



**I V A S S**  
ISTITUTO PER LA VIGILANZA  
SULLE ASSICURAZIONI



# **Bollettino Statistico**

## **L'attività assicurativa nel comparto auto (2019-2024)**

Anno XIII n. 4 – aprile 2026



**Bollettino Statistico**  
**L'attività assicurativa nel comparto auto**  
**(2019-2024)**

Anno XIII n. 4 – aprile 2026

(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

<b>SINTESI</b>	5
Rami r.c. auto e natanti	5
Ramo corpi di veicoli terrestri (CVT)	6
<b>1. PANORAMICA DI MERCATO – R.C. AUTO E NATANTI</b>	7
La raccolta premi – ramo r.c. auto e natanti	7
Frequenza, costo medio dei sinistri e premio puro – ramo r.c. auto e natanti	8
La velocità di liquidazione dei sinistri	11
I costi di gestione – ramo r.c. auto e natanti	12
Loss e combined ratio – ramo r.c. auto e natanti	13
Saldo tecnico tecnico lordo – ramo r.c. auto e natanti	14
Utile finanziario imputato al conto tecnico – ramo r.c. auto e natanti	14
Saldo delle cessioni in riassicurazione – ramo r.c. auto e natanti	15
Risultato del conto tecnico – ramo r.c. auto e natanti	15
Risultato tecnico del primo semestre 2025 - ramo r.c. auto e natanti	18
<b>2. DINAMICHE DI MERCATO NEL RAMO R.C. AUTO E NATANTI</b>	19
Struttura di mercato: evoluzione	19
Profittabilità e <i>loss ratio</i>	20
Il margine tecnico: quadro descrittivo provinciale	23
Premio puro e margine per polizza	23
Le province outliers	23
Le imprese SEE	26
<b>3. COMPARTO AUTO E RAMO CORPI DI VEICOLI TERRESTRI (CVT)</b>	28
Il comparto auto	28
La raccolta premi – ramo CVT	29
I costi di gestione – ramo CVT	30
Frequenza, costo medio dei sinistri e premio puro – ramo CVT	31

<i>Loss ratio e combined ratio</i> – ramo CVT	32
Saldo tecnico tecnico lordo – ramo CVT	33
Utile finanziario imputato al conto tecnico – ramo CVT	33
Saldo delle cessioni in riassicurazione – ramo CVT	33
Risultato del conto tecnico – ramo CVT	34
Profittabilità attesa per polizza – ramo CVT	36
Loss ratio del primo semestre 2025 - ramo CVT	36
Tasso di penetrazione delle garanzie accessorie (CVT) nel ramo r.c. auto	37
Diffusione geografica delle garanzie CVT	37
<b>NOTA METODOLOGICA</b>	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	42
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
Altre avvertenze	46
Allegati	46

# SINTESI

## Rami r.c. auto e natanti

Nel 2024 il ramo r.c. auto registra una crescita sostenuta, con 37 imprese italiane e rappresentanze extra SEE ("vigilate IVASS") che raccolgono premi per 13 miliardi di euro<sup>1</sup> (+6,5%), pari al 31,7% della raccolta danni. Le imprese SEE operanti in stabilimento e in l.p.s. consolidano la loro presenza, raggiungendo una quota di mercato del 14,9% (13,0% nel 2023). Nel primo semestre 2025 la crescita rallenta (+3,8%, premi pari a 6,7 miliardi).

La frequenza sinistri rimane stabile al 5%, mentre il costo medio aumenta a 5.422 euro (+6,8%), determinando un premio puro di 270 euro (+5,6%). L'*expense ratio* si attesta al 20,3%, con spese inferiori per le imprese a prevalente canale diretto (18,7%).

Il ramo rimane in utile grazie al contributo della gestione finanziaria, con un peggioramento del risultato tecnico, pari a 362 milioni a fronte dei 581 milioni del 2023, correlato al peggioramento del *loss ratio* dal 78,7% al 79,9%. Il risultato per polizza scende da 15 a 9 euro. Il mercato registra un calo degli operatori attivi (-14% dal 2014). L'ingresso di nuovi operatori con rilevante quota di mercato produce una concentrazione decrescente: l'HHI passa da 1.042 a 822 (-21,1%).

Il miglioramento del margine lordo è diversificato a livello territoriale. In alcune province, quali Napoli e Caserta, si osservano margini elevati nonostante un'alta sinistrosità. Nelle stesse province, come anche a Prato, si riscontra un riservato medio significativamente inferiore rispetto a territori con premio puro analogo.

La profittabilità provinciale risulta correlata alla rischiosità (frequenza e costo medio sinistri), mentre la struttura di mercato, espressa con indicatori come l'HHI o la quota delle imprese SEE, non presenta relazioni significative con il reddito. Una elevata quota di sinistri a rischio frode ha un impatto positivo sul margine per polizza, evidenziando come attività antifrode efficaci e un presidio rigoroso dei processi liquidativi contribuiscano a mantenere margini adeguati anche in aree ad elevata rischiosità.

---

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 44,2 milioni nel 2023 a 45 milioni nel 2024 [Rilevazione Dati Tecnici r.c. auto 2024].

## Ramo corpi di veicoli terrestri (CVT)

Nel 2024 i premi del ramo CVT raccolti da 41<sup>2</sup> imprese vigilate IVASS registrano una crescita del 14% (contro il +12,1% del 2023) e raggiungono i 4,5 miliardi di euro, pari all'11,1% della raccolta danni. Le rappresentanze SEE operanti in Italia incrementano la raccolta a 0,6 miliardi, raggiungendo l'11,2% del ramo (era 9,9% nel 2023). Continua a ridursi la quota delle imprese dirette, al 6,6%. Nel primo semestre 2025 prosegue la crescita della raccolta premi delle imprese vigilate (+11,1%) e delle imprese SEE (+14,4%).

La frequenza sinistri (6,1%) e il relativo onere (2,6 miliardi) risultano in calo rispetto all'anno precedente. Questo andamento, insieme al minore numero e gravità degli eventi naturali eccezionali che avevano caratterizzato il 2023, determina un forte miglioramento del *loss ratio*, che scende al 59,9% dall'82,6% del 2023. L'*expense ratio* rimane stabile al 31,7%, ma resta elevato per le imprese dirette (43,1%).

La redditività del ramo torna positiva. Nel 2024 si registra un utile di 221 milioni di euro, a fronte della perdita di 34 milioni nel 2023, con un risultato medio per polizza pari a 9,9 euro.

Circa il 53% delle polizze r.c. auto presenta almeno una garanzia CVT attiva. Le coperture più frequenti sono incendio (31,4%), cristalli (29%) e furto (27,2%); per le compagnie dirette predominano l'incendio (66,6%) e il furto (67,1%). Nel primo semestre 2025 migliora il *loss ratio* dei sinistri di generazione corrente, in riduzione di 3,4 punti percentuali.

La distribuzione territoriale delle garanzie CVT non è uniforme, con una maggiore diffusione nel Nord Italia e minore nel Sud e Isole.

---

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

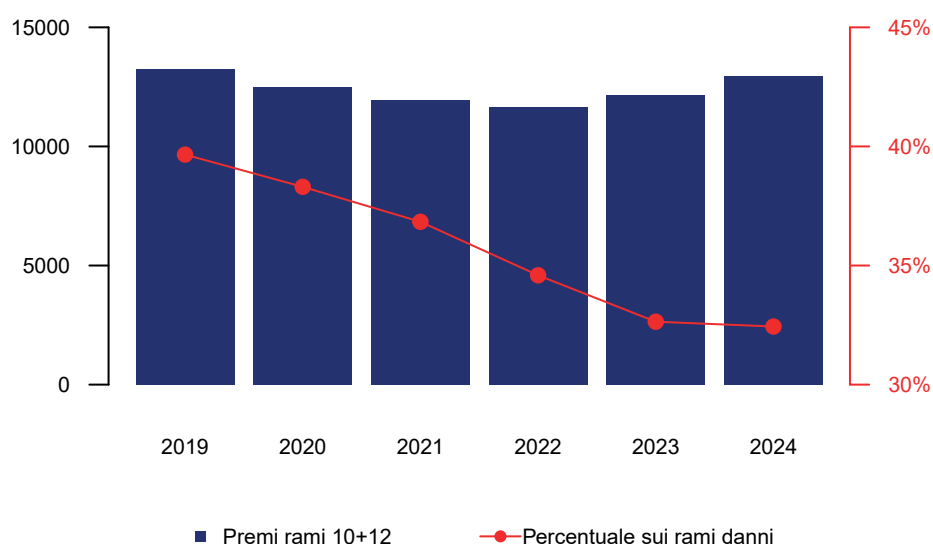
# 1. PANORAMICA DI MERCATO – R.C. AUTO E NATANTI

## La raccolta premi – ramo r.c. auto e natanti

I premi del lavoro diretto italiano raccolti nel 2024 da 35 imprese nazionali e da 2 rappresentanze di imprese estere con sede legale in Stati extra SEE (“imprese vigilate”) ammontano a 13 miliardi di euro, in crescita del 6,5% rispetto al 2023 (Allegato A – Tav. 1 e Fig. 1). Dopo un decennio di contrazione si registra per il secondo anno consecutivo un incremento della raccolta.

Figura 1

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



L'incremento della raccolta è trainato dall'aumento del premio medio per veicolo assicurato, che si attesta a 338,5 euro al netto degli oneri fiscali e parafiscali, in aumento del 7,1% rispetto al 2023 (Fig. 3b; Tav. 3; Allegato A – Tav. 9-1A\_I). Il numero dei veicoli assicurati dalle imprese vigilate (Tav. 1; Allegato A – Tav. 9-1A\_I) mostra invece una lieve flessione (-0,6%).

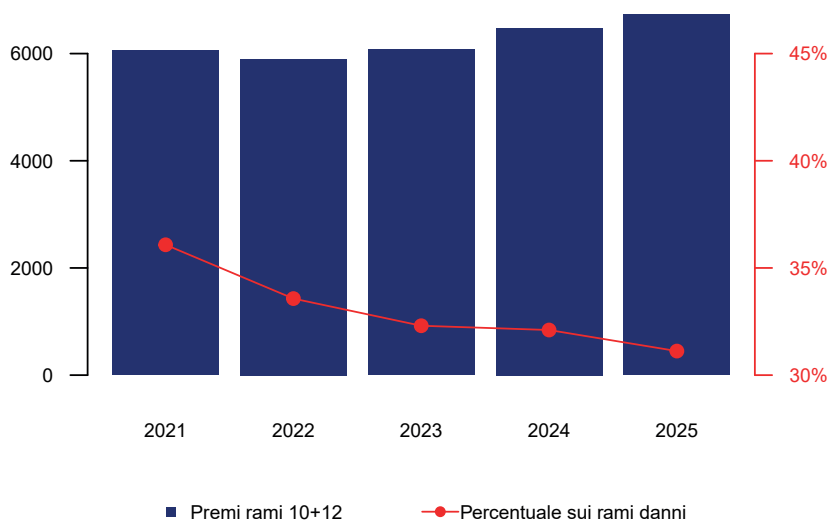
L'incidenza dei premi r.c. auto e natanti sul totale dei rami danni scende al 31,7%, mentre gli altri rami danni registrano una crescita del 7,9% su base annua. La componente obbligatoria del comparto auto rimane al di sotto dei massimi storici. La raccolta premi risulta inferiore del 2,2% rispetto al 2019 e del 14,8%

rispetto al 2014, riflettendo la progressiva riduzione dei premi medi nel lungo periodo.

Nel primo semestre del 2025 si osserva un rallentamento della crescita nella raccolta premi delle imprese vigilate, che raggiunge 6.725 milioni di euro, con un incremento del 3,8% rispetto allo stesso periodo del 2024 (Fig. 2), in linea con il più contenuto aumento dei prezzi della garanzia r.c. auto<sup>3</sup>.

**Figura 2**

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



### Frequenza, costo medio dei sinistri e premio puro – ramo r.c. auto e natanti

Il numero dei sinistri con seguito gestiti dalle imprese vigilate si attesta a 1,9 milioni (Tav. 1), in contrazione rispetto al 2023 e, in modo più marcato, nel confronto con il 2019. La frequenza sinistri, comprensiva degli IBNR, si riduce al 4,97%, in diminuzione rispetto al periodo pre-pandemico (5,89%, Fig. 3a e Tav. 1). Il costo

3 I prezzi effettivamente pagati aumentano su base annua rispettivamente del +4,1% per i contratti stipulati nel I trimestre e del +3,7% nel II trimestre 2025 (Comunicazioni statistiche IVASS n. 4 e n. 5 del 2025 - risultati indagine IPER).

medio dei sinistri mostra una dinamica strutturalmente crescente<sup>4</sup> (Tav. 2), con un costo medio pagato pari a 3.153 euro e riservato di 10.242 euro. I sinistri generati nel 2024 presentano un costo medio complessivo pari a 5.422 euro, con un incremento significativo rispetto all'anno di accadimento 2019 (+21,3% in termini nominali, Fig. 3a e Tav. 2).

