel Nord-est), si rileva che le imprese dirette tendono ad attrarre assicurati più rischiosi in province caratterizzate da una bassa sinistrosità. La frequenza sinistri osservata per queste compagnie è mediamente più elevata rispetto al dato di mercato a parità di provincia (Fig. 16). In un contesto di mercato maggiormente sfidante, portafogli più rischiosi possono condurre a margini economici non sostenibili nel medio/lungo termine, spingendo alcuni operatori a valutare positivamente eventuali azioni di *exit*¹⁹.

19 A riprova di questa affermazione, una compagnia diretta ha presentato istanza di rinuncia all'esercizio dei rami r.c. auto a settembre 2024.

Figura 15

Variabilità geografica della quota di mercato delle imprese dirette

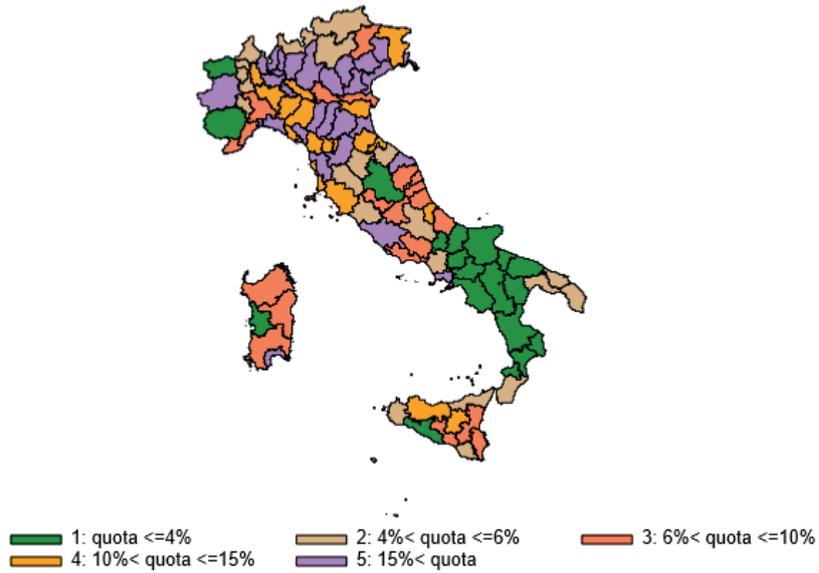
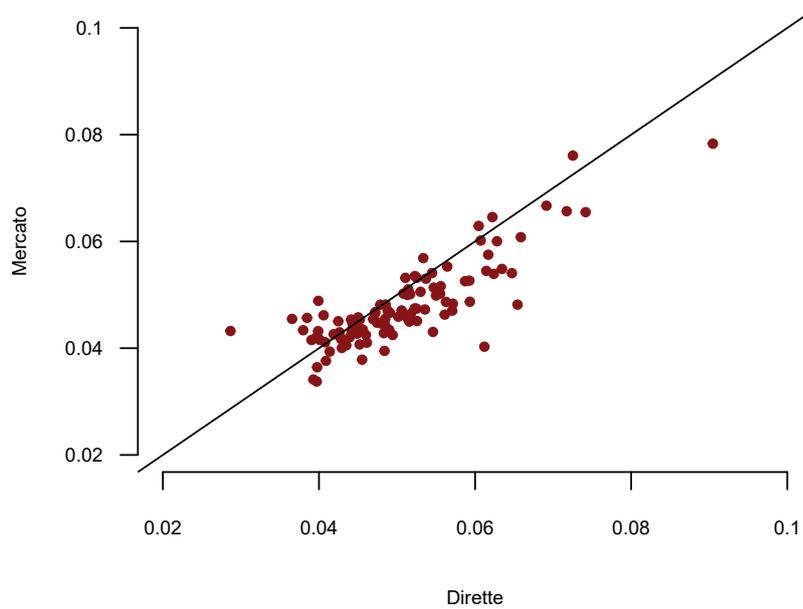


Figura 16

Frequenza sinistri
(base provinciale, %)



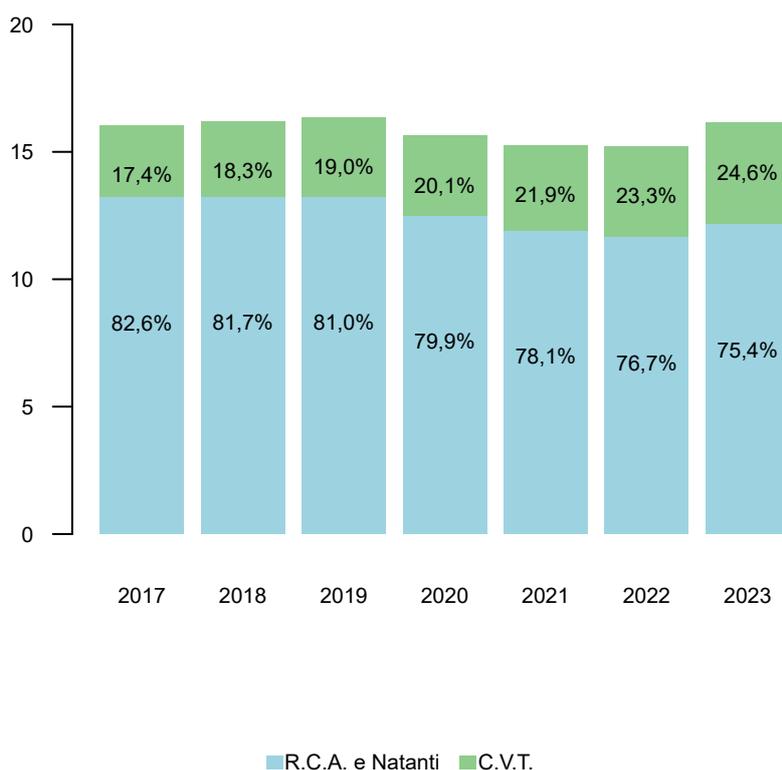
3. COMPARTO AUTO E RAMO CORPI DI VEICOLI TERRESTRI (CVT)

