



IVASS
ISTITUTO PER LA VIGILANZA
SULLE ASSICURAZIONI



Quaderno n. 33

Analisi delle dinamiche dei premi r.c. auto

a cura di
Paride Antonini
Donato D'Angelo
Marianna D'Aria
Pierfranco Mattei
Agostino Tripodi

Marzo 2025



Quaderno n. 33
Analisi delle dinamiche dei premi r.c. auto

Marzo 2025

(decreto legge 6 luglio 2012 n. 95 convertito con legge 7 agosto 2012 n. 135)

La serie Quaderni intende promuovere la diffusione di studi e contributi originali sui temi assicurativi al fine di suscitare commenti critici e suggerimenti.

Le opinioni espresse nei lavori sono attribuibili ai soli autori e non impegnano in alcun modo la responsabilità delle Istituzioni di appartenenza.

Indirizzo

via del Quirinale 21 – 00187 ROMA

Telefono

+39 06 42133.1

Fax

+39 06 42133.775

La serie è disponibile online nel sito internet

<http://www.ivass.it>

ISSN 2421-4671 (online)

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

Abstract	5
Introduzione	5
1. Redditività e aumento dei premi	8
2. Premio medio r.c. auto e indici inflazionistici	10
3. La dinamica dei premi per categoria di assicurati e per impresa	12
3.1. Analisi della variazione dei premi r.c. auto	
per categorie di assicurati	14
3.2. Analisi delle coperture accessorie all'r.c. auto	16
3.3. Robustness check: variazioni al netto delle strategie di pricing specifiche di compagnia	17
4. Dinamica del costo medio dei sinistri per gestione	19
5. Gli effetti potenziali della rivalutazione degli importi delle tabelle di Milano	21
6. Conclusioni	23



Abstract

Nel periodo 2014-2021 il premio medio della garanzia r.c. auto si è ridotto del 25,3% in termini nominali e del 29,7% in termini reali. Da fine 2022 il mercato r.c. auto italiano è stato caratterizzato da un aumento dei premi medi, sia pure inferiori ad altri paesi europei. A parità di altre variabili di *pricing*, gli aumenti rispetto a gennaio 2021 sono stati maggiori nelle province del Nord e del Centro Italia (+14,1% e +15,5% rispettivamente) rispetto al Sud (+11,1%); l'incremento dei premi per gli assicurati con età inferiore a 25 anni è stato di circa di 11 punti percentuali superiore agli assicurati con età superiore a 60 anni. Il confronto tra l'andamento dei premi effettivi con quello depurato dall'effetto delle variabili di *pricing* tra le quali la guida esperta, la presenza di *black-box* e altre caratteristiche del singolo assicurato e dei veicoli, suggerisce che la variazione delle variabili che misurano il rischio individuale ha contribuito a mitigare l'aumento dei premi innescato dalle aspettative sull'inflazione. L'andamento degli indici inflattivi rappresenta in ogni caso un fattore rilevante alla base degli aumenti dei prezzi r.c. auto, e si manifesta con un *lag* temporale di circa nove mesi, per le caratteristiche del mercato e i tempi di rinnovo delle polizze. Tra gli altri fattori, le aspettative legate all'aggiornamento nel 2024 delle tabelle di Milano per il risarcimento del danno non patrimoniale possono aver contribuito a rafforzare la dinamica degli aumenti. I dati di bilancio relativi alla redditività (negativa nel 2022 e 2023) suggeriscono che gli aumenti di premio sono coerenti con la ricerca di un equilibrio tariffario in presenza di costi crescenti dei sinistri.

Introduzione

Nel periodo 2014-2021 il premio medio della garanzia r.c. auto si è ridotto del 25,3% in termini nominali e del 29,7% in termini reali. Dopo questa lunga fase di contrazione, il premio medio risulta in aumento da fine 2022, con incrementi nel 2023 e 2024 pari rispettivamente al 6,1% e al 5% in termini nominali¹. L'incremento complessivo del premio medio pagato a luglio 2024 rispetto a gennaio 2021 è del 12,6% (fig 1).

L'aumento dei premi r.c. auto ha interessato anche gli altri paesi europei che come l'Italia negli ultimi anni hanno risentito dell'aumento dell'inflazione. Prendendo come riferimento, nell'ambito dell'indice armonizzato dei prezzi al consumo², la componente relativa alle assicurazioni sui mezzi di trasporto, si osserva che in media nell'Unione europea a 27 paesi la variazione dell'indice tra gennaio 2022 e luglio 2024, periodo in cui si sono manifestati aumenti rilevanti, è stata del

