



ISTITUTO PER LA VIGILANZA
SULLE ASSICURAZIONI

I V A S S



*Servizio Studi e gestione dati
Divisione Studi e Analisi Statistiche*

**Statistiche relative alla gestione dei rami: 10. Responsabilità civile autoveicoli terrestri; 12. Responsabilità civile veicoli marittimi, lacustri e fluviali e 3. Corpi di Veicoli Terrestri
(Dati aggiornati al 2014)**

**Statistica relativa alla gestione dei rami: 10. Responsabilità civile autoveicoli terrestri;
12. Responsabilità civile veicoli marittimi, lacustri e fluviali e 3. Corpi di Veicoli
Terrestri (dati aggiornati al 2014). Portafoglio diretto italiano**

1. PREMESSA

Allo scopo di divulgare statistiche relative all'intero comparto auto, l'Istituto fornisce le elaborazioni relative ai rami Responsabilità civile autoveicoli terrestri e Responsabilità civile veicoli marittimi, lacustri e fluviali (di seguito ramo R.C. auto e natanti) e Corpi di Veicoli Terrestri (di seguito ramo C.V.T.). I dati sono desunti dai moduli di bilancio e di vigilanza relativi alle imprese sottoposte alla vigilanza sulla solvibilità esercitata dall'IVASS, ossia alle imprese di assicurazioni nazionali e alle rappresentanze per l'Italia di imprese con sede legale in stati non aderenti allo Spazio Economico Europeo (SEE)¹.

Nei dati relativi a questo aggregato, a partire dall'anno 2010, non sono comprese le informazioni concernenti:

- una rappresentanza di impresa extra SEE che ha totalmente assegnato il proprio portafoglio a una rappresentanza operante in Italia di impresa SEE;
- una impresa nazionale che ha assegnato il portafoglio del ramo Corpi di veicoli terrestri a una rappresentanza operante in Italia di impresa SEE;
- due imprese nazionali che, pur avendo operato durante l'anno 2010, sono state sottoposte a liquidazione coatta amministrativa nel 2011.

Inoltre, a partire dall'anno 2013, non sono comprese le informazioni concernenti:

- una impresa nazionale che ha totalmente assegnato il proprio portafoglio a una rappresentanza operante in Italia di impresa SEE.

Quando si effettuano i confronti dei dati fra il 2009 e gli anni successivi non si può prescindere dalle citate considerazioni. Al fine di agevolare l'analisi temporale del comparto nel suo complesso, alcuni tassi di variazione e taluni prospetti statistici contenuti nella presente pubblicazione sono stati determinati a termini omogenei, ossia escludendo anche dai dati relativi all'esercizio 2009 le imprese uscite dal portafoglio diretto italiano.

I dati statistici concernenti l'andamento dell'intero comparto auto sono contenuti nell'Allegato.

Nel 2014, il volume dei premi contabilizzati complessivamente per il ramo R.C. auto e natanti e per il ramo C.V.T. si sono attestati a 17.598 milioni di euro, costituendo il 53,7% della produzione dei rami danni (in progressivo calo dal 55,4% nel 2013 e dal 57,1% nel 2012). Il seguente prospetto n. 1 illustra l'evoluzione dei premi lordi contabilizzati del comparto auto per il periodo 2007-2014.

¹ Non sono quindi disponibili i dati relativi alle imprese con sede legale in altro stato aderente allo SEE che presentano i bilanci e la modulistica di vigilanza alle Autorità di Vigilanza dello Stato di origine, cui compete il controllo di solvibilità.

Prospetto n. 1 - Evoluzione dei premi del comparto auto

(Importi in milioni di euro)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ramo R.C. auto e natanti	18.239	17.637	16.994	16.913	17.794	17.576	16.263	15.211
Ramo C.V.T.	3.284	3.208	3.132	2.950	2.891	2.648	2.413	2.387
Totale comparto auto	21.524	20.845	20.126	19.863	20.685	20.225	18.676	17.598
Totale rami danni	37.655	37.453	36.685	35.606	36.358	35.413	33.687	32.800
Variaz. % annua dei premi Ramo R.C. auto e natanti	-1,0%	-3,3%	-3,6%	4,4%*	5,2%	-1,2%	-7,0%*	-6,5%
Variaz. % annua dei premi Ramo C.V.T.	2,7%	-2,3%	-2,4%	-1,3%*	-2,0%	-8,4%	-8,6%	-1,1%
Variaz. % annua dei premi del comparto auto	-0,4%	-3,2%	-3,4%	3,5%*	4,1%	-2,2%	-7,2%	-5,8%
Variaz. % annua dei premi totale rami danni	1,4%	-0,5%	-2,1%	2,1%*	2,5%*	-1,9%*	-4,6%	-2,6%
Incid. premi R.C. auto e natanti su totale rami danni	48,4%	47,1%	46,3%	47,5%	48,9%	49,6%	48,3%	46,4%
Incid. premi C.V.T. su totale rami danni	8,7%	8,6%	8,5%	8,3%	8,0%	7,5%	7,2%	7,3%
Incid. premi comparto auto su totale rami danni	57,2%	55,7%	54,9%	55,8%	56,9%	57,1%	55,4%	53,7%