Il comparto auto

Il volume dei premi contabilizzati nel comparto auto (rami 3, 10, 12) nel 2023 ammonta a 16,1 miliardi, pari al 42,4% della produzione nei rami danni. Tale quota risulta stabile rispetto al 42,6% del 2022. L'incidenza delle garanzie accessorie è in continuo aumento: il 24,6% dei premi raccolti nel comparto auto è riconducibile al ramo CVT.

Figura 17

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



Il risultato complessivo del conto tecnico nel comparto auto è pari a 547 milioni di euro, in aumento di 543 milioni rispetto al 2022 (-212 milioni sul 2019). L'andamento è riconducibile al risultato positivo nel ramo r.c. auto e natanti (581 milioni contro una perdita di -154 milioni nel 2022) e alla perdita registrata nel

ramo CVT, pari a -34 milioni nel 2023 (158 milioni di utile nel 2022), provocata dalla crescita dei furti e dei danni da elementi naturali, in particolare grandine, che hanno interessato i veicoli per i quali è stata attivata l'apposita garanzia assicurativa.

Per la prima volta, il contributo del ramo CVT al risultato complessivo del comparto auto risulta essere negativo.

La raccolta premi

La raccolta realizzata nel 2023 per il ramo CVT 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 4.410 milioni di euro, in crescita del +13,5% sul 2022. Aumenta il tasso di penetrazione delle imprese SEE con una quota di mercato che raggiunge il 9,9% del totale (8,8% nel 2022), corrispondente a una raccolta premi pari a 436,9 milioni (+27,7% rispetto all'anno precedente).

La raccolta premi – ramo CVT

I premi del lavoro diretto italiano nel ramo CVT²⁰ raccolti dalle imprese vigilate (Allegato B – Tav. 1, Fig. 18a) sono pari a 3.973 milioni di euro, in crescita del +12,1% sul 2022 e del +26,5% sul 2020²¹. L'incidenza sul totale dei rami danni continua a salire e raggiunge il 10,4% (9,9% nel 2022).

Diminuisce la quota di mercato delle imprese che si avvalgono in prevalenza del canale diretto, pari al 9,1%. Le imprese operanti principalmente nel canale bancario/finanziario detengono una quota residuale (2,5%).

Nel primo semestre 2024, prosegue l'incremento della raccolta dei premi CVT lordi contabilizzati, che ammonta a 2.232 milioni di euro (+13,6% su base annua)²², consolidando la crescita in atto da alcuni anni.

La quota di mercato delle imprese SEE si attesta al 10,9%, in ulteriore progresso rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente.

20 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.

21 La crescita della raccolta premi del ramo nel 2023 è influenzata dall'incremento delle immatricolazioni, nonostante l'aumento dell'anzianità mediana del parco veicolare e dagli incrementi tariffari. In particolare le prime crescono del 18% dopo la flessione (-10,6%) dell'anno precedente, anche se restano inferiori dell'11% rispetto al 2019 (ACI Open Data - Annuario - Capitolo 2, Tav. II.1).

22 La crescita della raccolta premi del ramo CVT nel primo semestre 2024 è pertanto influenzata soprattutto dagli incrementi tariffari relativi alla garanzia furto e alle coperture collegate agli eventi naturali e ai cristalli, come conseguenza dell'intensificarsi degli eventi calamitosi e dell'aumento dei costi della riassicurazione passiva, in quanto in tale periodo si rileva un sensibile rallentamento nella crescita delle immatricolazioni di autovetture, con un incremento del +5,1% rispetto alla prima metà del 2023 che si ridimensiona ulteriormente al +2,5% a fine Ottobre 2024 (ACI, Auto-Trend, Novembre 2024).