**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 <sup>(*)</sup>			Sinistri denunciati con seguito al lordo della stima per gli IBNR <sup>(*)</sup>		
	Numero (A)	Var. (%) <sup>(**)</sup>	Numero (B)	Var. (%) <sup>(**)</sup>	Freq. % (B)/(A)	Numero (B)	Var. (%) <sup>(**)</sup>	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
2024	38.277.055	-0,6	1.767.006	-1,6	4,62	1.904.068	-1,7	4,97
<i>Var. 2024 / 2019</i>		-3,6		-18,6			-17,4	

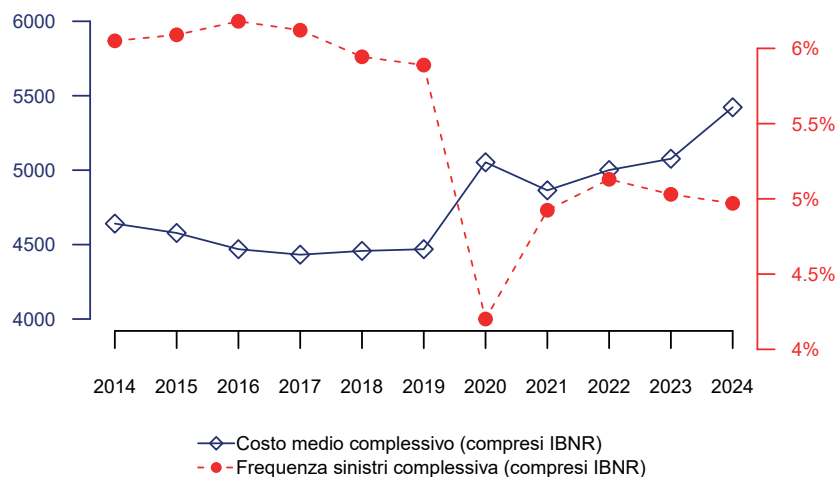
(\*) Variazioni relative alle imprese confrontabili per tutta la durata del periodo considerato. Sinistri gestiti accaduti nello stesso anno di denuncia. – (\*\*) Variazioni rispetto all'anno precedente.

L'incremento dei costi medi è principalmente riconducibile alle pressioni inflattive<sup>5</sup> dal secondo semestre 2021, che hanno interessato le spese di riparazione, i pezzi di ricambio dei veicoli e i costi di liquidazione dei sinistri. Nel primo semestre 2025 si osserva un'ulteriore accelerazione del costo medio

- 4 Il costo medio dei sinistri, comprensivo della stima dei sinistri classificati come IBNR nell'anno, è determinato dal rapporto tra il costo totale dei sinistri (pagati e riservati) e il numero degli stessi. Nell'ambito del costo medio dei sinistri pagati sono considerati gli importi dei pagamenti effettuati sia a titolo definitivo sia a titolo parziale, mentre il numero dei sinistri pagati solo parzialmente è incluso nel calcolo del costo medio riservato. Sono esclusi dal calcolo del costo medio sia i sinistri pagati per conto del Fondo Garanzia Vittime della Strada sia le partite residuali. Il costo medio dei sinistri (inclusa la stima IBNR) gestiti dalle imprese con sede legale in altro stato SEE è pari a 4.513 euro (+3,6% rispetto ai 4.358 euro nel 2023).
- 5 La forte dinamica inflattiva, acuitasi in modo particolare nel 2022, si ripercuote sul costo dei pezzi di ricambio, delle riparazioni e della manodopera. Il 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, regolato da aprile 2022 con Decreto MIMIT dell'8 giugno 2022, da aprile 2023 con Decreto MIMIT del 16 ottobre 2023 e da aprile 2024 con Decreto MIMIT del 16 luglio 2024. Per quanto riguarda il risarcimento economico del danno non patrimoniale di lesioni permanenti di non lieve entità (invalidità permanente tra dieci e cento punti), ai sensi dell'art. 138 del Codice delle assicurazioni private, il 18 febbraio 2025 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale il d.p.r. 13 gennaio 2025, n. 12, recante il regolamento attuativo della Tabella Unica Nazionale (TUN), entrato in vigore il 5 marzo 2025, che ha superato il sistema delle eterogenee e variabili decisioni dei tribunali di merito.

**Figura 3a**

**Frequenza sinistri e costo medio**  
(euro, %)



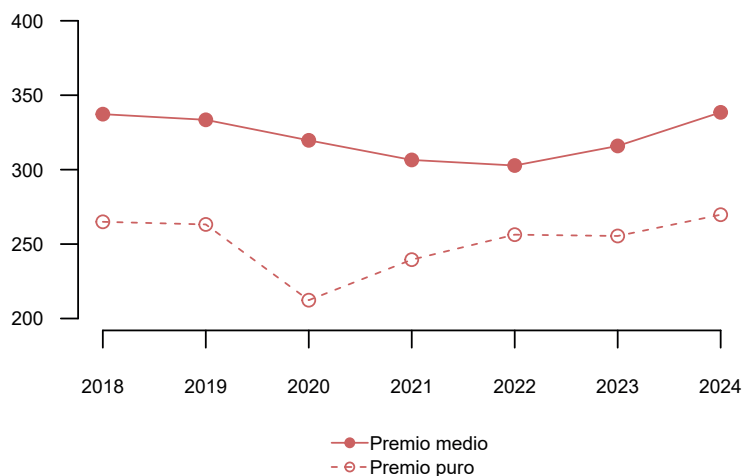
dei sinistri (+5,9% su base annua), dovuto prevalentemente all'aumento del riservato medio (+6,6%).

Il calo della frequenza sinistri e l'aumento dei costi unitari genera una crescita del premio puro, pari nel 2024 a 270 euro (Fig. 3b, Tav. 2 e Allegato A – Tav. 9-1A\_I).

Le imprese che operano prevalentemente tramite canale diretto presentano un premio puro (302 euro) più elevato rispetto alla media di mercato, anche a causa di una frequenza sinistri significativamente superiore (6,04%). Per

**Figura 3b**

**Andamento del premio medio e del premio puro**  
(euro)



## Tavola 2

### Indicatori di costo medio dei sinistri gestiti denunciati nell'anno di accadimento (euro; valori a prezzi costanti 2024\*, 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	3.046 (2.611)	9.582 (9.582)	8.551 (8.851)	4.674 (4.347)	4.768 (4.469)	281 (263)
2020	3.262 (2.788)	11.185 (11.185)	9.850 (9.850)	5.272 (4.918)	5.375 (5.053)	226 (212)
2021	3.182 (2.794)	10.092 (10.092)	9.160 (9.160)	5.042 (4.737)	5.145 (4.864)	253 (240)
2022	3.087 (2.929)	10.085 (10.085)	9.229 (9.229)	5.001 (4.867)	5.125 (5.001)	263 (256)
2023	2.999 (2.999)	9.986 (9.986)	9.298 (9.298)	4.954 (4.936)	5.093 (5.076)	256 (255)
2024	3.153 (3.153)	11.053 (11.053)	10.242 (10.242)	5.266 (5.266)	5.422 (5.422)	270 (270)
Var. 2024/2019	+3,5% (+20,8%)	+15,4%(+15,4%)	+19,8% (+19,8%)	+12,7%(+21,1%)	+13,7%(+21,3%)	-3,9% (+2,5%)

(\*) 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.

un'analisi di dettaglio dei sinistri NO CARD e CARD si rimanda all'Appendice (Allegato A – Tavv. 9-2A-I e 9-3A-I).

L'evoluzione del margine lordo<sup>6</sup> risente dell'incremento del premio medio per il secondo anno consecutivo (338 euro, +7,1% rispetto al 2023) e del premio puro (+5,6%), dopo la stabilità nell'anno precedente (Fig. 3b). La dinamica congiunta di tali grandezze determina un margine medio per polizza<sup>7</sup> pari a 68,8 euro, in crescita del 13,7% sul 2023.

## La velocità di liquidazione dei sinistri<sup>8</sup>

I sinistri di generazione 2024 gestiti dalle imprese vigilate presentano, nell'anno di accadimento, una velocità di liquidazione del 68%, in linea con i sinistri di generazione 2023.

6 Per margine tecnico lordo si intende la differenza tra il volume dei premi lordi contabilizzati e l'onere complessivo dei sinistri.

7 Il margine medio per polizza è dato dal rapporto tra il margine tecnico lordo e il numero degli esposti al rischio.

8 Bollettino n. 1 del 2025, Allegato A, Tav. 14B e 15B per i dati relativi al 2023.

Entro il secondo anno successivo all'accadimento, per i sinistri di generazione 2022 le imprese vigilate liquidano il 92,6% dei sinistri, rispetto al 95,9% dell'anno precedente.

In termini di importi, viene liquidato il 39,5% degli importi dei sinistri accaduti nel 2024, mentre, per i sinistri del 2022, alla fine del 2024 (a due anni dall'accadimento), risulta essere stato liquidato circa l'80,4%. Tali valori sono in linea con la dinamica osservata negli esercizi precedenti (Allegato A, Tav. 14B e 15B).

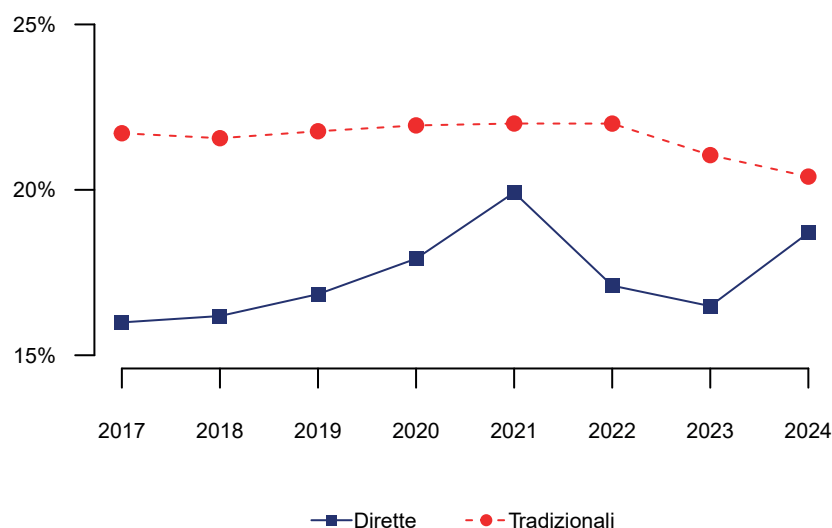
Gli stessi indicatori, distinti per sinistri NO CARD e CARD, sono riportati nelle tavole in Appendice (Allegato A – Tav. 15D e 15F).

## I costi di gestione – ramo r.c. auto e natanti

L'*expense ratio*<sup>9</sup> si riduce al 20,3%, circa un punto in meno rispetto al 2023, con una composizione dei costi stabile (Allegato A – Tav. 7): le provvigioni rappresentano il 52%, le altre spese di acquisizione il 20,4% e quelle di amministrazione il restante 27,6%. Le imprese dirette presentano un *expense ratio* mediamente più basso (18,7% contro 20,4% delle imprese con struttura distributiva tradizionale), in quanto caratterizzate da provvigioni più contenute e da un peso maggiore delle altre spese operative (Fig. 4).

Figura 4

*Expense ratio* per canale distributivo (%)



9 L'*expense ratio* è dato dal rapporto tra le spese di gestione e i premi lordi contabilizzati.

## Loss e combined ratio – ramo r.c. auto e natanti

Il *combined ratio* di competenza (Allegato A – Tav. 30) scende al 102,9% dal 105,9% del 2023, trainato da una crescita dei premi superiore all'aumento dell'onere per sinistri. Le imprese del canale tradizionale registrano risultati migliori (102,2%) rispetto a quelle dirette (110,7%), (Fig. 5a e 5b).

Figura 5a

*Loss ratio* di competenza in base al canale distributivo prevalente

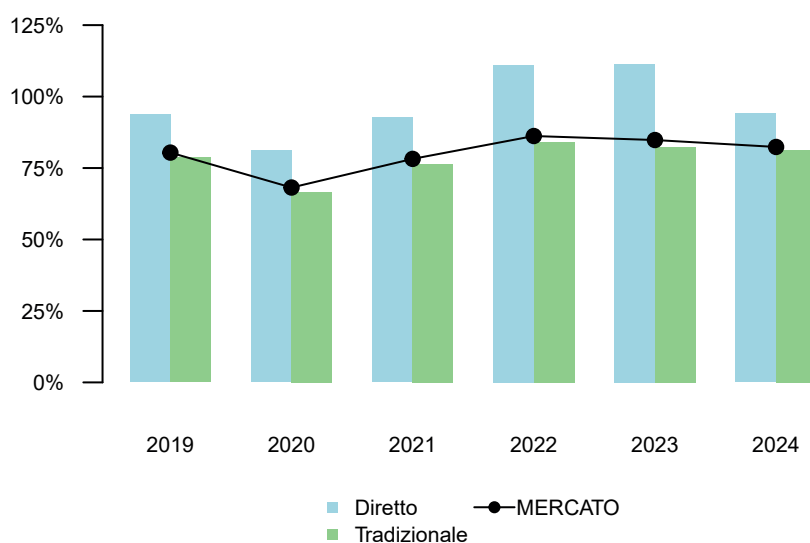
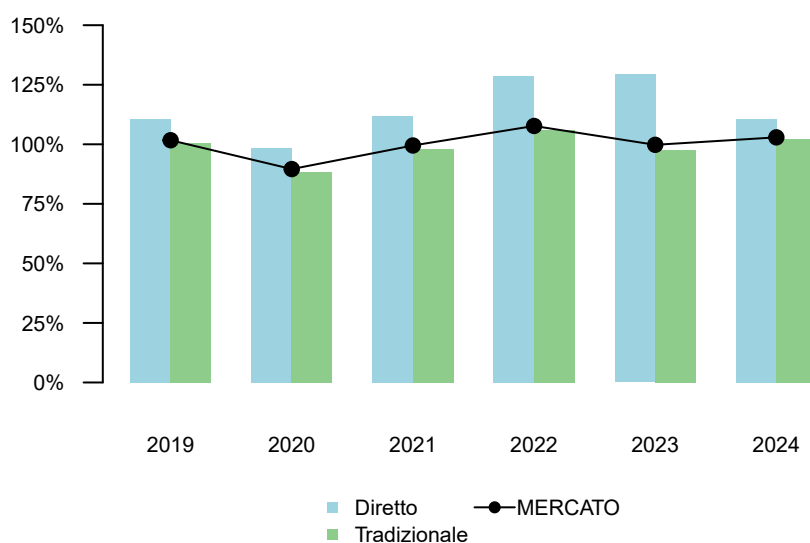