(*) Variazione a perimetro di imprese omogeneo

2. RAMO R.C. AUTO E NATANTI

2.1 Raccolta Premi

Come si rileva dal prospetto n. 1, i premi del lavoro diretto italiano nel ramo R.C. auto e natanti, raccolti nel 2014 dalle 49 imprese nazionali e rappresentanze di imprese estere con sede legale in uno stato extra SEE che hanno esercitato il ramo (Allegato - Tavola n. 1), sono stati pari a 15.211 milioni di euro, con un decremento pari al 6,5%, registrando quindi per il terzo anno consecutivo una flessione della raccolta. Il peso dei premi del ramo R.C. auto e natanti sulla raccolta relativa alla globalità della gestione danni, realizzata dalle sole imprese che hanno esercitato il ramo, è del 48,4%, in calo per il secondo anno consecutivo (50,1% nel 2013 e 51,3% nel 2012).

Per quanto riguarda la distribuzione territoriale della raccolta, la stessa è concentrata nelle regioni del Nord, con un'incidenza sul totale nazionale pari al 44,5%, sostanzialmente stabile rispetto agli ultimi due esercizi e in lieve calo rispetto ai precedenti esercizi (Allegato - Tavola n. 2). Si riscontrano, invece, percentuali di incidenza leggermente crescenti rispetto al 2013 nelle regioni centrali (dal 22,9% al 23,2% della raccolta nazionale) e in calo in quelle meridionali (dal 22,2% al 21,8%). Stabili invece le quote delle regioni insulari e delle direzioni generali.

L'analisi della raccolta per fasce di mercato (Allegato - Tavola n. 3) nel periodo 2007-2014 risulta influenzata prevalentemente da numerose operazioni di fusione che si sono verificate nel tempo. In particolare, nella prima fascia, si riscontra una riduzione del numero di imprese (da 11 nel 2007 a 7 nel 2014), con una crescita della relativa quota di mercato (68% nel 2007 rispetto al 70,2% nel 2014). Le imprese appartenenti alla seconda fascia, invece, sono risultate in calo nel numero (da 6 a 5) e sostanzialmente stabili nella quota di mercato (dal 12,7% nel 2007 al 12,8% nel 2014). La terza fascia ha mostrato una riduzione sia del numero di imprese (da 15 a 11) sia della relativa quota di mercato (dal 14,4% al 8,8%), analogamente la quarta fascia (da 33 a 26 imprese e quota di mercato dal 4,9% al 4,4%).

Gli 8 gruppi con un portafoglio premi R.C. auto e natanti superiore a 500 milioni di euro hanno presentato nel 2014 (Allegato - Tavola n. 4) una raccolta premi, realizzata da 25

imprese (51% di quelle esercenti il ramo), pari complessivamente a 12.912 milioni di euro (84,9% del totale mercato R.C. auto e natanti).

2.2 Incidenza dei costi di gestione

Nel seguente prospetto n. 2 è riportata l'incidenza sui premi delle spese di gestione, suddivise per tipologia, nel periodo 2007-2014.

Prospetto n. 2 - Ramo R.C. auto e natanti - Incidenza delle spese di gestione sui premi lordi contabilizzati e composizione percentuale delle medesime

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Provvigioni/Premi contabilizzati	10,6%	10,7%	10,6%	10,6%	10,5%	10,5%	10,6%	10,7%
Altre spese di acquisizione/Premi contabilizzati	2,8%	3,2%	3,4%	3,5%	3,3%	3,6%	4,2%	5,2%
Altre spese di amministrazione/Premi contabilizzati	4,9%	4,7%	4,9%	4,4%	4,3%	4,3%	4,6%	5,0%
Totale spese di gestione/Premi contabilizzati (expense ratio)	18,3%	18,6%	18,9%	18,4%	18,2%	18,4%	19,5%	21,0%
Provvigioni/Totale spese di gestione	57,9%	57,5%	56,4%	57,3%	57,7%	56,9%	54,7%	51,3%
Altre spese di acquisizione/Totale spese di gestione	15,4%	17,1%	17,9%	18,8%	18,4%	19,7%	21,8%	24,7%
Altre spese di amministrazione/Totale spese di gestione	26,8%	25,4%	25,7%	23,9%	23,9%	23,4%	23,5%	24,0%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Si nota che nel 2014 il peso delle spese di gestione complessive sui premi contabilizzati, raggiunge il valore massimo di periodo (21%), in crescita progressiva rispetto al valore minimo del 18,2% registrato nel 2011. L'incremento di tale indicatore è imputabile alla flessione della raccolta premi.