Figura 18a

Raccolta premi annuale nel ramo CVT
(% e milioni di euro)

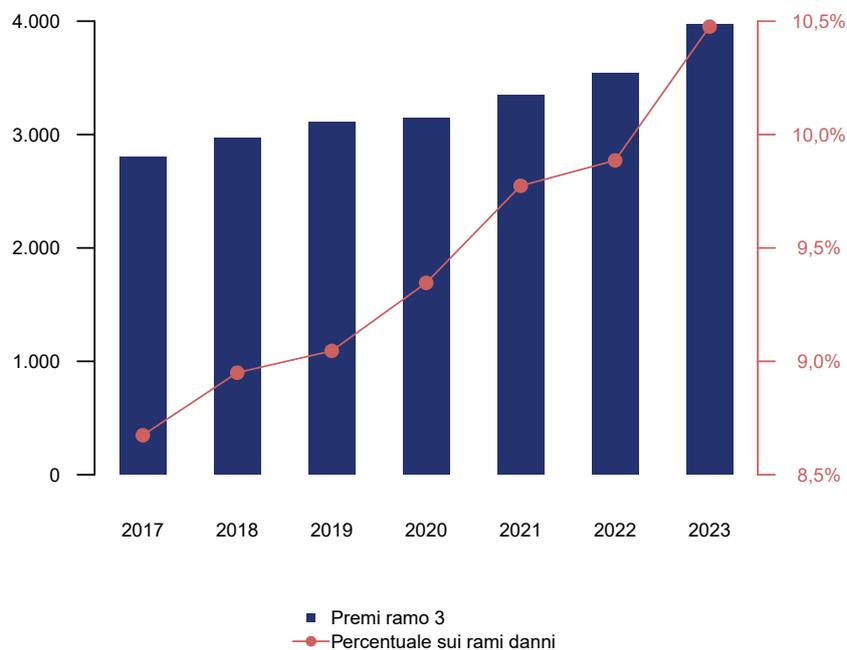
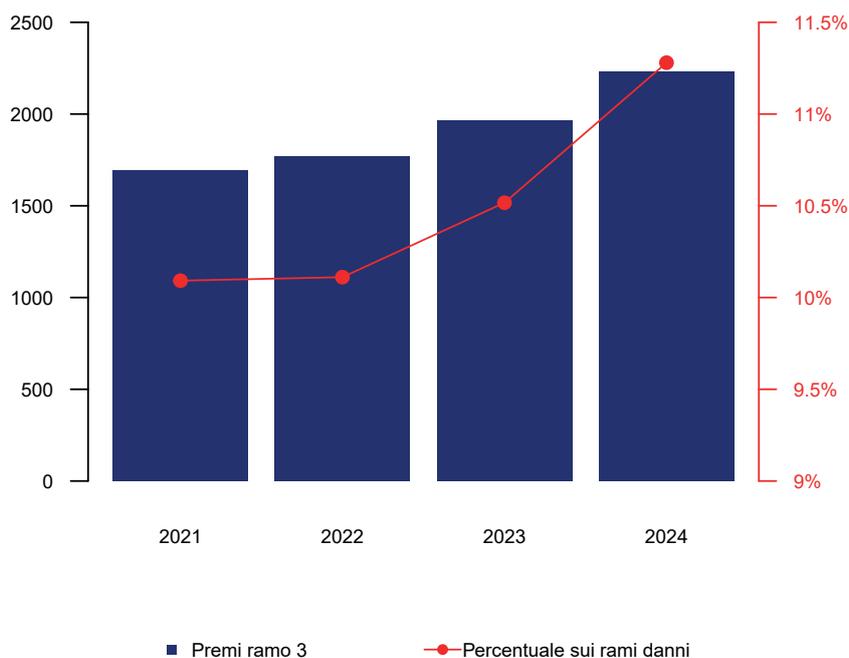


Figura 18b

Raccolta premi del I semestre nel ramo CVT
(% e milioni di euro)



I costi di gestione – ramo CVT

Nel 2023 l'*expense ratio* per le garanzie accessorie risulta stabile su base annua e pari al 31,5% (vedi Allegato B – Tav. 6), in crescita 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 (22,1% dei premi) rispetto al ramo r.c. auto (10,7% dei premi). La composizione delle spese di gestione è invariata nel tempo (Allegato B – Tav. 6).

Le imprese dirette presentano un *expense ratio* più elevato, pari al 41,4% e che risente dell'elevata incidenza delle spese di acquisizione e incasso. Per le imprese che distribuiscono tramite canali tradizionali l'indicatore risulta pari al 30,4%, grazie a un'incidenza inferiore delle provvigioni.

Frequenza e costo medio dei sinistri – ramo CVT

I sinistri con seguito del ramo CVT relativi all'anno di accadimento (Tav. 6 e Allegato B – Tav. 9) sono 1,6 milioni (+25,2% sul 2022), principalmente a causa della crescita dei furti auto²³ e dei sinistri connessi con le coperture kasco/collisione. La frequenza sinistri è pari al 7,34%, in aumento rispetto al 2022 (5,89%).

Tavola 6

Veicoli assicurati e sinistri denunciati con seguito

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) (%)
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
2023	21.589.436	+0,5	1.583.877	+25,2	7,34
<i>Var. 2023/2018</i>		+9,4		+39,8	

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

(**) Variazioni rispetto all'anno precedente.

- 23 Sulla base di dati del Ministero dell'Interno e di stime di mercato, nel 2023 si consolida il trend di 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 2023 supera il livello raggiunto nel 2019.