Figura 5b

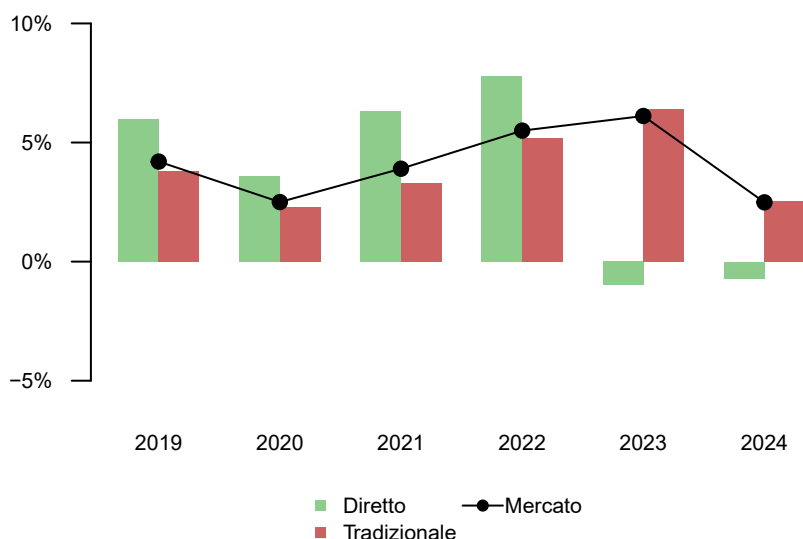
*Combined ratio* di competenza in base al canale distributivo prevalente



Considerando il contributo dell'eccedenza della riserva sinistri relativa agli anni precedenti (Fig. 6 e Allegato A – Tav. 30), in riduzione ma ancora positiva (319 milioni, pari al 2,5% dei premi), e delle spese di liquidazione, in aumento al 9,5% dei premi (valore massimo degli ultimi dieci anni), si registra un *combined ratio* pari al 100,4%.

**Figura 6**

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



## Saldo tecnico lordo – ramo r.c. auto e natanti

Il saldo tecnico lordo non tiene conto degli effetti economici derivanti dalla gestione finanziaria e dalle cessioni in riassicurazione e resta negativo (-219 milioni). L'incremento della raccolta premi, inferiore a 1 miliardo, non basta a compensare l'aumento del costo dei sinistri, delle spese di gestione e di altri oneri tecnici (Fig. 7b; Allegato A, Tav. 29).

Il rapporto tra saldo tecnico lordo e premi (Fig. 7c) peggiora rispetto al 2023. Le imprese tradizionali segnalano una redditività tecnica negativa (-1% dei premi), mentre quelle dirette, pur continuando a registrare risultati decisamente negativi (-12% dei premi) migliorano rispetto al biennio 2022-2023.

## Utile finanziario imputato al conto tecnico – ramo r.c. auto e natanti

La gestione finanziaria continua a svolgere un ruolo chiave per conseguire un risultato tecnico netto positivo. Nel 2024 gli utili degli investimenti imputati al conto tecnico (Allegato A, Tav. 30), seppur in calo rispetto al 2023, ammontano a 508 milioni, e portano in positivo il risultato tecnico, esclusi gli effetti delle cessioni in riassicurazione, che si attesta a 289 milioni di euro (Fig. 7b).

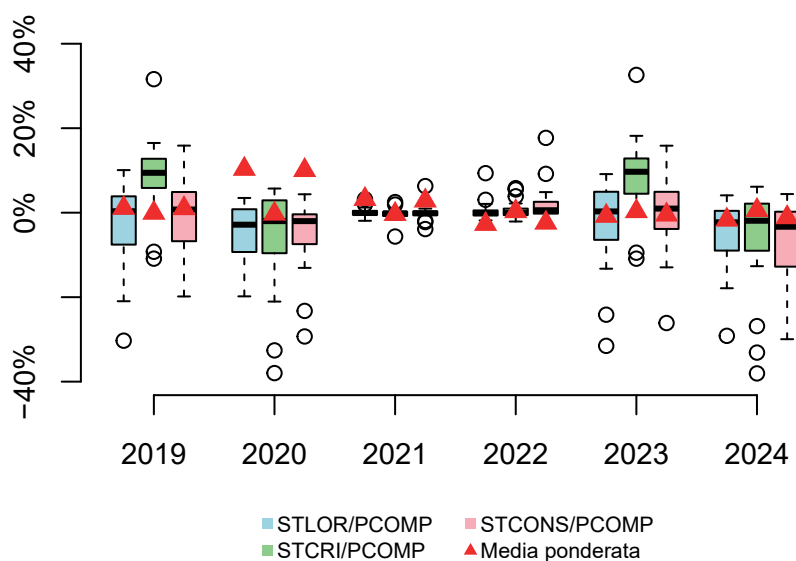
## Saldo delle cessioni in riassicurazione – ramo r.c. auto e natanti

Nel ramo r.c. auto e natanti la riassicurazione svolge una funzione di supporto, con peso limitato. Nel 2024 il contributo delle cessioni è positivo e pari a circa 70 milioni, equivalente a poco più dello 0,5% dei premi. Questo apporto, pur non strutturale, contribuisce a contenere la perdita del saldo tecnico lordo e a migliorare il risultato netto.

Negli ultimi anni (Fig. 7a) i saldi lordo, delle cessioni e netto seguono tendenze generalmente allineate, con l'eccezione del 2020, influenzato dagli effetti straordinari della pandemia. Nel complesso, la riassicurazione svolge un ruolo marginale di stabilizzatore della redditività del ramo.

**Figura 7a**

Distribuzione del "saldo tecnico (al lordo e al netto delle cessioni in riassicurazione passiva)" e "saldo tecnico delle cessioni in riassicurazione passiva" in rapporto ai "premi di competenza lordi" (%)



Allo scopo di limitare valori *outlier*, il grafico è costruito con i dati delle imprese vigilate che, complessivamente considerate, raggiungono il 95% della raccolta premi del ramo r.c. auto e natanti.

PCOMP=Premi di competenza lordi (ossia escludendo i premi di competenza ceduti in riassicurazione) del lavoro diretto italiano;

STLOR=Saldo tecnico del lavoro diretto italiano senza considerare l'effetto delle cessioni riassicurazione;

STCRI=Saldo tecnico delle cessioni in riassicurazione relative al lavoro diretto italiano sul STLOR;

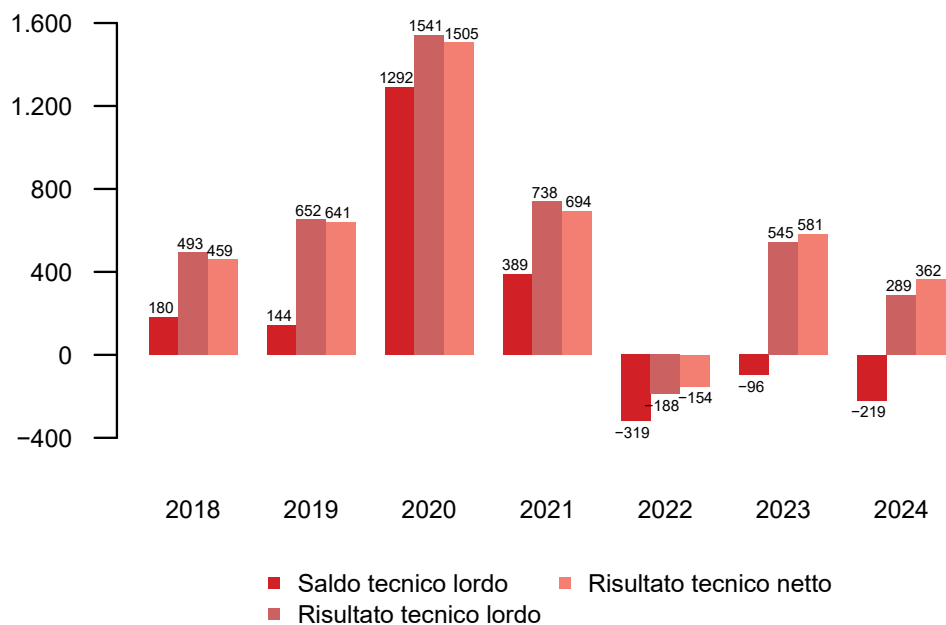
STCONS=Saldo tecnico conservato del lavoro diretto italiano ossia tenendo conto dell'effetto delle cessioni in riassicurazione sul STLOR.

## Risultato del conto tecnico – ramo r.c. auto e natanti

Il conto tecnico delle imprese vigilate, dopo gli apporti della gestione finanziaria e delle cessioni in riassicurazione, chiude con un utile di 362 milioni, in diminuzione rispetto al 2023 (Fig. 7b e 8).

**Figura 7b**

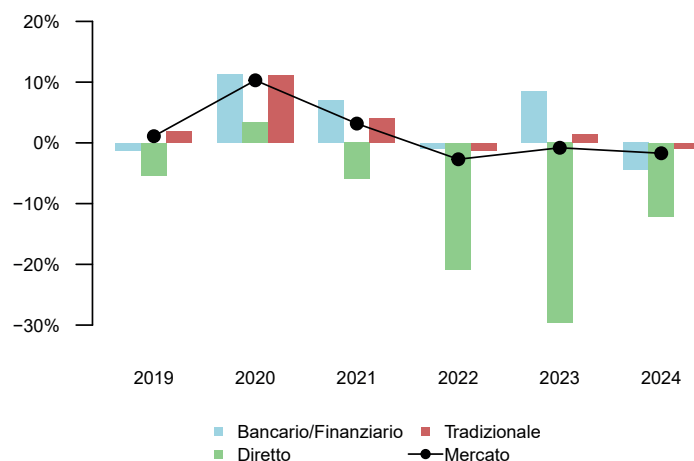
**Profittabilità**  
(milioni di euro)



**Saldo tecnico lordo:** saldo tecnico del lavoro diretto senza l'apporto sia della quota di utili derivante dalla gestione finanziaria, sia del risultato (positivo o negativo) delle operazioni di riassicurazione passiva.  
**Risultato tecnico lordo:** saldo tecnico lordo del lavoro diretto al quale è aggiunto il solo contributo positivo relativo alla quota di utili, assegnata al conto tecnico, derivante dalla gestione finanziaria.  
**Risultato tecnico netto:** risultato tecnico lordo del lavoro diretto al quale è aggiunto il risultato (positivo o negativo) derivante dalle operazioni di riassicurazione passiva.

**Figura 7c**

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

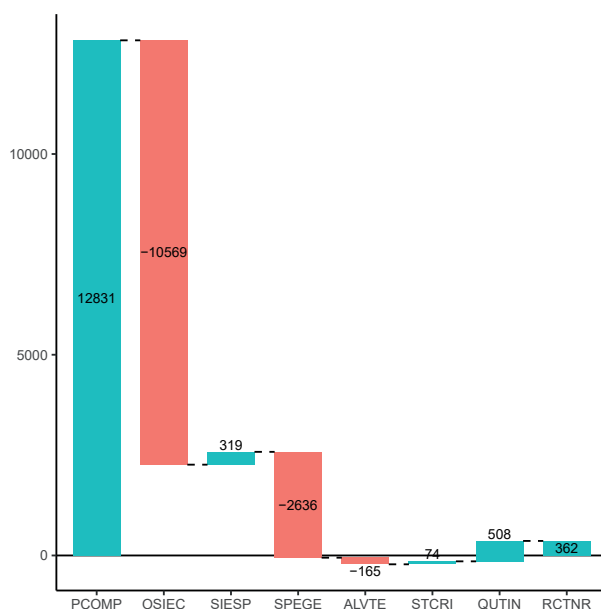


La redditività continua a mostrare differenze significative tra i modelli distributivi. Nel 2024 le imprese tradizionali registrano un indice di redditività tecnica (rapporto tra risultato tecnico netto e premi di competenza) pari al 3,7%, in calo rispetto al

6,9% del 2023. Le imprese dirette segnalano un indice negativo, intorno al -9%, in miglioramento rispetto al -21% dell'anno precedente.

**Figura 8**

**Componenti del risultato tecnico 2024 (1)**  
(milioni di euro)



(1) *PCOMP*: Premi di competenza; *OSIEC*: Oneri dei sinistri di esercizio corrente; *SIESP*: Saldo dei sinistri di esercizi precedenti; *SPEGE*: Spese di gestione; *ALVTE*: Altre voci tecniche; *STCRI*: Saldo tecnico delle cessioni in riassicurazione; *QUTIN*: Quota dell'utile degli investimenti.

Il risultato tecnico netto medio per unità di rischio scende a 9 euro (Allegato A – Tav. 30), rispetto ai 15 euro del 2023 e ai 16 euro registrati mediamente nel triennio pre-pandemico. Il persistere di un risultato tecnico medio positivo nel biennio 2023-2024 riflette essenzialmente il contributo apportato dalla gestione finanziaria al conto tecnico, stante un saldo strettamente tecnico negativo nel triennio 2022-2024.