Nello specifico, l'incidenza delle provvigioni di acquisizione e di incasso sui premi (Allegato - Tavola n. 7) è rimasta sostanzialmente stabile nel periodo in esame attestandosi nel 2014 al 10,7%.

Nel periodo considerato è risultata, invece, incrementata l'incidenza sui premi delle altre spese di acquisizione, che dal 2,8% nel 2007 ha raggiunto il valore massimo di periodo pari al 5,2% nel 2014, con un incremento di un punto percentuale che si è concentrato nell'ultimo esercizio. Per quanto riguarda l'incidenza delle altre spese di amministrazione, si è registrato un incremento significativo durante gli ultimi due periodi, che ha portato nel 2014 l'indicatore sul valore massimo del periodo (5% dei premi rispetto al valore minimo del 4,3% nel 2011 e 2012).

L'incidenza sui premi delle spese di gestione ha presentato il valore più basso per la seconda fascia di imprese (19,9%) e il più elevato (25%) per la quarta fascia (Tavola n. 8), ma anche l'analisi per fasce risulta influenzata dalla flessione della raccolta premi.

2.3 Andamento dei sinistri

2.3.1 Premessa

Con l'introduzione dal 1° febbraio 2007 della procedura di risarcimento diretto, i sinistri complessivi del mercato sono rappresentati dalla somma dei **sinistri gestiti** dalle singole compagnie assicuratrici, dette appunto "gestionarie" e sono relativi a costituiti da un mix di:

- sinistri causati a terzi (**No-Card**) che vengono, appunto, gestiti integralmente dalla compagnia dell'assicurato responsabile del sinistro (tra questi rientrano i danni fisici ai passanti, i danni fisici al conducente non responsabile con oltre nove punti di invalidità permanente, i sinistri fra più di due veicoli, i danni fisici dei trasportati a bordo dei veicoli dei propri assicurati responsabili dei sinistri);
- sinistri subiti da assicurati non responsabili (**Card**) che vengono liquidati dalla propria impresa (cosiddetta gestionaria) per conto dell'impresa debitrice (vi rientrano, ad esempio, i danni ai veicoli fra due assicurati, i danni fisici al conducente non responsabile non superiori a 9 punti di invalidità permanente e i danni fisici ai terzi trasportati sul veicolo non responsabile). La compagnia gestionaria che liquida il danno secondo il costo effettivamente accertato, riceve poi un rimborso da parte della compagnia debitrice, 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).

L'analisi dei trend degli indicatori tecnici va fatta tenendo presente alcuni aspetti importanti che possono alterare la coerenza del confronto. Tra questi i due principali sono da ricondurre al fatto che:

- dal 2008 i sinistri "naturali" (ossia i sinistri avvenuti tra assicurati della stessa impresa) si sono potuti gestire in CARD, ma tale inclusione era facoltativa per le compagnie;
- dal 2009 si è reso obbligatorio per tutte le imprese comprendere nella tipologia CARD anche i sinistri avvenuti tra propri assicurati, per i quali vi fossero le caratteristiche di applicabilità della procedura di risarcimento diretto.

2.3.2 I sinistri denunciati

L'andamento dei **sinistri gestiti denunciati** è riassunto nel seguente prospetto n. 3 e dettagliato nell'Allegato - Tavola n. 10A1.

**Prospetto n. 3 - Ramo R.C. auto e natanti
Numero dei sinistri gestiti denunciati**

Esercizio	N. denunciati	Var. %
2007	4.124.871	1,2
2008	4.107.913	-0,4
2009	4.073.986	-0,8
2010	3.721.592	-4,4 *
2011	3.306.893	-11,1
2012	2.854.059	-13,7
2013	2.655.264	-6,3 *
2014	2.565.482	-3,4
Var. % 14/07		-35,9*

* Variazioni a perimetro di imprese omogeneo

I **sinistri gestiti denunciati** nel 2014 indipendentemente dal loro anno di accadimento, sono stati 2.565.482, con una diminuzione del 3,4% rispetto al 2013. Quindi, come sintetizzato dal seguente prospetto, per il settimo anno consecutivo, i sinistri denunciati sono

risultati in calo anche se il tasso di riduzione è risultato in rallentamento rispetto agli anni precedenti. Rispetto al 2007 la riduzione complessiva è stata del 35,9%.

Con riferimento allo sviluppo dei **sinistri gestiti denunciati, classificati per generazione², a cui è sommata anche la stima del numero dei sinistri denunciati tardivamente** (Allegato - Tavola n. 10A2), il numero dei sinistri è in calo per il settimo anno consecutivo, anche se il tasso di riduzione è in sensibile ridimensionamento rispetto agli esercizi precedenti. In particolare, per la generazione 2014, il calo è del **2,9%** rispetto alla generazione 2013 (-6,3% nel 2013, -13,7% nel 2012 e -11,8% nel 2011). Rispetto al 2009 la riduzione complessiva è stata del **34,5%**.