Il costo medio dei sinistri 2023 pagati nell'anno di accadimento ammonta a 1.633 euro (Allegato B – Tav. 15 e Tav. 18ter), in aumento su base annua del +6,2% in termini nominali (+0,7% in termini reali²⁴). L'ammontare medio riservato al lordo dei sinistri IBNR è pari a 2.868 euro, in aumento del +13,5% rispetto al 2022. Ne consegue un costo medio complessivo pari a 1.997 euro (Allegato B – Tavole 18 e 18bis), in crescita del +14,4% in termini nominali (+10,3% in termini reali).

L'andamento crescente del costo medio e della frequenza sinistri (+24,6%) determinano il forte aumento del premio puro (+42,5% in termini nominali e +35,3% in termini reali), che si attesta a 146,5 euro rispetto ai 102,8 euro del 2022.

Principali indicatori tecnici – ramo CVT

Gli indicatori tecnici del *loss ratio* (Allegato B – Tav. 22) e *combined ratio* di competenza²⁵ sono in crescita e raggiungono rispettivamente l'82,7% (63,8% nel 2022) e il 114,1% (96,5% nel 2022) dei premi di competenza. Nel 2023 il *combined ratio* del ramo supera ampiamente la soglia del 100% generando la perdita tecnica storicamente più elevata.

Le imprese che si avvalgono prevalentemente del canale diretto per distribuire i loro contratti presentano un *loss ratio* di competenza, pari al 73,6%, più basso rispetto a quello relativo all'insieme delle imprese con prevalente canale tradizionale, che raggiunge l'80,9%. Tuttavia, il *combined ratio* delle imprese dirette (pari al 118,3%) risulta sostanzialmente sullo stesso livello di quello delle imprese tradizionali (pari al 118,7%) a causa della rilevante incidenza sulla raccolta delle prime delle provvigioni di acquisizione e di incasso²⁶, le quali portano il valore dell'*expense ratio* (44,7%) a un livello più elevato in confronto a quello del gruppo di imprese a prevalente canale tradizionale (37,8%).

La gestione dei sinistri accaduti in anni precedenti a quello di bilancio, comprensiva del saldo dei recuperi, produce un limitato impatto positivo sul saldo e sul risultato

24 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.

25 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. Per la determinazione dell'*expense ratio* è utilizzato al denominatore il valore dei premi di competenza anziché quello dei premi contabilizzati.

26 La più elevata incidenza delle provvigioni per le compagnie che utilizzano il canale diretto è da ascrivere all'elevato peso di alcune voci stipendiali, tra cui la componente variabile della retribuzione del personale dipendente addetto alla vendita.

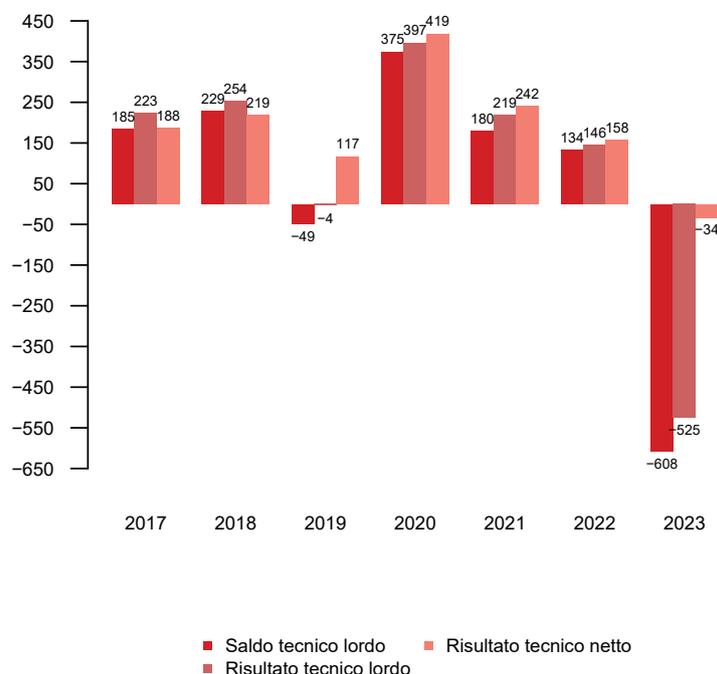
del conto tecnico del ramo CVT, pari allo 0,1% dei premi di competenza. Tale indice²⁷ è in contrazione (0,7% nel 2022).

Risultato del conto tecnico – ramo CVT

Il risultato del conto tecnico al netto della riassicurazione (Allegato B – Tav. 24 e Fig. 19) è per la prima volta in perdita per -34 milioni di euro, il -0,9% dei premi di competenza (158 milioni di utile nel 2022).