## Profittabilità attesa per polizza

Il margine atteso per polizza (Tav. 3)<sup>10</sup> nel 2024 è nullo, in miglioramento rispetto all'anno precedente grazie a un incremento del premio medio superiore alla crescita del premio puro.

10 Il margine per polizza medio atteso, calcolato solo per i sinistri di generazione corrente 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 è determinato dalla differenza tra l'importo dei premi e l'onere dei sinistri per singola polizza e risulta pari a 63,6 euro.

**Tavola 3**

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

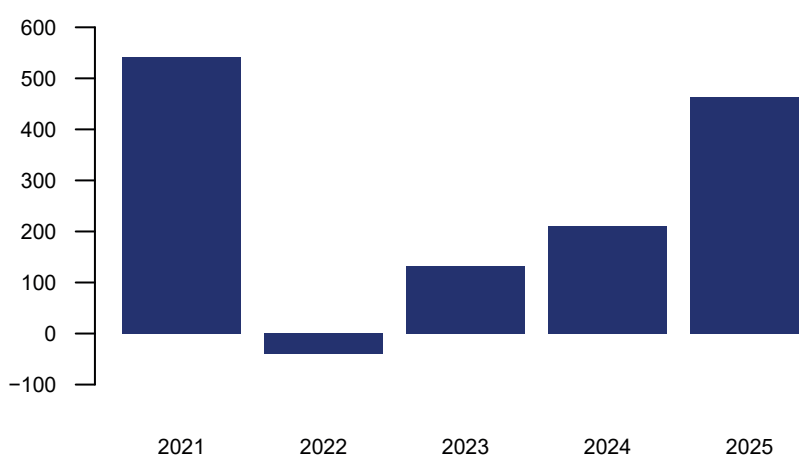
Voci	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<i>(valori a prezzi costanti 2024)</i>						
<b>Margine per polizza (D = A - B - C)</b>	<b>26</b>	<b>68</b>	<b>22</b>	<b>-10</b>	<b>-4</b>	<b>0</b>
Premio medio (A)	389	374	352	322	319	338
Premio puro (B)	281	226	253	263	256	270
Spese di gestione per polizza (C)	83	80	77	69	66	69
<i>(valori a prezzi correnti)</i>						
<b>Margine per polizza (D = A - B - C)</b>	<b>-1</b>	<b>39</b>	<b>0</b>	<b>-19</b>	<b>-5</b>	<b>0</b>
Premio medio (A)	333	320	307	303	316	338
Premio puro (B)	263	212	239	256	255	270

**Risultato tecnico del primo semestre 2025 - ramo r.c. auto e natanti**

Nel primo semestre 2025, si osserva un moderato miglioramento del *combined ratio* della generazione corrente, pari all'86,7% (88,1% nella prima metà del 2024), che riflette la riduzione del *loss ratio* al 65,9% (67,6% nel 2024)<sup>11</sup>. La gestione puramente tecnica continua ad essere sotto pressione, mentre l'andamento favorevole degli utili degli investimenti nei mercati finanziari, trasferiti in parte al conto tecnico, corregge in senso positivo il risultato semestrale, che registra un utile di 464 milioni (Fig. 9), in crescita rispetto ai 211 della prima metà 2024.

**Figura 9**

**Risultati tecnici nel I semestre  
(milioni di euro)**



11 Nel calcolo del *loss* e del *combined ratio* del primo semestre sono esclusi i sinistri IBNR, in quanto non rilevati.

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

### Struttura di mercato: evoluzione

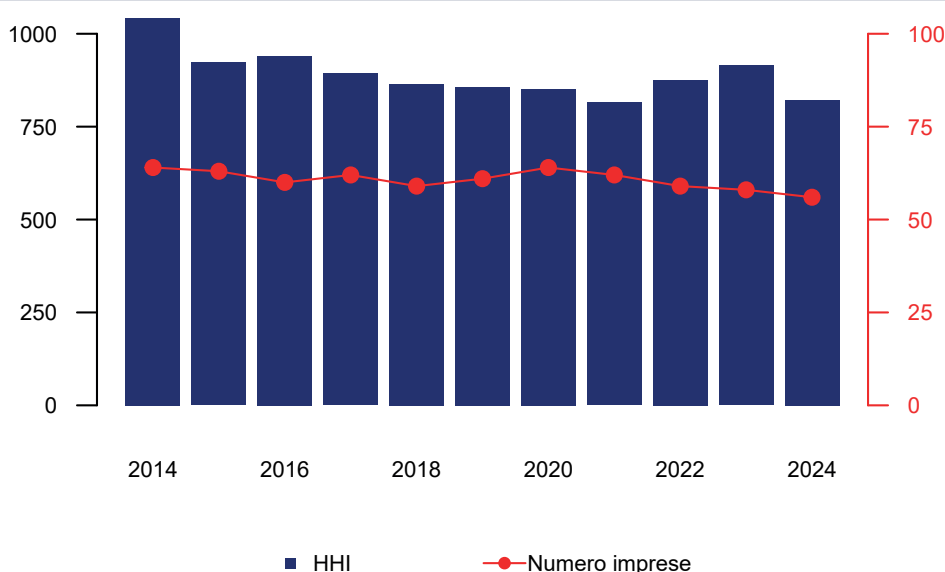
Nel ramo r.c. auto e natanti si registra una continua contrazione del numero di operatori attivi, con una riduzione del 14% rispetto al 2014. L'ingresso di operatori che hanno acquisito rilevanti quote di mercato e la riorganizzazione complessiva delle quote di mercato tra le imprese comporta una diminuzione del livello di concentrazione del mercato, come evidenziato dalla flessione dell'indice di Herfindahl-Hirschman (HHI), da 1.042 punti nel 2014 a 822 nel 2024 (-21,1%, Figura 10). Il livello di tale indice è indicativo di una struttura di mercato moderatamente concentrata, secondo le soglie comunemente utilizzate in ambito antitrust.

La quota complessiva detenuta dalle prime cinque imprese per raccolta premi è stabile rispetto al 2023 e rappresenta il 55% dei contratti in essere. Nel confronto con il 2023, l'indice di Herfindahl-Hirschman (HHI) registra un decremento pari a 47 punti (-0,5%).

Nel 2024 la quota di mercato cumulata delle prime dieci imprese si attesta al 72%, in aumento rispetto al 70% rilevato nel 2023, ma ancora inferiore al 2014 (74%).

Figura 10

Evoluzione della concentrazione del mercato nel ramo r.c. auto e natanti



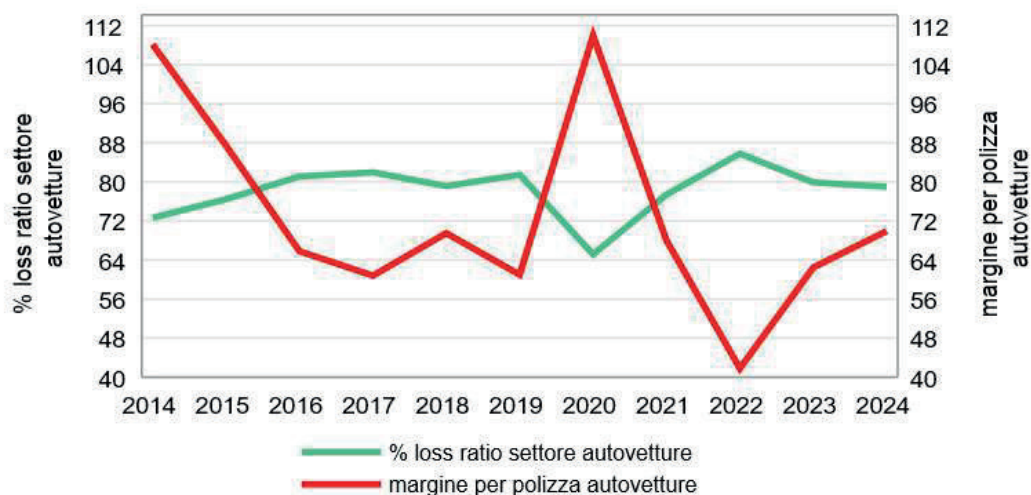
## Profittabilità e *loss ratio*

Nel 2024 prosegue il recupero della redditività nel comparto autovetture, in un contesto di sostanziale stabilità del *loss ratio*<sup>12</sup>, pari al 79,0% a fronte del 79,9% registrato nel 2023.

Come evidenziato in Figura 11, nel comparto delle autovetture il *loss ratio* presenta nel medio periodo un andamento stabile, collocandosi su valori prossimi all'80%. Il margine tecnico medio per polizza mostra una maggiore variabilità nel tempo, riflettendo le oscillazioni congiunte del premio medio e del premio puro, quest'ultimo influenzato dal costo medio e dalla frequenza dei sinistri rilevati nei singoli esercizi.

Figura 11

Andamento del *loss ratio* e del margine tecnico medio per polizza nel settore autovetture (2014-2024)



## Il margine tecnico: un'analisi territoriale

Il recupero della profittabilità nel 2024 rispetto al biennio precedente si osserva anche a livello territoriale. La quasi totalità delle province presenta margini positivi, con valori superiori ai 100 euro per 15 di queste. Gli unici margini negativi si osservano a Crotone (-13,7 euro) e Foggia (-3,8 euro).

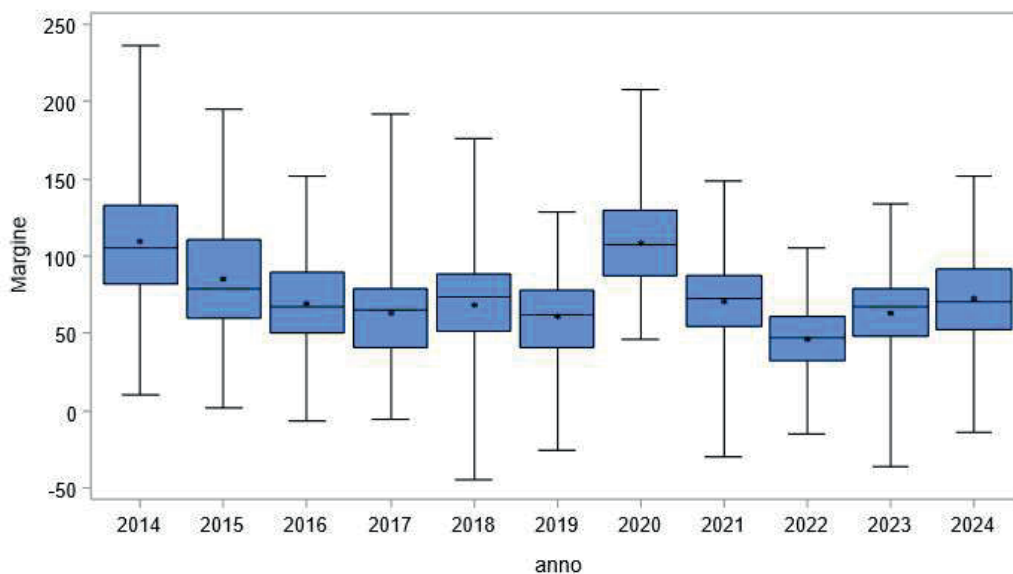
12 Nella presente parte 2 è utilizzata una *proxy* del *loss ratio* determinata dal rapporto tra gli oneri dei sinistri di generazione corrente e la raccolta dei premi lordi contabilizzati del lavoro diretto italiano, al lordo delle cessioni in riassicurazione.

Il miglioramento della profittabilità appare coerente con il progressivo adeguamento tariffario osservato nel periodo, che ha consentito alle imprese di incorporare nei premi le pressioni inflattive sui costi. Alcuni operatori continuano a segnalare margini negativi in alcune province.

**Figura 12**

**Variabilità geografica del margine per polizza**

*(Base provinciale, euro)*



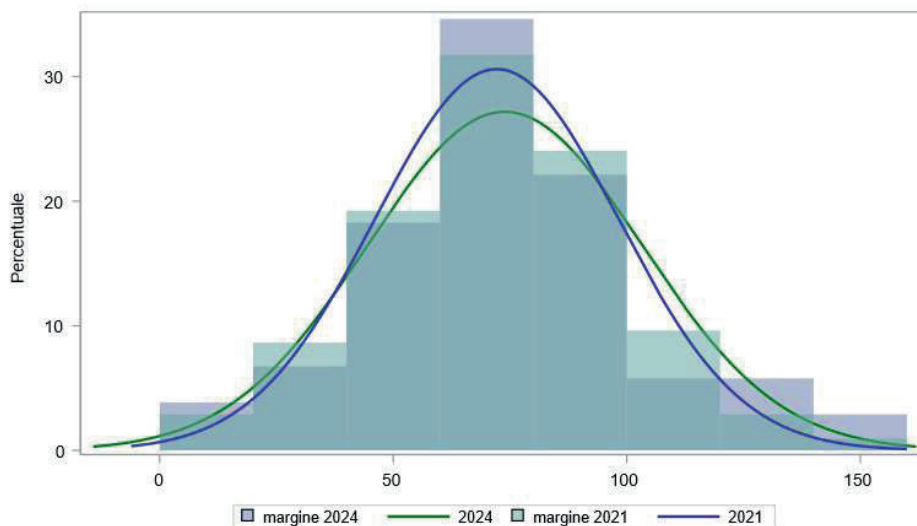
L'istogramma evidenzia la distribuzione percentuale dei margini su base provinciale per gli anni 2021 e 2024, con curve di densità sovrapposte (Figura 13). Nel 2021 la distribuzione è maggiormente concentrata intorno al valore medio di mercato (68 euro).