Osservando il medesimo sviluppo relativamente ai **sinistri No-Card³** (Allegato - Tavola n. 10B1), per quanto sopra evidenziato in ordine alla classificazione dei sinistri tra No-Card e Card, si registra un calo per il settimo anno consecutivo. Per la generazione 2014 la riduzione è del **6,7% rispetto alla generazione 2013** (-6,1% nel 2013, -8,8% nel 2012 e -7,5% nel 2011). Rispetto alla generazione sinistri 2009, con cui possono essere fatti confronti omogenei, la riduzione complessiva del numero dei sinistri denunciati è stata del **31,3%**.

Per quanto riguarda lo sviluppo dei **sinistri Card⁴** (Allegato - Tavola n. 10C1), si registra un calo per il quinto anno consecutivo. Per la generazione 2014 la riduzione è del **1,9%** in sensibile rallentamento rispetto agli anni precedenti (-6,4% nel 2013, -14,6% nel 2012 e -12,9% nel 2011). Rispetto alla generazione sinistri 2009, con la quale possono essere effettuati confronti omogenei, la riduzione complessiva è stata del **35%**.

2.3.3 La frequenza sinistri

La **frequenza dei sinistri gestiti** (inclusendo i sinistri che vengono denunciati tardivamente) per il totale dei veicoli mostra nel 2014 e per il quinto anno consecutivo (Allegato - Tavola 9.1A – I parte), una contrazione del 2,2% rispetto all'anno precedente, attestandosi a un valore pari al **6,05%** (6,19% nel 2013), dopo aver toccato un massimo del periodo in esame del 8,78% nel 2009. Tuttavia il tasso di riduzione della frequenza sinistri è in sensibile rallentamento, poiché è stato inferiore a quello registrato nel 2013 (-4,4%) ed è significativamente minore di quello del biennio 2011-2012 (-11,2% e -12,4%). Dal 2009 si è manifestato un calo della frequenza sinistri pari al 31,1%.

La **frequenza dei sinistri No-Card** (inclusendo i sinistri che vengono denunciati tardivamente) per il totale dei veicoli mostra nel 2014 il settimo calo consecutivo (Allegato - tavola 9.2A – I parte) e si attesta all'**1,43%**, con una contrazione del 5,9% rispetto al 2013. Considerando però anche quanto sopra precisato in ordine alla classificazione dei sinistri tra No-Card e Card, un confronto omogeneo può essere effettuato a partire dai dati relativi all'esercizio 2009. Rispetto a tale anno, quando la frequenza sinistri era pari al 2,05%, il calo è stato del 30,2%.

La **frequenza dei sinistri Card** (inclusendo i sinistri che vengono denunciati tardivamente) per il totale dei veicoli mostra nel 2014, per il quinto anno consecutivo (Allegato - tavola 9.3A – I parte) e si attesta al **4,68%**, con una contrazione del 1,1% rispetto al 4,73% del 2013. Il tasso di riduzione della frequenza sinistri appare comunque in rallentamento rispetto agli anni precedenti (-4,9% nel 2013, -13,2% nel 2012 e -12% nel 2011) Considerando però anche quanto sopra precisato in ordine alla classificazione dei sinistri tra No-Card e Card, un confronto omogeneo può essere effettuato a partire dai dati

² Generazioni ricostruite a perimetro di imprese omogeneo.

³ Vedi nota 2.

⁴ Vedi nota 2.

relativi all'esercizio 2009. Rispetto al 2009, quando la frequenza sinistri era pari al 6,79%, il calo è stato del 31%.

Si osserva che la somma delle frequenze dei sinistri No-Card e Card (nel 2014 pari a 6,11%) è superiore a quella dei sinistri gestiti (6,05%), in quanto uno stesso sinistro può causare più tipologie di danno che possono rientrare o meno in convenzione Card.

2.3.4 La velocità di liquidazione dei sinistri

Per quanto attiene alla velocità di liquidazione del **numero dei sinistri gestiti**, distinti per anno di generazione, rilevata alla fine dell'anno di accadimento e al lordo della stima finale per sinistri IBNR (Allegato - Tavola n. 14B), per il 2014 è del **64,9%**, in lieve decremento rispetto ai valori rilevati per le generazioni 2013, 2012 e 2011 (rispettivamente 65,6%, 65,2% e 65,1%). Alla fine del quinto anno successivo a quello dell'accadimento risultano pagati il **98,7%** dei sinistri. Per quanto riguarda la velocità di liquidazione degli **importi dei sinistri gestiti**, sempre al lordo della stima finale per sinistri IBNR (Allegato - Tavola n. 15B), entro l'anno d'accadimento per la generazione 2014 è risultato pagato il **34,3%** del relativo importo, in crescita rispetto alla generazione 2012 e 2013, ma in calo rispetto alle generazioni dal 2008 al 2011. Entro il quinto anno successivo a quello di accadimento è pagato circa il **92%** dell'onere complessivo dei risarcimenti.