Figura 19

Risultati del conto tecnico (milioni di euro)



La flessione del risultato del conto tecnico rispetto all'anno precedente riflette in primo luogo l'impennata dell'onere dei sinistri (+972 milioni di euro) e secondariamente della crescita delle spese di gestione (+128 milioni). Il risultato della gestione meramente tecnica, misurato dal saldo tecnico, fortemente negativo per -608 milioni a causa dell'impatto dei sinistri, è attenuato dal saldo

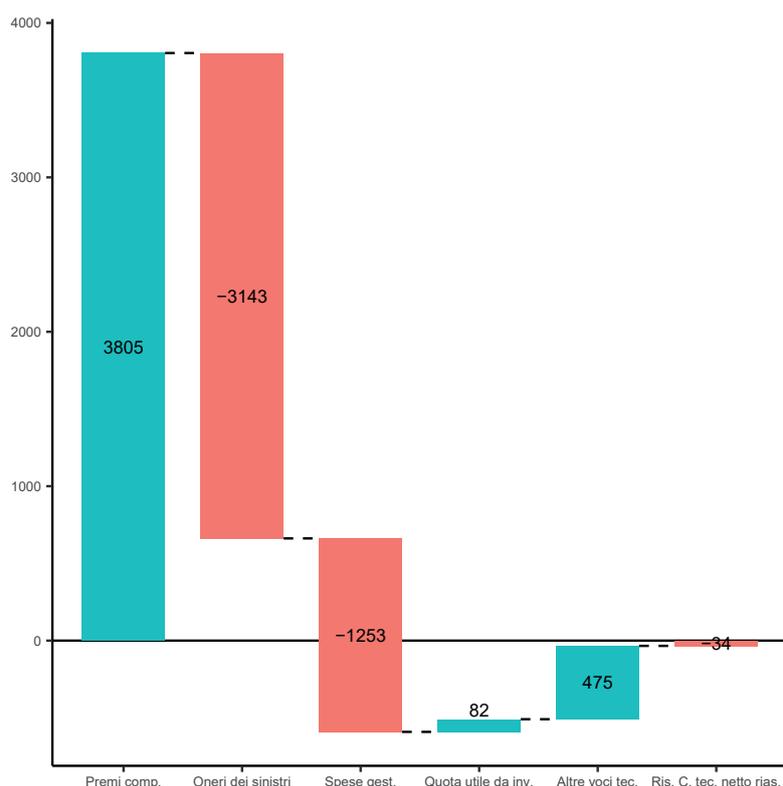
27 Aggiungendo al *loss ratio* e al *combined ratio* di competenza l'effetto economico derivante dalla gestione dei sinistri avvenuti in precedenti esercizi (0,1% dei premi di competenza) si ottengono rispettivamente il *loss ratio* e il *combined ratio* che considerano il complesso dei sinistri e che nel 2023 sono pari rispettivamente all'82,6% e al 115,5%.

positivo delle cessioni in riassicurazione (+492 milioni) e dall'aumento dell'utile sugli investimenti (+69 milioni).

Nei primi sei mesi del 2024, si registra un peggioramento della gestione tecnica, al lordo delle cessioni in riassicurazioni, rispetto al corrispondente periodo del 2023, e quindi prosegue il trend negativo del risultato tecnico lordo. La crescita della raccolta premi di competenza (+12,9% nel semestre), trainata dagli incrementi dei prezzi delle coperture, e il moderato sviluppo degli utili da investimenti²⁸ conseguente al migliorato andamento dei mercati finanziari, non riescono a compensare l'incremento degli oneri dei sinistri di generazione corrente (+9,4%) unitamente alla crescita degli importi dei pagamenti (+70,8%) e della riserva sinistri (+102,5%) afferenti alle generazioni precedenti. Tutto ciò, unitamente al verificarsi di eventi calamitosi e grandinigeni di vasta portata nella seconda metà del 2024, fa ragionevolmente prevedere un risultato tecnico negativo anche a fine 2024.

Figura 20

Componenti del risultato tecnico 2023 – CVT
(milioni di euro)



28 Utili derivanti dagli investimenti di attivi a copertura delle riserve tecniche del ramo.

In termini relativi, il risultato tecnico del ramo CVT (Allegato A – Tav. 25) è pari a 1,6 euro per unità di rischio, in riduzione di -8,9 euro su base annua e di -7,1 euro rispetto al 2019.

Profittabilità attesa per polizza – ramo CVT

Il margine tecnico atteso per polizza²⁹ è fortemente negativo, pari a -20,5 euro, a causa dell'aumento del premio puro (+42,5% rispetto al 2022) e delle spese unitarie di gestione (+10,8%), che sovrapazano ampiamente la crescita del premio medio (Tav. 7 e Allegato B – Tav. 18ter per il premio medio).