Nel 2024 si registra un aumento della dispersione dei margini tecnici tra le province, in presenza di margini medi più elevati (72 euro), derivante da differenze territoriali più marcate in termini di rischiosità, politiche di pricing o dinamiche competitive.

Il box plot sottostante (Figura 14) mostra la distribuzione del margine per polizza nelle diverse macroaree geografiche italiane. Il Nord-Ovest e Nord-Est sono caratterizzati da margini più elevati (la mediana è superiore agli 80 euro), mentre Centro e Sud presentano una mediana simile (65 euro), nel secondo caso con variabilità maggiore. Nel Nord-Ovest e nel Nord-Est il margine medio per polizza è più alto, con variabilità più contenuta. Nel Sud il margine varia da valori negativi a oltre 150 euro, indice di una marcata eterogeneità provinciale. La metà delle province del Sud presenta margini compresi tra 42 e 96 euro, con outlier negativi associati a un costo medio dei sinistri elevato (8.416 euro a Crotone, 7.921 euro a Foggia).

**Figura 13**

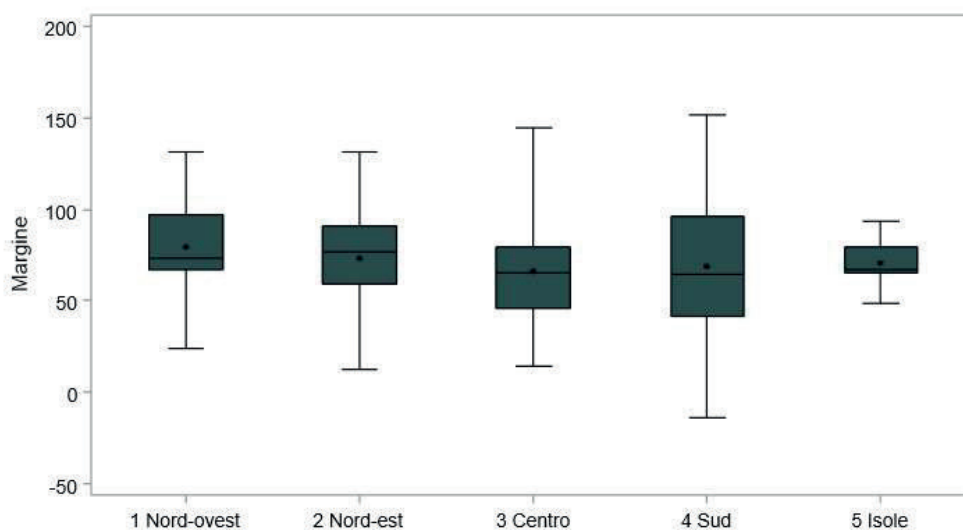
**Distribuzione dei margini provinciali  
(2021 vs 2024)**



Il differenziale tra terzo e primo quartile della distribuzione dei margini mostra un forte incremento, dai 34 euro nel 2021 ai 54 euro nel 2024 (+61%). L'aumento della differenza interquartilica suggerisce una crescente dispersione della profittabilità tra le province.

**Figura 14**

**Margine tecnico 2024 per macroarea nel settore autovetture  
(Base provinciale)**



## Il margine tecnico: quadro descrittivo provinciale

Oltre l'80% delle province presenta margini tra 30 e 90 euro, a fronte di valori dell'HHI prevalentemente compresi tra 800 e 1.100 punti. Non emerge una relazione sistematica tra grado di concentrazione del mercato e differenziali provinciali di marginalità, ma le variazioni territoriali nella redditività per polizza appaiono associate a variabili di natura tecnica, quali la struttura della sinistrosità, il livello del costo medio dei sinistri e le politiche di riservazione.

## Premio puro e margine per polizza

A livello provinciale si osserva una relazione negativa, di entità contenuta, tra premio puro e margine per polizza (Figura 15). In media, un incremento di 10 euro del premio puro si associa a una riduzione del margine per polizza di circa 1,2 euro. Le province caratterizzate da un premio puro più elevato, e dunque da una maggiore rischiosità complessiva, tendono a registrare margini inferiori. Tra le eccezioni rilevanti, Napoli e Caserta combinano premi puri elevati con margini per polizza alti, suggerendo la presenza di ulteriori fattori esplicativi rispetto alla sola rischiosità media.

## Le province outliers

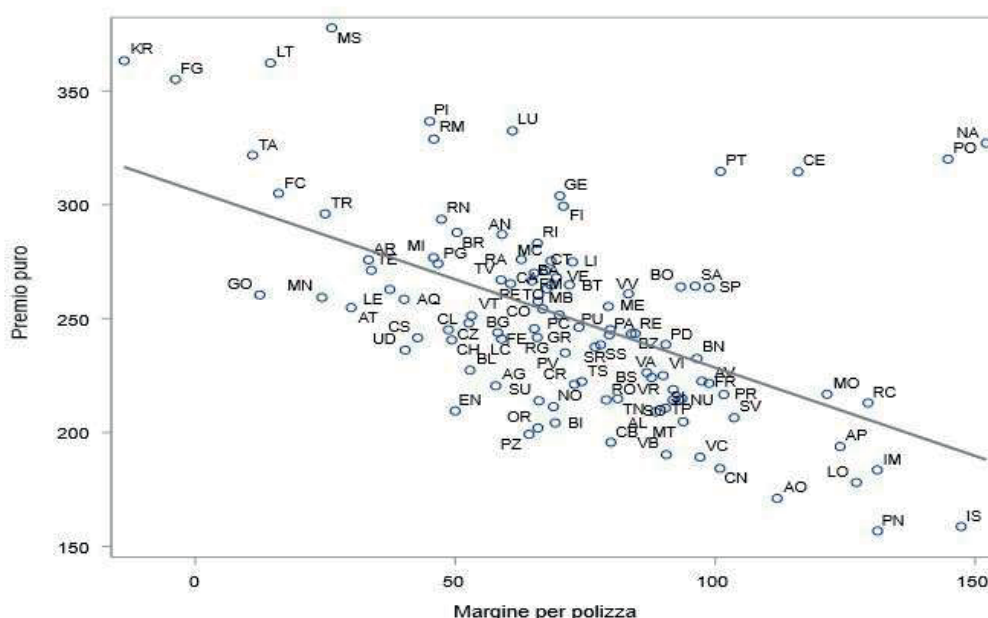
Nelle province di Napoli, Caserta e Prato si osservano livelli di riservato medio significativamente inferiori rispetto alla media di mercato (10.198 euro), nonostante un'elevata frequenza sinistri. Rispetto a province comparabili in termini di premio puro<sup>13</sup>, a Napoli il riservato medio è inferiore del 58,2%, a Caserta del 44,1% e a Prato del 37,4%. Analogamente, il costo medio liquidato risulta inferiore rispetto a province con premio puro simile, rispettivamente del 43,8% a Napoli, del 28,4% a Caserta e del 28,7% a Prato (Figura 17). Tali elementi caratterizzano la presenza di margini elevati in contesti connotati da alta frequenza sinistri.

---

13 Per Napoli abbiamo Forlì-Cesena, Crotone, Latina, Terni, Treviso; per Caserta, tra le altre, Ancona, Bologna, Bolzano, Perugia, Udine e Vibo Valentia; per Prato le province sono Genova, Lucca, Macerata, Pistoia, Ragusa, Roma e Venezia.

Figura 15

Relazione tra premio puro e margine per polizza su base provinciale (euro)



## Analisi di regressione: la correlazione (condizionata) tra riservazione e attività antifrode con il margine

Il riservato medio presenta una relazione forte e statisticamente significativa con i margini (Figura 16), confermando il ruolo centrale delle politiche di riservazione e della gestione dei sinistri nel determinare la redditività tecnica a livello provinciale<sup>14</sup>.

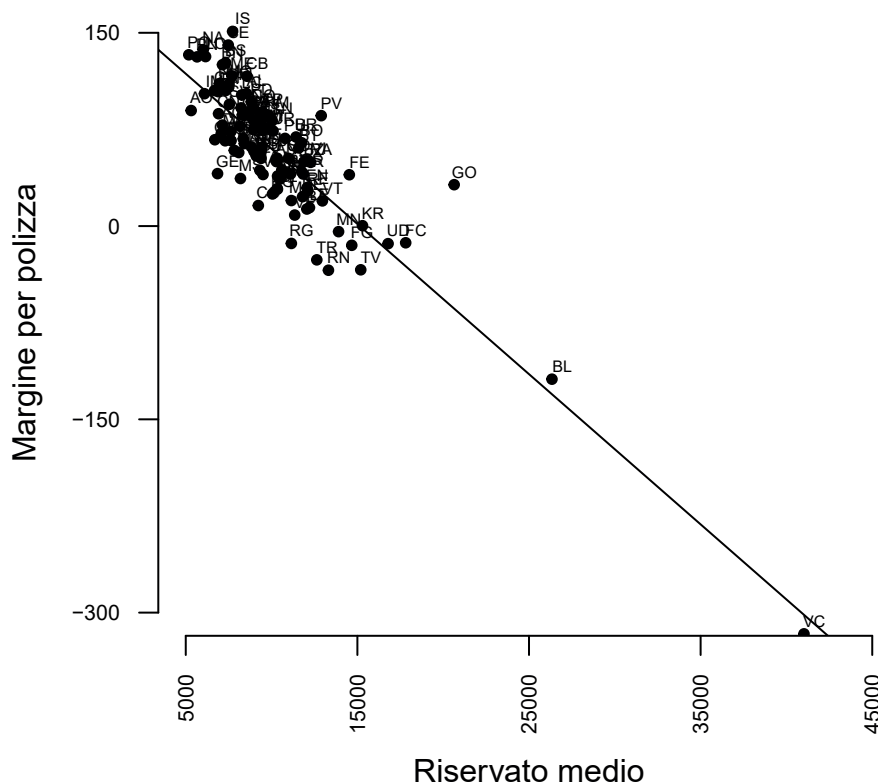
Si rileva una relazione significativa tra la quota di sinistri sottoposti ad approfondimento per rischio frode e il margine per polizza. Un incremento di un punto percentuale nella quota di sinistri a rischio frode è associato, in media, a un aumento del margine per polizza di 1,25 euro (+1,7%). Al contrario, un incremento di 100 euro nel riservato medio (circa +1%) si associa a una riduzione del margine di circa 1 euro (-1,6%).

Risultati analoghi emergono considerando il costo medio dei sinistri: a un aumento di un punto percentuale nella quota di sinistri a rischio frode corrisponde un incremento del margine per polizza pari a 1,46 euro (+2%), mentre un aumento di 100 euro del costo medio (circa +1,8%) è associato a una riduzione del margine di 3 euro (-4,2%).

14 A parità di fattori.

Figura 16

Relazione tra margine per polizza e riservato medio  
(base provinciale, euro)



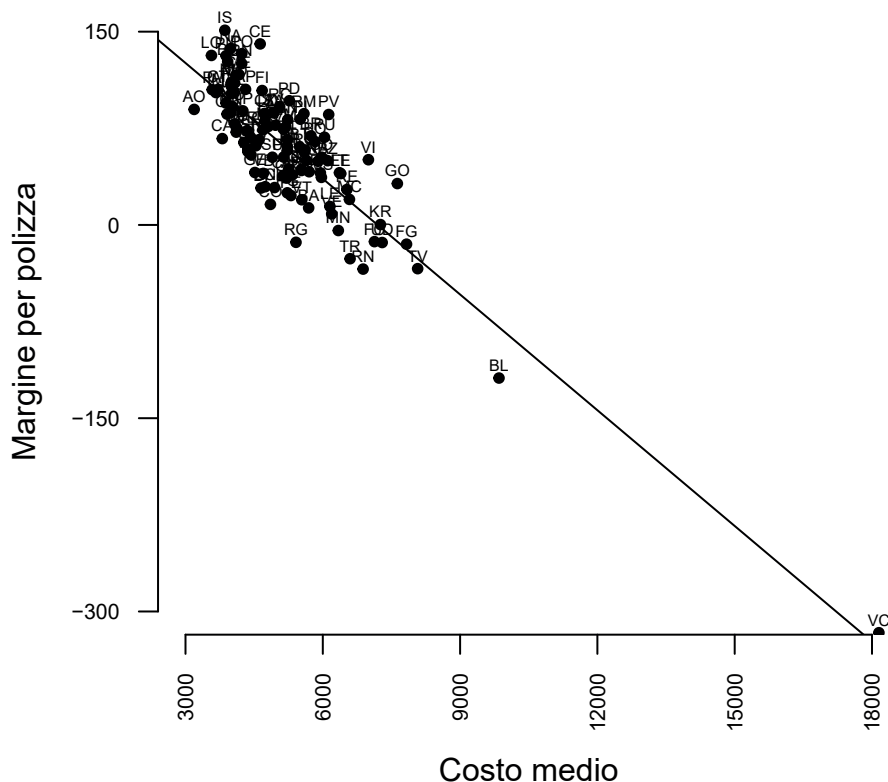
Nelle province con i più elevati valori della quota di sinistri a rischio frode si registrano anche i margini più elevati. A Napoli i sinistri a rischio frode sono pari al 35,4% (rispetto alla media nazionale del 10,8%) e si registra un margine medio per polizza di 136,9 euro. A Caserta la quota di sinistri sottoposti ad approfondimento è sempre pari al 35,0% mentre il margine medio per polizza è di 140,5 euro.