Per quanto concerne la velocità di liquidazione del **numero dei sinistri No-Card**, distinti per anno di generazione, rilevata alla fine dell'anno di accadimento e al lordo della stima finale per sinistri IBNR (Allegato - Tavola n. 14D), per il 2014 è del **37,7%**, in decremento rispetto ai valori rilevati per le generazioni precedenti (40,5% per il 2013, 40,3% per il 2012 e 40,1% per il 2011). Alla fine del quinto anno successivo a quello dell'accadimento risultano pagati circa il **96%** dei sinistri No-Card. Per quanto riguarda la velocità di liquidazione degli **importi dei sinistri No-Card**, sempre al lordo della stima finale per sinistri IBNR (Allegato - Tavola n. 15D), entro l'anno d'accadimento per la generazione 2014 è risultato pagato il **17,6%** del relativo importo, in crescita rispetto alla generazione 2012 e 2013 (rispettivamente 16,8% e 16,9%), ma in calo rispetto alle generazioni dal 2008 al 2011. Entro il quinto anno successivo a quello di accadimento è pagato circa l'**87%** dell'onere complessivo dei risarcimenti ed entro il secondo anno successivo circa il **69%**.

Relativamente alla velocità di liquidazione del **numero dei sinistri Card**, distinti per anno di generazione, rilevata alla fine dell'anno di accadimento e al lordo della stima finale per sinistri IBNR (Allegato - Tavola n. 14F), per il 2014 è del **72,7%**, in lieve contrazione rispetto ai valori rilevati per la generazione 2013 (73,1%), ma in crescita rispetto a quelle precedenti. Alla fine del quinto anno successivo a quello dell'accadimento risultano pagati oltre il **99%** dei sinistri Card e alla fine del secondo anno successivo circa il **97%**. Per quanto riguarda la velocità di liquidazione degli **importi dei sinistri Card**, sempre al lordo della stima finale per sinistri IBNR (Allegato - Tavola n. 15F), entro l'anno d'accadimento per la generazione 2014 è risultato pagato il **56,2%** del relativo importo, sostanzialmente invariato rispetto alla generazione 2013, ma in calo rispetto alle generazioni 2010, 2011 e 2012. Entro il quinto anno successivo a quello di accadimento è pagato oltre il **97%** dell'onere complessivo dei risarcimenti ed entro il secondo anno successivo circa il **90%**.

2.3.5 Costo medio dei sinistri

I **sinistri gestiti** accaduti nel 2014 sono stati **pagati, nell'anno di generazione**, a un **costo medio** (Allegato 1 - Tavole n. 9.1A - III parte e n. 16) pari a **2.455** euro (+2,1% rispetto ai sinistri 2013) e **riservati**⁵ mediamente (Allegato - Tavola n. 9.1A - III parte e Tavola n. 17)

⁵ L'importo stanziato a riserva non comprende le stime per i sinistri che sono denunciati tardivamente rispetto alla chiusura dell'esercizio (IBNR).

a **9.758** euro (-1,8% rispetto ai sinistri 2013). Il **costo medio complessivo** (pagato e riservato) nell'anno di generazione dei sinistri avvenuti nel 2014 (Allegato - Tavole n. 9.1A - III parte e n. 18) è stato pari a **4.532** euro (-0,7% rispetto al 2013); considerando anche le stime per sinistri tardivi (IBNR), tale costo medio (Tavola n. 9.1A - III parte) è ammontato a **4.641** euro (-1% rispetto ai sinistri di generazione 2013). Ha contribuito all'abbassamento del costo medio complessivo soprattutto la riduzione registrata dal costo medio dei sinistri CARD (-2,7% nel 2014) mentre, per i sinistri che non sono rientrati nella procedura di risarcimento diretto si è rilevato un aumento (3,3%). Tuttavia, rispetto ai sinistri di generazione 2009, il costo medio totale complessivo dei sinistri, rilevato al termine del primo anno di osservazione, è cresciuto del 18,5%.

I **sinistri No-Card** accaduti nel 2014 sono stati **pagati**, nell'anno di generazione, a un **costo medio** (Allegato - Tavola n. 9.2A - III parte) pari a **5.177** euro (+9,2% rispetto ai sinistri di generazione 2013) e **riservati**⁶ mediamente (Allegato - Tavola n. 9.2A - III parte) a **17.904** euro (+2,6% rispetto ai sinistri 2013). Il **costo medio complessivo** (pagato e riservato) nell'anno di generazione dei sinistri avvenuti nel 2014 (Tavola n. 9.2A - III parte) è stato pari a **11.854** euro (+4,6% rispetto al 2013); considerando anche le stime per sinistri tardivi (IBNR), tale costo medio (Tavola n. 9.2A - III parte) è ammontato a **11.108** euro (+3,3% rispetto ai sinistri di generazione 2013). Rispetto ai sinistri di generazione 2009, il costo medio totale complessivo dei sinistri, rilevato al termine del primo anno di osservazione, è cresciuto del 34,1%.