Tavola 7

Componenti del premio medio CVT

Voci	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<i>(euro, valori a prezzi correnti)</i>						
Margine per polizza (D = A - B - C)	14,9	0,7	18,3	11,1	9,8	-20,5
Premio medio (A)	150,3	145,4	142,0	149,2	164,9	184,0
Premio puro (B)	88,0	98,1	78,8	90,6	102,8	146,5
Spese di gestione per polizza (C)	47,4	46,6	44,9	47,5	52,4	58,0
<i>(euro, valori a prezzi costanti 2023)</i>						
Margine per polizza (D = A - B - C)	20,6	4,9	24,6	16,3	12,0	-20,5
Premio medio (A)	174,8	168,2	164,7	170,0	173,8	184,0
Premio puro (B)	99,1	109,4	88,0	99,5	106,6	146,5
Spese di gestione per polizza (C)	55,1	53,9	52,1	54,1	55,2	58,0

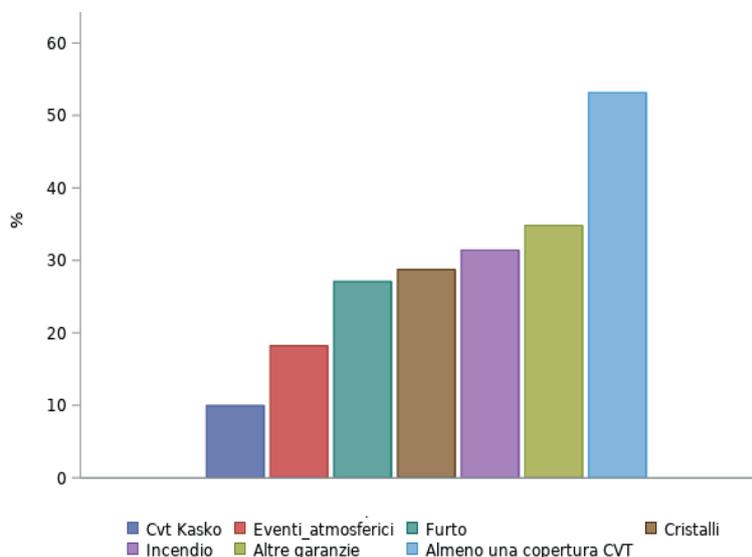
Tasso di penetrazione delle clausole accessorie CVT nel ramo r.c. auto

L'incidenza delle garanzie accessorie nel comparto auto è in costante aumento in termini di raccolta premi e di diffusione su tutto il territorio nazionale. Nel primo semestre 2024, le polizze con almeno una copertura CVT attiva sono oltre il 53%³⁰ del totale. Le coperture più diffuse sono incendio (32%), cristalli (29%) e furto (28%).

- 29 Il margine tecnico atteso per polizza non conteggia la quota dell'utile degli investimenti posti a copertura delle riserve tecniche del ramo.
- 30 I dati presentati provengono dall'Indagine sui prezzi effettivi per la garanzia r.c. auto (IPER) e fanno riferimento al 2° trimestre 2024. La rilevazione da luglio 2023 include informazioni sulla presenza delle garanzie accessorie.

Figura 21

Quota polizze con CVT per tipologia di garanzia



Si osserva che la copertura kasko non risulta particolarmente diffusa (10%). Tra le altre coperture (35%) è rilevante la presenza delle clausole infortunio del conducente (37%) e assistenza stradale (68%).

Diffusione geografica delle clausole accessorie (CVT) nel ramo r.c. auto

La distribuzione delle garanzie CVT non è uniforme, con una più ampia diffusione al Nord rispetto al Sud e alle Isole. In gran parte delle province del Nord, oltre il 63% dei contratti presenta almeno una clausola accessoria: a Pavia e Lodi la percentuale di contratti con almeno una garanzia raggiunge il 75%.

Al Sud e nelle Isole gran parte delle province presenta un tasso di penetrazione delle garanzie accessorie inferiore al 40%, con i valori più bassi ad Agrigento e Lecce (28%).

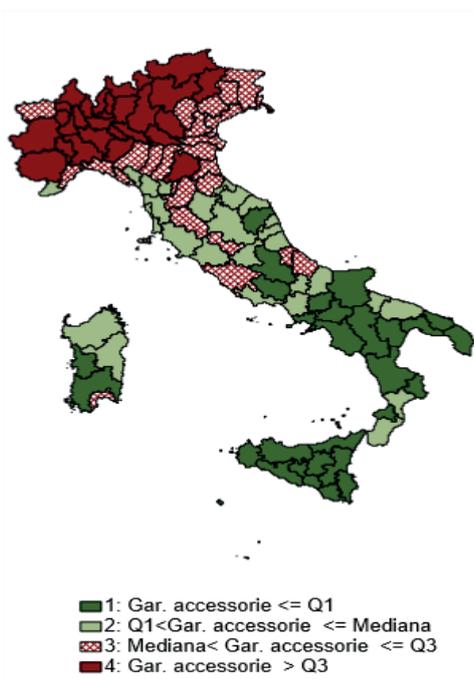
La presenza di una garanzia CVT risulta in primo luogo correlata con le caratteristiche del veicolo e in misura minore con il premio pagato.

Dalle analisi di correlazione tra le province si osserva che al crescere del premio diminuisce lievemente l'incidenza delle garanzie accessorie (-17,4).