Considerando congiuntamente questi elementi, si osserva che nelle province a più elevato rischio frode le imprese tendono a registrare costi medi dei sinistri più contenuti, in termini di pagato e, soprattutto, di riservato, rispetto a province con analoga rischiosità complessiva. Queste province sono anche caratterizzate da un consistente numero di sinistri in contenzioso, non tutti necessariamente con danni a persona o gravi<sup>15</sup>.

15 In Campania il 40,4% degli importi riservati è relativo a cause in contenzioso. In generale a Sud si ricorre al giudice anche per sinistri di normale gravità. Per ulteriori dettagli sui sinistri in contenzioso in tali province e a livello nazionale, vedasi il relativo bollettino contenzioso (Bollettino Statistico Anno XIII – n. 2 - marzo 2026).

Figura 17

**Margine per polizza vs costo medio**  
(base provinciale, euro)



Nel complesso, le evidenze confermano il ruolo centrale delle politiche di gestione dei sinistri e di riservazione nel determinare la redditività a livello provinciale. L'incidenza delle frodi, insieme all'elevata frequenza sinistri, rappresenta un fattore di complessità operativa che può incidere sulle strategie di gestione e specializzazione nella liquidazione dei sinistri. Le variabili di struttura del mercato (grado di concentrazione HHI e quota di mercato delle imprese SEE o delle imprese dirette) risultano meno rilevanti nello spiegare i differenziali territoriali di margine, suggerendo una profittabilità provinciale maggiormente connessa a fattori tecnici e gestionali piuttosto che alla configurazione competitiva locale.

## Le imprese SEE

Nel 2024 si rafforza ulteriormente la presenza delle imprese SEE nel mercato della r.c. auto e natanti (Figura 18). La loro incidenza sulla raccolta premi e sul numero di polizze in portafoglio si attesta rispettivamente al 14,7% e al 14,9%, con incrementi su base annua pari al +14,3% e al +14,8%. Le imprese SEE

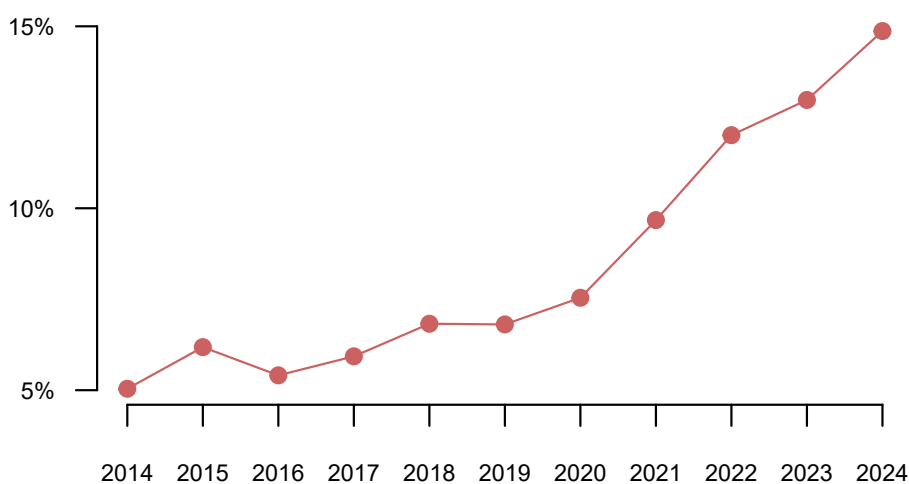
gestiscono complessivamente 6,7 milioni di polizze auto (+16,4% rispetto al 2023) e contabilizzano premi lordi superiori a 2,2 miliardi di euro (+24,3% sul 2023).

Prosegue il processo di convergenza tra il premio medio delle imprese SEE (335 euro) e quello delle imprese nazionali (338 euro). Tale allineamento riflette una progressiva omogeneità delle politiche tariffarie.

La redditività tecnica delle imprese SEE risulta sostenuta da un costo medio per sinistro inferiore rispetto alle imprese nazionali (4.739 euro contro 5.266 euro). Questo differenziale è riconducibile principalmente a un costo medio dei sinistri accantonati a riserva (IBNR e RBNS) più contenuto per le imprese SEE, pari a 6.907 euro, a fronte di 10.233 euro per le imprese nazionali.

**Figura 18**

**Andamento delle quote di mercato delle imprese SEE**



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

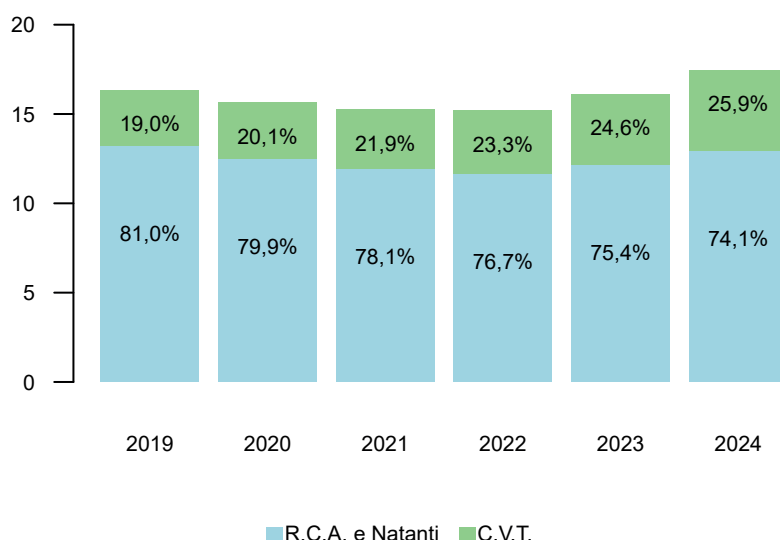
#### Il comparto auto

Nel 2024 i premi contabilizzati dalle imprese vigilate nel comparto auto (rami 3, 10 e 12) ammontano a 17,5 miliardi di euro, rappresentando il 42,8% della produzione complessiva nei rami danni. L'incidenza delle garanzie accessorie non obbligatorie (ramo CVT) sui premi complessivi del comparto auto continua ad aumentare nel tempo (Figura 19).

**Figura 19**

#### Raccolta premi nel comparto auto

*(lavoro diretto italiano; Valori in miliardi di euro e composizione percentuale tra r.c. auto e garanzie accessorie (CVT), anni 2019-2024)*



Nel 2024 il risultato complessivo del conto tecnico nel comparto auto è pari a 584 milioni di euro (+36 milioni sul 2023, in calo di 175 milioni rispetto al 2019).

L'andamento del comparto auto riflette dinamiche eterogenee tra i principali rami.

Il ramo CVT mostra un significativo miglioramento, con un utile tecnico pari a 221 milioni di euro rispetto alla perdita di 34 milioni nel 2023. Tale evoluzione è riconducibile all'incremento della raccolta premi – in particolare nelle garanzie furto, incendio ed eventi naturali – alla riduzione dell'onere dei sinistri nel 2024, e al positivo contributo degli accordi di riassicurazione passiva nel contenere la perdita del 2023.

Il ramo r.c. auto e natanti, al contrario, registra una contrazione dell'utile tecnico, da 581 a 362 milioni di euro, riflettendo condizioni meno favorevoli rispetto a quelle osservate per le garanzie accessorie.

Tali dinamiche si inseriscono in una progressiva riorganizzazione del comparto, caratterizzato da una crescente rilevanza delle garanzie accessorie e da un'evoluzione competitiva differenziata tra i vari rami.

## La raccolta premi – ramo CVT

Nel 2024 i premi del lavoro diretto italiano nel ramo<sup>16</sup> raccolti dalle 41 imprese vigilate ammontano a 4.528 milioni di euro, in crescita del 14% rispetto all'anno precedente e del 45,5% rispetto al 2019<sup>17</sup> (Allegato B – Tav. 1, Figura 20a). L'incidenza del ramo sul settore danni continua ad aumentare (Figura 20a).

Si riduce la quota di mercato delle imprese vigilate che si avvalgono per la distribuzione delle coperture CVT prevalentemente del canale diretto, pari al 6,6%, in calo rispetto al 9,1% del 2023. Tale dinamica si accompagna a un rafforzamento delle imprese operanti principalmente attraverso il canale bancario/finanziario, la cui quota di mercato sale al 5,8%, rispetto al 2,5% dell'anno precedente.

Prosegue il rafforzamento delle imprese SEE operanti in Italia in regime di stabilimento nel ramo CVT: la loro quota di mercato raggiunge l'11,2% del totale (era 9,9% nel 2023 e 7,4% nel 2019), per una raccolta premi pari a 572 milioni di euro, in crescita del 30,9% su base annua.

Nel primo semestre del 2025 (Figura 20b) continua la crescita (+11,1%) della raccolta premi delle imprese vigilate, pari a 2.480 milioni di euro, e delle imprese SEE, attestatasi a 311 milioni di euro (11,2% del mercato, stabile rispetto alla fine del 2024).

---

16 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.

17 La crescita della raccolta premi del ramo CVT nel 2024 è associata soprattutto dagli incrementi tariffari relativi alla garanzia furto, come conseguenza dell'intensificarsi di tale fenomeno criminoso, e alle coperture collegate agli eventi naturali e ai cristalli che hanno inciso decisamente sugli oneri per sinistri del 2023, riflettendosi anche sui costi della riassicurazione passiva. Appare meno significativa la leggera crescita delle immatricolazioni (+0,7% sul 2023), che restano in calo del 18% rispetto al 2019 (ACI Open Data).

Figura 20a

### Raccolta premi nel ramo CVT

(lavoro diretto italiano; valori in milioni di euro e incidenza percentuale sul totale dei rami danni)

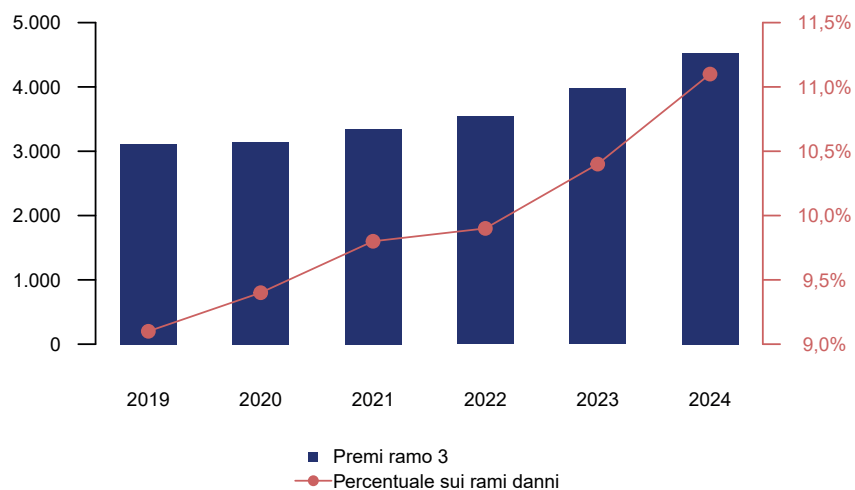
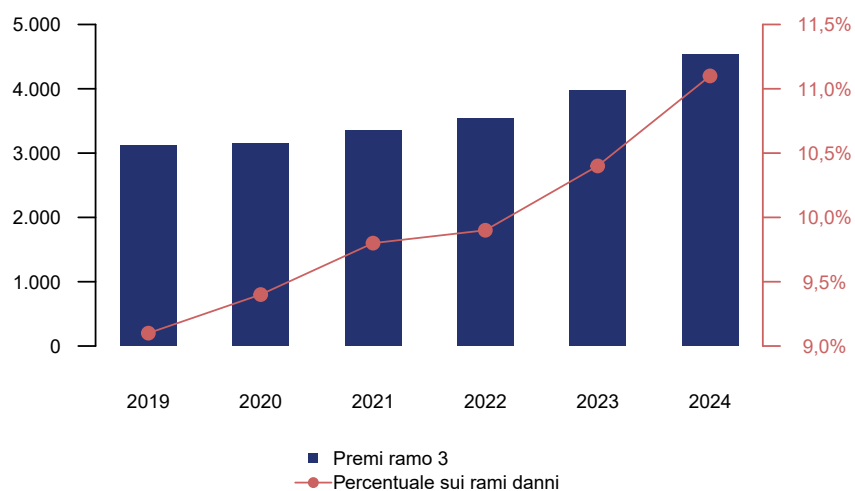


Figura 20b

### Raccolta premi nel ramo CVT nel primo semestre

(lavoro diretto italiano; valori in milioni di euro e incidenza percentuale sui rami danni)



## I costi di gestione – ramo CVT

Nel 2024 l'*expense ratio*<sup>18</sup> delle imprese vigilate si attesta al 31,7% (Allegato B – Tav. 6), in linea il triennio precedente. L'*expense ratio* per il CVT risulta strutturalmente più elevato rispetto alla componente obbligatoria del

18 L'*expense ratio* è determinato dal rapporto tra le spese di gestione e i premi contabilizzati.

comparto auto, per la diversa composizione delle spese di gestione. Nel ramo CVT incide in misura maggiore la componente delle provvigioni di acquisizione e di incasso, pari al 22,4% dei premi contabilizzati (Allegato B – Tav. 6), oltre il doppio della r.c. auto e natanti (10,6%, Allegato A – Tav. 7).

Le imprese vigilate che operano nel CVT prevalentemente attraverso canali diretti presentano un *expense ratio* mediamente più elevato, pari al 43,1%, associato a una maggiore incidenza delle provvigioni di acquisizione<sup>19</sup> e delle spese amministrative. Le compagnie vigilate che distribuiscono principalmente tramite canali tradizionali segnalano un indicatore del 30,7%, coerentemente con una incidenza più bassa dei costi distributivi sui premi.