I **sinistri Card** accaduti nel 2014 sono stati **pagati**, nell'anno di generazione, a un **costo medio** (Allegato - Tavola n. 9.3A - III parte) pari a **2.010** euro (+0,8% rispetto ai sinistri 2013) e **riservati**⁷ mediamente (Tavole n. 9.3A - III parte) a **4.600** euro (-7,4% rispetto ai sinistri 2014). Il **costo medio complessivo** (pagato e riservato) nell'anno di generazione dei sinistri avvenuti nel 2014 (Allegato - Tavola n. 9.3A - III parte) è stato pari a **2.594** euro (-2,7% rispetto al 2013); considerando anche le stime per sinistri tardivi (IBNR), tale costo medio (Allegato - Tavola n. 9.3A - III parte) è ammontato a **2.604** euro (-2,7% rispetto ai sinistri di generazione 2013). Rispetto ai sinistri di generazione 2009, il costo medio totale complessivo dei sinistri, rilevato al termine del primo anno di osservazione, è cresciuto del 1,2%.

2.4 Risultato del conto tecnico

Dal successivo prospetto n. 4, riguardante l'andamento delle principali voci del conto tecnico del ramo, si rileva che il risultato del conto tecnico al netto della riassicurazione (Allegato - Tavola n. 29) **registra un utile per il terzo anno consecutivo**, che nel 2014 è pari a 2.060 milioni di euro, con un'incidenza del 13,2% sui premi di competenza (in riduzione rispetto ai 2.426 milioni di euro del 2013 che incidono sui premi per il 14,4%). Alla contrazione dell'utile del risultato del conto tecnico ha contribuito in maniera determinante la riduzione della raccolta premi di competenza (-7,6%) che è stata più marcata della riduzione dell'onere complessivo dei sinistri (-6,4%) e una lieve crescita delle spese di gestione (+0,6%), nonostante la ripresa dell'utile degli investimenti (+6,6%).

⁶ Vedi nota 5.

⁷ Vedi nota 5.

**Prospetto n. 4 - Ramo R.C. auto e natanti -
Sintesi del conto tecnico del ramo - Portafoglio diretto italiano**

Voci	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Premi di competenza (+)	18.250	17.804	16.999	16.607	17.495	17.697	16.835	15.559
Oneri relativi ai sinistri (-)	14.732	14.672	15.106	14.467	14.791	13.110	11.563	10.818
Altre partite tecniche (+)	-226	-290	-267	-244	-202	-272	-248	-143
Spese di gestione (-)	3.346	3.275	3.208	3.116	3.236	3.233	3.167	3.187
Saldo tecnico al lordo della riassicurazione	-55	-433	-1.583	-1.221	-735	1.084	1.857	1.410
Quota dell'utile degli investimenti (+)	963	344	1.217	496	272	799	613	654
Risultato del conto tecnico al lordo della riassicurazione	908	-89	-366	-725	-463	1.883	2.469	2.064
Risultato del conto tecnico al netto della riassicurazione	925	-92	-344	-745	-489	1.854	2.426	2.060

2.5 Altri indicatori desunti dal conto tecnico

Come si desume dal successivo prospetto n. 5, il rapporto tra i sinistri dell'esercizio (pagati e riservati) e i premi di competenza ha ripreso a salire negli ultimi due esercizi, dopo aver raggiunto il valore minimo di periodo nel 2012 (68,4%; il valore massimo del periodo, pari all'87,7%, era stato registrato nel 2009). In particolare, nel 2014 è stato pari al 71,8% (68,5% nel 2013). Il rapporto tra l'onere complessivo dei sinistri e i premi di competenza è risultato anch'esso in crescita, portandosi al 69,5% (68,7% nel 2013, pari al valore minimo di periodo; il valore massimo, pari al 88,9%, era stato registrato nel 2009). Il rapporto tra la riserva sinistri complessiva ed i premi contabilizzati è risultato pari al 153,5%, in crescita rispetto al 146,4% del 2013, al 139,2% del 2012 e al 138,6% del 2011, che aveva rappresentato il valore minimo di periodo. (Allegato - Tavola n. 27).

Prospetto n. 5 - Ramo R.C. auto e natanti - Indicatori dei sinistri

(valori in %)

Esercizio	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Sinistri dell'es./Premi competenza	81,1	82,9	87,7	83,5	76,8	68,4	68,5	71,8
Sinistri di es. prec./Premi competenza	-0,3	-0,5	1,1	3,6	7,7	5,7	0,1	-2,3
Onere complessivo dei sinistri/Premi competenza	80,7	82,4	88,9	87,1	84,5	74,1	68,7	69,5
Riserva sin. es. + es. prec./Premi contabilizzati	153,3	150,9	153,6	144,0	138,6	139,2	146,4	153,5
Riserve tecniche/Premi contabilizzati	185,9	183,7	187,4	178,0	172,7	173,0	179,1	186,2

3. RAMO CORPI DI VEICOLI TERRESTRI

3.1 Raccolta Premi

Il ramo C.V.T. comprende le assicurazioni contro ogni danno subito dai veicoli terrestri, esclusi i veicoli ferroviari. I premi del lavoro diretto italiano raccolti nel 2014 dalle 56 imprese nazionali e rappresentanze di imprese estere con sede legale in uno stato terzo rispetto allo Spazio Economico Europeo che hanno esercitato il ramo (Allegato - Tavola n. 1), sono stati pari a 2.387 milioni di euro, con un decremento del 1,1% rispetto al 2013.