Il canale distributivo mediante cui viene stipulata la polizza r.c. auto influenza la diffusione delle garanzie accessorie. Il canale bancario presenta un'incidenza più alta delle garanzie accessorie (69%), rispetto al canale tradizionale (54%) e diretto

Figura 22

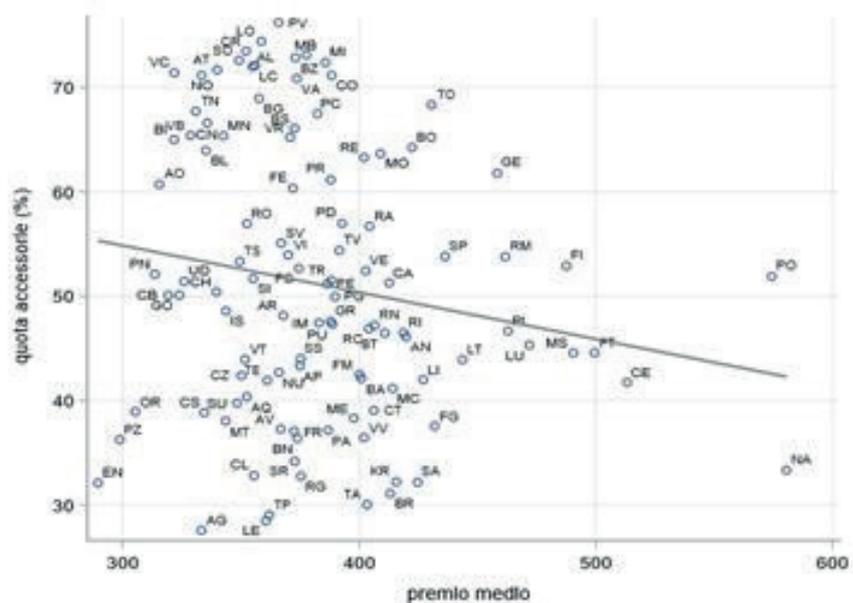
Tasso di penetrazione provinciale



(38%). Per le imprese del canale diretto sono particolarmente diffuse le clausole cristalli (73%) e incendio (77%).

Figura 23

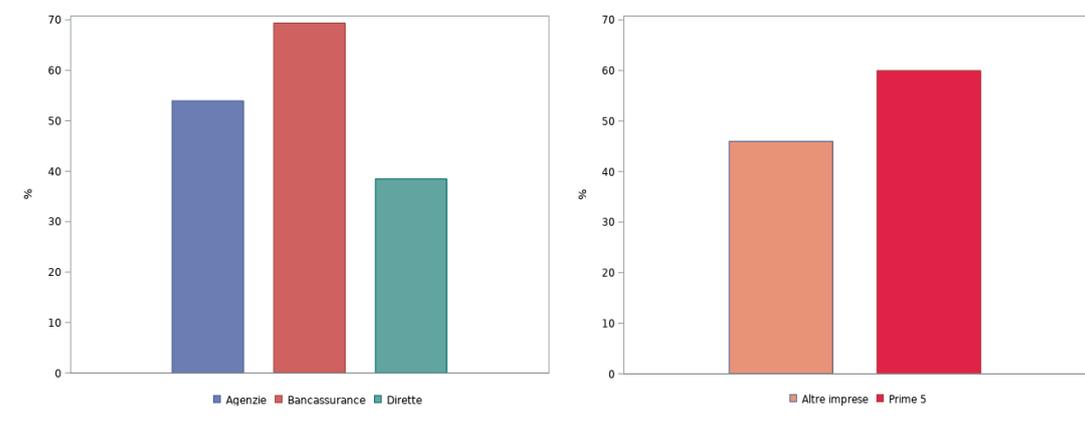
Premio medio e diffusione geografica delle garanzie CVT al 2° trimestre 2024



Le prime 5 imprese del mercato a fine 2023, detengono una quota di mercato complessiva nelle CVT del 60%. Per le grandi imprese, oltre 6 contratti su 10 presentano almeno una garanzia, dato superiore a quello di mercato (53%).

Figura 24

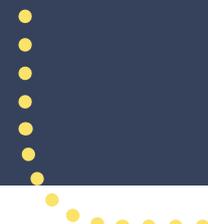
Diffusione delle garanzie CVT per canale distributivo e tipologia di impresa



Analisi di correlazione dai dati sui contratti

Dall'analisi statistica, basata su un modello di regressione non lineare (*logit*), è emerso che:

- in presenza di scatola nera, la probabilità che al contratto sia associata una garanzia accessoria è del 29% e risulta, a parità di fattori, più elevata rispetto a un contratto sprovvisto di scatola nera (17%);
- se il contratto è un nuovo rischio, la probabilità che al contratto sia associata una tipologia di CVT è più bassa del 58% rispetto a un contratto rinnovato, a parità di fattori;
- all'aumentare della classe di Bonus Malus, la probabilità che al contratto sia associata una garanzia accessoria, si riduce. Per le classi più elevate (dalla 11 alla 18) la probabilità di sottoscrivere una garanzia accessoria è sostanzialmente nulla, rispetto a un contratto in prima classe;
- la probabilità che al contratto venga associata una garanzia accessoria aumenta in media del 39%, se l'assicurato ha un'età superiore ai 24 anni, rispetto a quelli con un'età tra i 18 e 24 anni, a parità di fattori;
- all'aumentare della cilindrata del veicolo, diminuisce la probabilità che venga sottoscritta una garanzia accessoria: per un veicolo con una cilindrata superiore ai 2000 cc, la probabilità diminuisce del 33% rispetto a un veicolo con una cilindrata inferiore ai 1000 cc, a parità di fattori;
- se il contratto è stato sottoscritto in una grande area urbana, la probabilità



che a questo sia associata una garanzia accessoria aumenta del 18%, coerentemente con la necessità dei clienti di proteggersi da rischi quali furto e incendio che hanno una maggiore probabilità di materializzarsi in aree densamente popolate;