## Frequenza, costo medio dei sinistri e premio puro – ramo CVT

I sinistri con seguito accaduti nel 2024 sono pari a circa 1,4 milioni, in riduzione del 14% rispetto al 2023. Tale dinamica è associabile al calo dei sinistri derivanti da eventi naturali, che avevano inciso in modo decisivo sull'andamento negativo del precedente esercizio. La frequenza sinistri si attesta al 6,11%, in diminuzione rispetto al 7,34% del 2023, anche per effetto dell'aumento del numero di veicoli assicurati (+3,3%) (Tav. 4 e Allegato B – Tav. 9).

Il costo medio dei sinistri avvenuti nel 2024 (Allegato B – Tav. 15 e Tav. 18ter) pagati nell'anno di accadimento risulta pari a 1.610 euro, in riduzione rispetto al 2023; andamento analogo si osserva per il valore medio riservato, inclusivo degli IBNR, pari a 2.835 euro. Ne consegue un costo medio totale di 1.865 euro (Allegato B – Tav. 18 e 18bis), in diminuzione del 6,6% in termini nominali (-7% in termini reali<sup>20</sup>).

Il ramo CVT mostra nel 2024 una dinamica tecnica favorevole, sostenuta dall'aumento della raccolta premi e dalla riduzione dell'onere dei sinistri. Il premio medio si attesta a 203 euro, in crescita di 19 euro rispetto al 2023, mentre il premio puro, pari a 114 euro, diminuisce di 33 euro, riflettendo l'andamento positivo della frequenza e del costo medio dei sinistri.

19 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.

20 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.

**Tavola 4**

**Veicoli assicurati e sinistri denunciati con seguito**

Anno	Numero di veicoli assicurati		Sinistri denunciati con seguito (al lordo della stima per i sinistri tardivi) <sup>(*)</sup>		
	Numero (A)	Var. (%) (**) annua	Numero (B)	Var. (%) (**) annua	Frequenza (B)/ (A) (%)
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
2024	22.299.369	+3,3	1.361.389	-14,0	6,11
<i>Var. 2024/2019</i>		+4,2		+7,2	

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

**Loss ratio e combined ratio – ramo CVT**

Nel 2024 gli indicatori tecnici del ramo CVT evidenziano per le imprese vigilate un netto miglioramento. Il *loss ratio*<sup>21</sup> di competenza si riduce al 58,3%, mentre il *combined ratio* di competenza scende al 91,4% (82,7% e 115,7% nel 2023; Allegato B – Tav. 22). Tale andamento è associato (Allegato B – Tav. 24) alla crescita dei premi di competenza e alla contestuale riduzione dell'onere dei sinistri.

Nel 2023 il *combined ratio* del ramo CVT aveva raggiunto il massimo storico, determinando la perdita tecnica più elevata mai registrata nel comparto. Il miglioramento osservato nel 2024 produce un recupero dell'equilibrio tecnico.

Con riferimento ai canali distributivi, le imprese operanti prevalentemente tramite canale diretto continuano a mostrare, come nel 2023, un *loss ratio* di competenza più contenuto rispetto alle imprese che utilizzano canali tradizionali (53,5% contro 58,8%). Tuttavia, il *combined ratio* delle imprese dirette risulta più elevato, attestandosi al 98,5%, rispetto al 90,9% delle imprese del canale tradizionale,

21 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* ai fini del calcolo del *combined ratio* è utilizzato al denominatore il valore dei premi di competenza anziché quello dei premi contabilizzati.

essendo collegato ad un *expense ratio* più elevato (45% rispetto al 32,1% per le imprese tradizionali)<sup>22</sup>.

La gestione dei sinistri accaduti prima del 2024 e non ancora chiusi, comprensiva del saldo dei recuperi<sup>23</sup>, determina nel bilancio 2024 un impatto negativo (Allegato B – Tav. 22), pari al -1,5% dei premi di competenza<sup>24</sup>.

## Saldo tecnico tecnico lordo – ramo CVT

Il miglioramento del risultato tecnico è collegabile principalmente al positivo andamento del saldo tecnico lordo della gestione meramente tecnica, che esclude gli effetti economici sia della riassicurazione passiva che della gestione finanziaria. Tale saldo (Allegato B – Tav. 24; Fig. 21) torna positivo per 287 milioni di euro (-608 milioni nel 2023), rispecchiando l'effetto combinato della crescita dei premi di competenza e la riduzione dell'onere dei sinistri, nonostante l'aumento delle spese di gestione.

## Utile finanziario imputato al conto tecnico – ramo CVT

Il contributo della gestione finanziaria<sup>25</sup>, moderato nel ramo CVT, è stabile (74 milioni di euro), portando il risultato tecnico, ante cessioni in riassicurazione, a 361 milioni (Allegato B – Tav. 24; Fig. 21 e 22).

## Saldo delle cessioni in riassicurazione – ramo CVT

Nel 2024 le cessioni in riassicurazione determinano un impatto economico negativo sul conto tecnico per -139 milioni di euro (Allegato B - Tav. 24; Fig. 22). Nel 2023 l'impatto era stato positivo per 492 milioni.

L'indicatore che rapporta i saldi tecnici (STLOR e STCONS) ai premi lordi di competenza (PCOMP) mostra una forte dispersione nel periodo 2019-2024 (Fig. 21-bis). Nel biennio 2023-2024 emerge chiaramente la funzione mitigatrice della riassicurazione

22 L'*expense ratio* più elevato delle imprese dirette è correlato ad una più elevata incidenza sui premi delle provvigioni di acquisizione e delle spese di amministrazione.

23 Aggiungendo al *loss ratio* e al *combined ratio* di competenza l'effetto economico derivante dalla gestione dei sinistri avvenuti in precedenti esercizi (1,5% dei premi di competenza, in termini di aggravio di oneri) si ottengono rispettivamente il *loss ratio* e il *combined ratio* complessivi, che nel 2024 sono pari rispettivamente al 59,9% (82,6% nel 2023) e al 93% (115,5% nel 2023).

24 Tale indicatore, che nella serie storica fino al bilancio del 2023 aveva mostrato valori positivi, assume storicamente per la prima volta un segno negativo, che mostra un contributo sfavorevole della gestione dei sinistri pregressi ai risultati tecnici dell'esercizio.

25 Utili derivanti dagli investimenti degli attivi a copertura delle riserve tecniche del ramo.

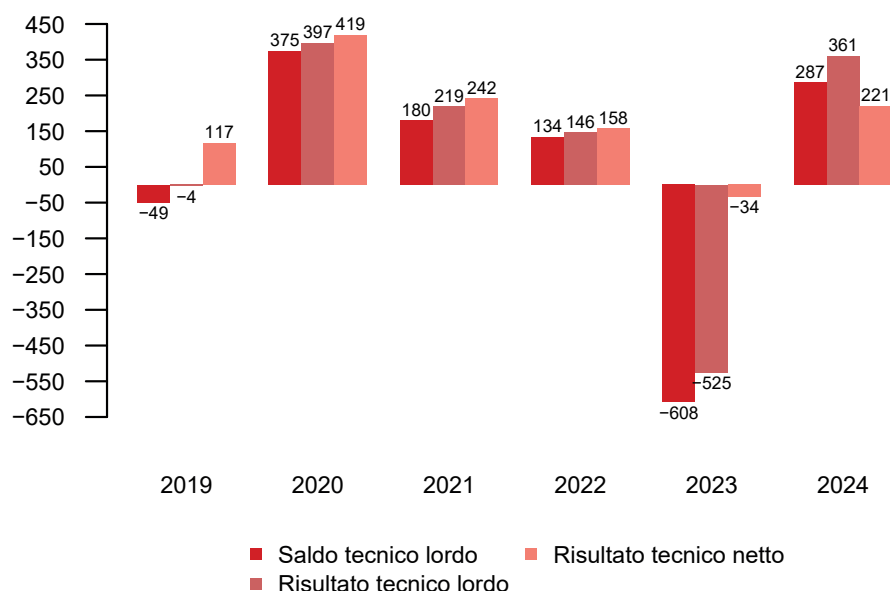
passiva. Nel 2023, caratterizzato da eventi calamitosi eccezionali, l'indicatore comprensivo degli effetti delle cessioni (STCONS/PCOMP) beneficiava dell'apporto positivo (STCRI/PCOMP) delle cessioni, passando da un valore fortemente negativo del STLOR/PCOMP (-16%) al -3,2% del STCONS/PCOMP. Nel 2024 si osservano valori positivi sia per STLOR/PCOMP (6,5%), sia per STCONS/PCOMP (3,2%); quest'ultimo indicatore è, però, meno favorevole di quello al lordo delle cessioni, poiché risente del minore effetto economico positivo relativo ai recuperi dai riassicuratori, associato al calo degli oneri dei sinistri nei confronti degli assicurati, e dell'effetto economico negativo collegato all'aumento dei premi ceduti ai riassicuratori, a seguito del rinnovo degli accordi di copertura con questi ultimi.

## Risultato del conto tecnico – ramo CVT

Il risultato finale del conto tecnico, comprensivo degli effetti della riassicurazione passiva e del contributo della gestione finanziaria, torna in utile nel 2024, attestandosi a 221 milioni di euro, pari al 5,1% dei premi di competenza, dopo la perdita registrata nel 2023 (-34 milioni di euro, corrispondente al -0,9% dei premi) (Allegato – Tavv. 24 e 25; Figg. 21 e 22). Il risultato tecnico del ramo per unità di rischio è pari a 9,9 euro, in aumento di 11,5 euro rispetto al 2023 e di 4,4 euro rispetto al 2019 (Allegato B – Tav. 25).

**Figura 21**

### Risultati del conto tecnico (milioni di euro)



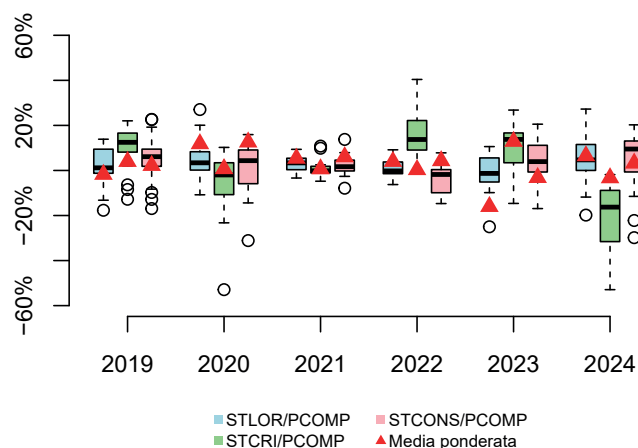
**Saldo tecnico lordo:** saldo tecnico del lavoro diretto senza l'apporto sia della quota di utili, assegnata al conto tecnico, derivante dalla gestione finanziaria, sia dell'impatto delle operazioni di riassicurazione passiva.

**Risultato tecnico lordo:** saldo tecnico lordo del lavoro diretto al quale è aggiunto il solo contributo positivo relativo alla quota di utili finanziati, allocata alla gestione tecnica.

**Risultato tecnico netto:** risultato tecnico lordo del lavoro diretto al quale è aggiunto l'impatto economico (positivo o negativo) derivante dalle operazioni di riassicurazione passiva.

**Figura 21-bis**

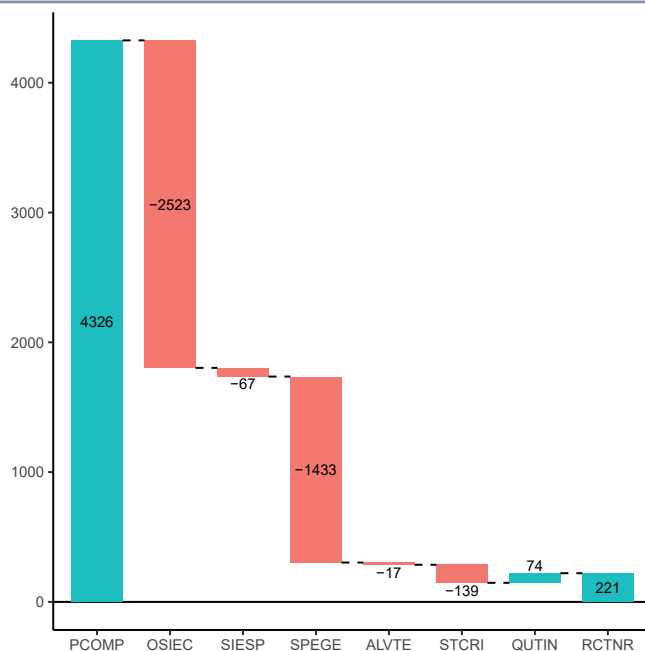
**Distribuzione del “saldo tecnico (al lordo e al netto delle cessioni in riassicurazione passiva)” in rapporto ai premi di competenza lordi (%)**



La figura è costruita con i dati delle imprese vigilate che, complessivamente considerate, raggiungono il 95% della raccolta premi del ramo CVT. STLOR = Saldo tecnico del lavoro diretto senza considerare l'effetto delle cessioni in riassicurazione (STCRI); STCRI = Saldo tecnico delle cessioni in riassicurazione; STCONS = Saldo tecnico conservato del lavoro diretto italiano ossia comprensivo dell'effetto delle cessioni in riassicurazione. PCOMP = Premi di competenza del lavoro diretto, ante cessioni in riassicurazione.