Quindi, per il settimo anno consecutivo la raccolta premi del ramo ha registrato una flessione, comunque in rallentamento rispetto ai precedenti esercizi. Il peso dei premi sul totale della raccolta nei rami danni, realizzata dalle sole imprese che hanno esercitato il ramo in questione, risulta sostanzialmente stabile rispetto al precedente esercizio, portandosi al 7,5% (7,4% nel 2013).

L'analisi della raccolta premi per fasce di mercato (Allegato - Tavola n. 2), nel periodo in esame, pone in evidenza nella prima fascia la riduzione sia del numero di imprese (10 nel 2009 rispetto a 5 nel 2014) che della quota di mercato (dal 67,7% nel 2009 al 61,6% nel 2014). Invece, sempre confrontando il 2009 con il 2014, le imprese appartenenti alla seconda fascia restano stabili (6 imprese), con forte crescita nella quota di mercato (dal 13,4% al 19,8%). Anche per quanto riguarda la terza fascia, si nota una sostanziale stabilità sia del numero (da 19 a 18) che della relativa quota di mercato (dal 15,5% al 16,1%). Infine, con riferimento all'ultima fascia di mercato, si registra una riduzione marcata del numero delle imprese (da 37 a 27, a causa soprattutto di operazioni di fusione) e una flessione della quota di mercato (da 3,4% a 2,6%).

I 7 gruppi con portafoglio premi del ramo C.V.T. superiore a 100 milioni di euro hanno presentato nel 2014 (Tavola n. 3) una raccolta, realizzata da 23 imprese (41,1% delle imprese esercenti il ramo), che è ammontata complessivamente a 1.894 milioni di euro (79,4% del totale mercato di ramo).

3.2 Incidenza dei costi di gestione

Come è sintetizzato nel successivo prospetto n. 6, l'incidenza sui premi delle provvigioni di acquisizione e incasso (19,3%) e delle altre spese di acquisizione (4,9%) si è collocata sui valori massimi del periodo. Il peso sui premi delle altre spese di amministrazione ha registrato un incremento rispetto agli anni precedenti, raggiungendo il 4,8%, mentre il livello massimo di periodo (4,9%) era stato registrato nel 2008 e nel 2009.

Pertanto, l'incidenza delle spese di gestione complessive sui premi (Allegato - Tavola n. 6) è stata pari al 29%, portandosi al valore massimo di periodo, come conseguenza del calo della raccolta premi e di un aumento, nel 2014, delle spese di gestione.

Prospetto n. 6 - Ramo Corpi di veicoli terrestri - incidenza delle spese di gestione sui premi lordi contabilizzati e composizione percentuale delle medesime

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Provvigioni/Premi contabilizzati	17,3%	17,4%	17,9%	18,0%	18,0%	18,0%	18,5%	19,3%
Altre spese di acquisizione/Premi contabilizzati	3,1%	3,4%	3,6%	4,0%	4,1%	4,1%	4,2%	4,9%
Altre spese di amministrazione/Premi contabilizzati	4,8%	4,9%	4,9%	4,4%	4,3%	4,4%	4,6%	4,8%
Totale spese di gestione/Premi contabilizzati (expense ratio)	25,2%	25,7%	26,5%	26,5%	26,4%	26,5%	27,4%	29,0%
Provvigioni/Totale spese di gestione	68,8%	67,8%	67,7%	67,9%	68,3%	67,9%	67,7%	66,5%
Altre spese di acquisizione/Totale spese di gestione	12,1%	13,2%	13,8%	15,3%	15,6%	15,5%	15,4%	16,9%
Altre spese di amministrazione/Totale spese di gestione	19,1%	19,1%	18,6%	16,8%	16,1%	16,6%	16,8%	16,6%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tale incidenza, nel 2014, è stata più contenuta per le imprese di seconda fascia (26,4%) e più elevata (32,9%) per le imprese di quarta fascia (Tavola n. 7).

3.3 Andamento dei sinistri

3.3.1 I sinistri denunciati

Come risulta dal seguente prospetto n. 7, i sinistri denunciati nel 2014 (Allegato - Tavola n. 9), indipendentemente dal loro anno di accadimento, con una riduzione del 8,8% rispetto al 2013, hanno ripreso il loro trend discendente, dopo l'inversione di tendenza registrata in tale anno.