- al crescere del valore e dell'età del veicolo, la probabilità che al contratto sia associata una garanzia accessoria, diminuisce. Per i veicoli con un valore commerciale superiore ai 10.000 euro, la probabilità si riduce del 47%, rispetto a un veicolo con un valore residuo inferiore (minore di 5.000 euro), a parità di altri fattori di rischio.

Dalle evidenze sopra descritte emerge che sia le caratteristiche del veicolo, sia le caratteristiche del guidatore possono influenzare in maniera rilevante la probabilità di sottoscrivere almeno una copertura aggiuntiva.

Il prezzo finale della copertura obbligatoria è influenzato dalla presenza o meno di una clausola CVT: in media, in presenza di una garanzia accessoria, il premio diminuisce del 3,3%. In presenza di una copertura non obbligatoria, lo sconto applicato aumenta in media del 6,2%³¹, a parità di fattori.

31 Dato significativo con un livello di confidenza pari al 5%. Il campione preso in esame è composto da 300.000 osservazioni.

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)³² sottoposte alla vigilanza prudenziale dell'IVASS;
- la rilevazione sui Dati Tecnici r.c. auto, la quale include le imprese con sede legale in uno Stato SEE, ammesse a operare in Italia nel comparto auto in regime di stabilimento e di I.p.s.;
- l'indagine IPER, da cui derivano i dati sui prezzi effettivi per la garanzia r.c. auto per le autovetture a uso privato e informazioni sulla presenza delle garanzie accessorie nei contratti r.c. auto.

I dati del presente Bollettino si riferiscono al lavoro diretto italiano³³.

Il perimetro di analisi

Le informazioni su premi e sinistri riguardano le imprese sottoposte alla vigilanza prudenziale dell'istituto, e 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 e 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 correnti³⁴.

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

33 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 I.p.s. per la copertura dei rischi localizzati in altri Stati dello SEE, 2) quella effettuata in Stati non aderenti allo SEE (esclusivamente in regime di I.p.s.).

34 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.

Per ogni termine tecnico o grandezza presente nel Bollettino si rinvia al Glossario dei termini assicurativi disponibile sul sito dell'IVASS³⁵.

Il sistema CARD per la r.c. auto

Con l'introduzione dal 1° febbraio 2007 della Procedura di Risarcimento Diretto, i sinistri del mercato r.c. auto sono ripartiti in:

sinistri CARD, direttamente trattati e liquidati dall'impresa gestionaria per conto dell'impresa debitrice, ai sensi delle procedure risarcitorie di cui agli artt. 141 (CARD-CTT) e 149 (CARD-CID) del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 del Codice delle Assicurazioni Private (di seguito CAP), comprensivi dei sinistri c.d. CARD NATURALI occorsi tra veicoli assicurati presso la medesima impresa. La compagnia gestionaria liquida il danno secondo il costo effettivamente accertato e riceve in seguito un rimborso³⁶ da parte della compagnia debitrice³⁷;

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:

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

35 [Relazione_annuale_2023_glossario.pdf](#)

36 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).

37 L'analisi storica degli indicatori tecnici del sistema CARD può essere alterata dall'introduzione nel 2009 della obbligatorietà per tutte le imprese di gestire con la procedura di 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.

dove:

n indica l'anno di bilancio di riferimento del bollettino (2023);

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

Indicatori di redditività per polizza

Nel testo si commentano tre indicatori di redditività per polizza:

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;

marginale 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;

marginale 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 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 le imprese con sede legale in uno Stato SEE, ammesse a operare in Italia nel comparto auto in regime di stabilimento e di l.p.s., che presentano i bilanci e le segnalazioni di vigilanza alle Autorità dello Stato di origine cui compete il controllo di solvibilità³⁸.

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.

38 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 l.p.s., la sola quota relativa alle imprese vigilate dall'IVASS copre l'87% del suddetto insieme. Il restante 13,0% è quindi raccolto dalle imprese SEE ammesse a operare in Italia.

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 2023 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;
- 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.

Tavola 8

Imprese operanti nel mercato r.c. auto in Italia

Tipologia di Impresa	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022	Variazione rispetto al 31 dicembre 2022
Imprese vigilate IVASS (A)	40	41	-1
<i>di cui:</i>			
<i>Imprese nazionali</i>	38	39	-1
<i>Rappresentanze di imprese extra SEE</i>	2	2	0
Rappresentanze vigilate SEE (B)	18	18	0
<i>di cui:</i>			
<i>in stabilimento</i>	9	9	0
<i>in l.p.s.</i>	9	9	0
Totale Imprese partecipanti = (A) + (B)	58	59	-1

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.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.

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