**Figura 22**

**Componenti del risultato tecnico 2024 – CVT (milioni di euro)**



PCOMP: Premi di competenza; OSIEC: Oneri dei sinistri di esercizio corrente; SIESP: Saldo dei sinistri di esercizi precedenti; SPEGE: Spese di gestione; ALVTE: Altre voci tecniche; STCRI: Saldo tecnico delle cessioni in riassicurazione; QUTIN: Quota dell'utile degli investimenti. Il margine per polizza medio atteso, calcolato solo per i sinistri di generazione corrente 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 al conto tecnico, esplicitata nella nota 28.

## Profittabilità attesa per polizza – ramo CVT

Nel 2024 il margine tecnico atteso per polizza<sup>26</sup> nel ramo CVT torna si attesta a 24,9 euro, dopo il valore negativo registrato nel 2023 (Tav. 5). Il miglioramento è riconducibile all'aumento del premio medio e alla marcata riduzione del premio puro, nonostante la crescita delle spese unitarie di gestione.

A prezzi costanti 2024, il margine per polizza mostra un forte recupero rispetto al 2023, raggiungendo livelli superiori al periodo 2019-2022. Il miglioramento della redditività deriva soprattutto dall'aumento del margine unitario lordo (differenza tra premio medio e premio puro), mentre la crescita delle spese di gestione unitarie, pur significativa, incide in misura minore.

**Tavola 5**

### Componenti del premio medio CVT

Voci	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<i>(euro, valori a prezzi correnti)</i>						
<b>Margine per polizza</b> (D = A - B - C)	<b>0,7</b>	<b>18,3</b>	<b>11,1</b>	<b>9,8</b>	<b>-20,5</b>	<b>24,9</b>
Premio medio (A)	145,4	142,0	149,2	164,9	184,0	203,0
Premio puro (B)	98,1	78,8	90,6	102,8	146,5	113,9
Spese di gestione per polizza (C)	46,6	44,9	47,5	52,4	58,0	64,3
<i>(euro, valori a prezzi costanti 2024)</i>						
<b>Margine per polizza</b> (D = A - B - C)	<b>5,1</b>	<b>25,0</b>	<b>16,7</b>	<b>12,4</b>	<b>-20,2</b>	<b>24,9</b>
Premio medio (A)	169,6	166,1	171,4	175,3	185,6	203,0
Premio puro (B)	109,4	88,6	100,1	107,3	147,2	113,9
Spese di gestione per polizza (C)	54,4	52,5	54,6	55,7	58,5	64,3

## Loss ratio del primo semestre 2025 - ramo CVT

Nei primi sei mesi del 2025 il *loss ratio*<sup>27</sup> di generazione corrente del lavoro diretto, al lordo della riassicurazione, è pari al 47%, in miglioramento di 3,4 punti

26 Il margine per polizza medio atteso, calcolato solo per i sinistri di generazione corrente 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 al conto tecnico, esplicitata nella nota 28.

27 Al numeratore del *loss ratio* del primo semestre 2024 e 2025 è escluso l'importo dei sinistri IBNR, in quanto non rilevato.

percentuali rispetto al corrispondente periodo del 2024, a seguito di una crescita dei premi di competenza superiore all'incremento dell'onere dei sinistri.

## Tasso di penetrazione delle garanzie accessorie (CVT) nel ramo r.c. auto<sup>28</sup>

L'incidenza delle garanzie accessorie nel comparto auto continua a crescere sia in termini di raccolta premi, sia di diffusione territoriale. Nel 2024, la quota di polizze r.c. auto con almeno una copertura CVT attiva raggiunge il 52,8% del totale, in linea con l'anno precedente.

Tra le diverse tipologie di garanzia, le più diffuse risultano incendio (31,4%), cristalli (29,0%) e furto (27,2%), mentre la copertura kasko rimane marginale, con un tasso di diffusione pari all'1,7% (Figura 23). La composizione delle garanzie evidenzia una prevalenza di coperture a costo relativamente contenuto e con finalità prevalentemente protettive, rispetto a garanzie più ampie e complesse.

## Diffusione geografica delle garanzie CVT

La distribuzione territoriale delle garanzie accessorie presenta una marcata eterogeneità. Il tasso di penetrazione risulta significativamente più elevato nel Nord, dove si concentra il terzo quartile della distribuzione (63,5%). In alcune province settentrionali, come Pavia, la percentuale di contratti con almeno una copertura CVT raggiunge il 77,2%.

Nel Mezzogiorno e nelle Isole la maggior parte delle province presenta valori inferiori alla mediana nazionale (49,9%), con livelli particolarmente contenuti in alcune aree, tra cui Agrigento (27,6%) (Figura 24). Tali differenze territoriali riflettono una combinazione di fattori legati alle caratteristiche del parco veicoli, al reddito disponibile e alle abitudini assicurative locali.

28 I dati presentati provengono dall'Indagine sui prezzi effettivi per la garanzia r.c. auto (IPER) e fanno riferimento al 2024.

Figura 23

Quota polizze con CVT per tipologia di garanzia

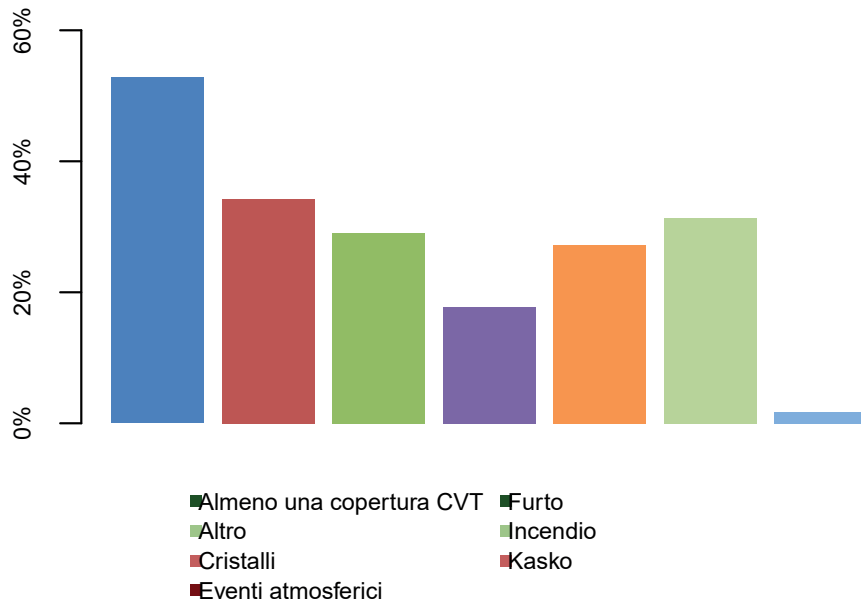


Figura 24

Tasso di penetrazione provinciale

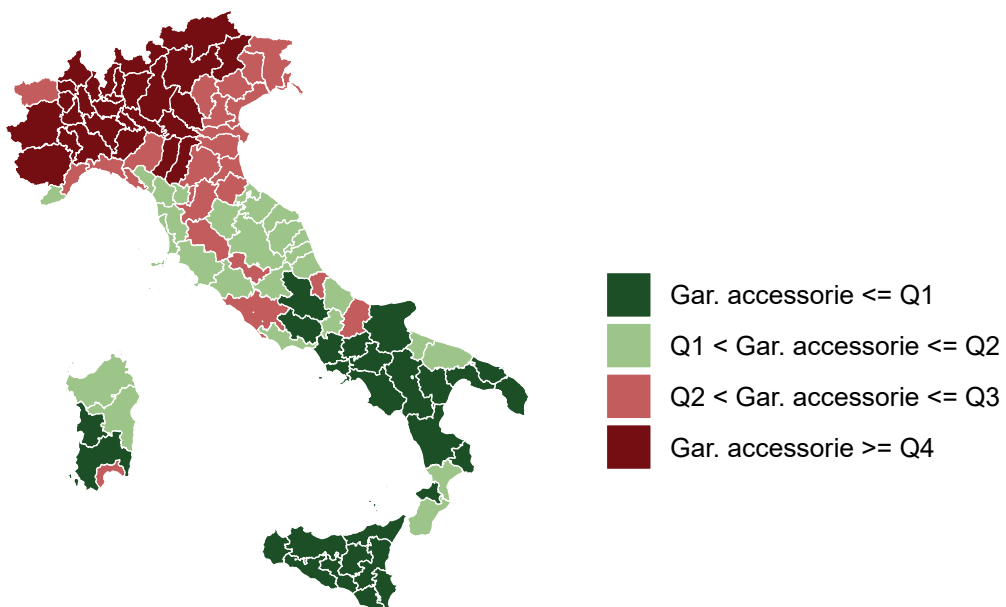
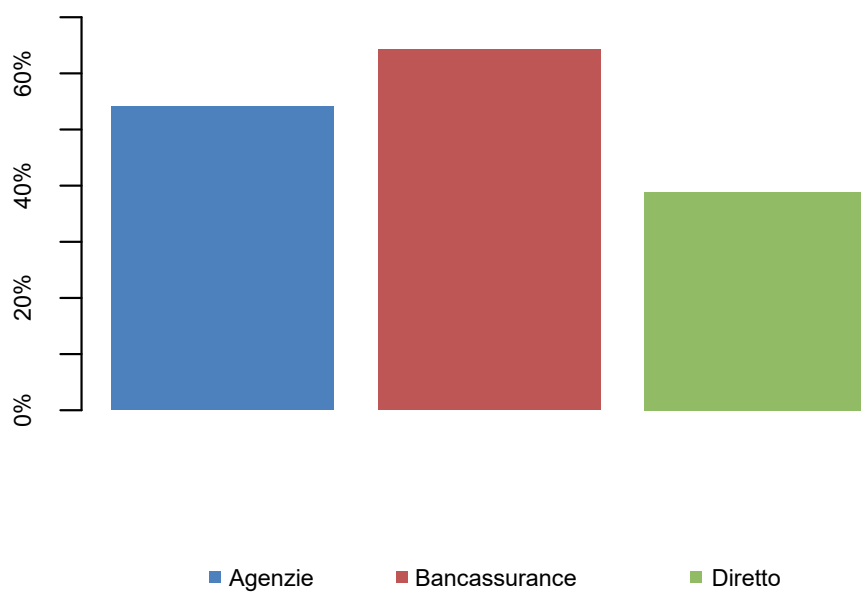


Figura 25

Diffusione delle garanzie CVT per canale distributivo



# NOTA METODOLOGICA

## Le fonti dati

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

- il bilancio d'esercizio e i connessi moduli di vigilanza, relativi all'insieme delle imprese vigilate, costituite dalle Imprese nazionali e dalle Rappresentanze in Italia di imprese extra Spazio Economico Europeo (SEE)<sup>29</sup> sottoposte alla vigilanza prudenziale dell'IVASS;
- la rilevazione sui Dati Tecnici r.c. auto e natanti, la quale include anche le imprese con sede legale in uno Stato SEE, ammesse a operare in Italia in regime di stabilimento e di l.p.s.;
- l'indagine IPER, da cui derivano i dati sui prezzi effettivi per la garanzia r.c. auto per le autovetture, i ciclomotori e i motocicli a uso privato e informazioni sulla presenza delle garanzie accessorie nei contratti r.c. auto;
- la rilevazione statistica al IV trimestre dell'anno per suddividere, in base al criterio del canale distributivo prevalentemente utilizzato, le imprese vigilate e le imprese SEE ammesse a operare in Italia in regime di stabilimento nel ramo r.c. auto e natanti e nel ramo CVT;
- la relazione semestrale individuale civilistica delle imprese di assicurazione al I semestre dell'anno.

I dati del presente Bollettino si riferiscono al lavoro diretto italiano<sup>30</sup>.

## 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.

---

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

30 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 l.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 l.p.s.).

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 2024*. Ove non specificato, gli importi si intendono a prezzi correnti.

Per ogni termine tecnico o grandezza presente nel Bollettino si rinvia al Glossario dei termini assicurativi disponibile sul sito dell'IVASS<sup>31</sup>.

## 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 gestoria 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 gestoria liquida il danno secondo il costo effettivamente accertato e riceve in seguito un rimborso<sup>32</sup>;

**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.

---

31 [Relazione\\_annuale\\_2024\\_Glossario.pdf](#)

32 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.

## 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 (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 (*Incurred 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 solvibilità<sup>33</sup>.

---

33 Con riferimento ai soli rami r.c. auto e natanti (10+12) nel 2024, 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'85,3% del suddetto insieme. Il restante 14,7% è quindi raccolto dalle imprese SEE ammesse a operare in Italia.

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 2024 delle imprese di assicurazione che esercitano i rami r.c. auto e natanti. Si suddividono le imprese segnalanti in:

- Imprese vigilate dall'IVASS: sono le imprese nazionali e le rappresentanze in Italia di imprese con sede legale in uno stato extra SEE. Tali imprese sono sottoposte alla vigilanza di stabilità esercitata dall'IVASS;
- Imprese 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 SEE nei quali è ubicata la sede legale.

**Tavola 6**

### Imprese operanti nel mercato r.c. auto in Italia

Tipologia di Impresa	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023	Variazione rispetto al 31 dicembre 2023
Imprese vigilate IVASS (A)	37	40	-3
<i>di cui:</i>			
<i>Imprese nazionali</i>	35	38	-3
<i>Rappresentanze di imprese extra SEE</i>	2	2	0
Imprese 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
<b>Totale Imprese partecipanti = (A) + (B)</b>	<b>55</b>	<b>58</b>	<b>-3</b>

## 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.XLSX" – 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.