**Prospetto n. 7 -
Ramo Corpi di veicoli terrestri
Numero dei sinistri denunciati**

Esercizio	N. denunciati	Var. %
2007	1.125.950	5,7
2008	1.313.323	16,6
2009	1.452.922	10,6
2010	1.306.475	-5,0*
2011	1.298.254	-0,6
2012	1.152.128	-11,3
2013	1.175.805	2,3*
2014	1.072.507	-8,8

* Variazioni omogenee 2010/2009 e 2013/2012

3.3.2 La velocità di liquidazione dei sinistri

Per quanto attiene alla velocità di liquidazione dei sinistri, entro l'anno successivo a quello d'accadimento, è risultato risarcito mediamente circa il 98,8% dei sinistri con seguito ed entro la fine del quinto anno circa il 99,8% (Tavola n. 13); per quanto riguarda l'onere complessivo dei risarcimenti, entro l'anno successivo a quello d'accadimento è risultato pagato circa il 96% del relativo importo ed entro il quinto anno circa il 98,7% (Tavola n. 14).

3.3.3 Costo medio dei sinistri

I sinistri accaduti nel 2014 sono stati pagati, nell'anno di generazione, ad un costo medio (Tavola n. 15) pari a 1.329 euro (-1,4% rispetto ai sinistri 2013) e riservati⁸ mediamente (Tavola n. 16) a 2.387 euro (-6,9% rispetto ai sinistri 2013).

Il costo medio complessivo (pagato e riservato) nell'anno di generazione dei sinistri avvenuti nel 2014 (Tavola n. 17) è stato pari a 1.465 euro (-2,3% rispetto al 2013); comprendendo anche le stime per sinistri tardivi (IBNR)⁹ il costo medio (Tavola n. 18) è pari a 1.470 euro.

⁸ L'importo stanziato a riserva non comprende le stime per sinistri che sono denunciati tardivamente rispetto alla chiusura dell'esercizio (IBNR).

⁹ Per i sinistri avvenuti nel 2014 sono stati stimati 46.549 sinistri denunciati tardivamente rispetto alla chiusura dell'esercizio (IBNR) ad un costo medio pari a 1.590 euro.

3.4 Risultato del conto tecnico

Come si rileva dal successivo prospetto, il risultato del conto tecnico al netto della riassicurazione (Tavola n. 24) nel periodo considerato è stato sempre positivo e nel 2014 è ammontato a 260 milioni di euro (in crescita rispetto ai 302 milioni nel 2011), con un'incidenza sui premi di competenza pari al 10,8% (7,8% nel 2013).

Prospetto n. 8
Ramo Corpi di veicoli terrestri - Sintesi del conto tecnico del ramo

(importi in milioni di euro)

Voci	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Premi di competenza (+)	3.181	3.221	3.144	2.967	2.905	2.720	2.490	2.399
Oneri relativi ai sinistri (-)	1.579	1.933	2.131	1.857	1.812	1.630	1.654	1.459
Altre partite tecniche (+)	-39	-37	-34	-34	-31	-28	-21	-10
Spese di gestione (-)	827	824	830	781	763	703	660	692
Saldo tecnico al lordo della riassicurazione	735	426	149	296	299	360	154	238
Quota dell'utile degli investimenti	58	27	79	31	18	48	35	38
Risultato del conto tecnico al lordo della riassicurazione	793	453	228	327	317	408	189	276
Risultato del conto tecnico al netto della riassicurazione	772	447	273	315	302	388	194	260

2.5 Altri indicatori desunti dal conto tecnico

Il rapporto tra i sinistri dell'esercizio (pagati e riservati) ed i premi di competenza nel 2014 è stato pari al 63%, in miglioramento rispetto al 2013, quando si era attestato al 68,1% (Tavola n. 22). Anche il rapporto tra l'onere complessivo dei sinistri e i premi di competenza, attestatosi al 60,8%, è in miglioramento rispetto al precedente esercizio (66,4%). L'evoluzione di alcuni tra i principali indicatori del ramo è sintetizzata nel seguente prospetto.

Prospetto n. 9
Ramo Corpi di veicoli terrestri - Indicatori dei sinistri

(valori in %)

Esercizio	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Sinistri dell'es./Premi competenza	52,4	61,8	68,6	63,7	64,9	62,5	68,1	63,0
Sinistri di es. prec./Premi competenza	-2,7	-1,8	-0,8	-1,2	-2,5	-2,6	-1,7	-2,2
Onere complessivo dei sinistri/Premi competenza	49,7	60,0	67,8	62,6	62,4	59,9	66,4	60,8
Riserva sin. es. + es. prec./Premi contabilizzati	22,3	24,5	26,9	26,0	26,4	26,5	28,7	26,8
Riserve tecniche/Premi contabilizzati	60,9	63,6	66,5	65,9	66,5	67,6	70,5	68,6