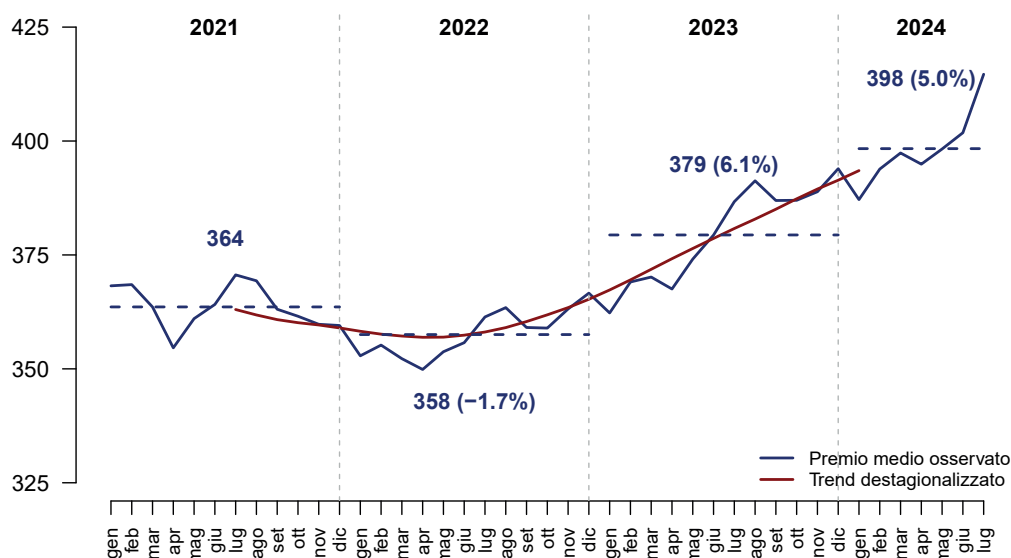
1 Per il 2024 si considerano i primi 7 mesi. Se si considera un intervallo omogeneo (gennaio-luglio 2023) l'incremento è del 6,9%.

2 https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/prc_hicp_midx/default/table?lang=en&category=prc.prc_hicp

19,6%. L'Italia si colloca al ventesimo posto con una variazione del 10,1% (fig. 2), a testimonianza del fatto che gli aumenti dei prezzi per la copertura r.c. auto sono stati più contenuti (in termini relativi)³.

Figura 1

Serie storica del premio medio in termini nominali – serie osservata e destagionalizzata



Nelle assicurazioni danni i premi riflettono le aspettative delle imprese di assicurazione sui costi futuri dei sinistri: a fronte di aspettative in rialzo, i premi vengono aumentati per soddisfare le future richieste di risarcimento. In contesti di inflazione crescente, l'incremento del premio medio è correlato all'aumento generalizzato (osservato e atteso nel futuro) dei prezzi al consumo attraverso due canali. In primo luogo, l'incremento degli indici dei costi dei pezzi di ricambio auto e di manutenzione ha un effetto sul costo medio dei sinistri relativo ai danni a cose. In secondo luogo, i prezzi riflettono l'andamento dei risarcimenti per danni non patrimoniali (lesioni), anche per effetto della rivalutazione a fronte dell'inflazione delle tabelle utilizzate per determinare gli stessi risarcimenti (per una stima dell'aumento nel 2024 delle tabelle del Tribunale di Milano⁴ si veda il par. 5).

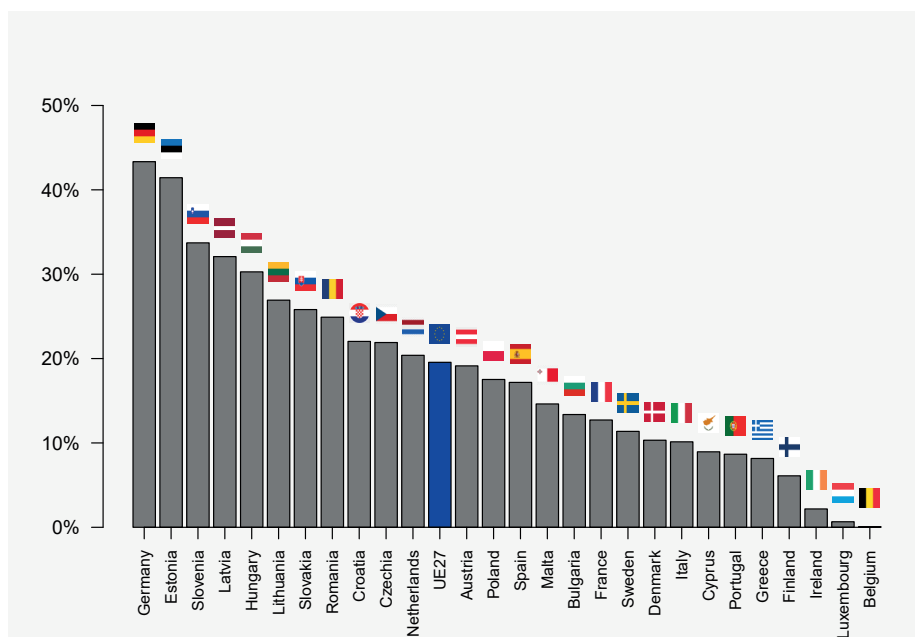
Le analisi svolte in questo lavoro di ricerca hanno una duplice finalità. La prima è di descrivere l'andamento dei premi r.c. auto in relazione all'andamento della redditività del ramo e quantificare gli aumenti per fasce di mercato. L'analisi econometrica

3 Si tenga presente che il mercato r.c. auto non è omogeneo tra i paesi europei sia per condizioni tariffarie (limiti contrattuali) sia per quanto riguarda la definizione e quantificazione del danno.

4 Le tabelle elaborate dal Tribunale di Milano forniscono i criteri orientativi per la liquidazione del danno non patrimoniale derivante da lesione alla integrità psico-fisica.

Figura 2

Variazione dei prezzi r.c. auto tra gennaio 2022 e luglio 2024



Fonte: nostre elaborazioni su dati Eurostat.

dei differenziali di aumento per categoria di assicurati e per impresa (par. 3) tiene conto di variabili di *pricing* quali le caratteristiche degli assicurati, dei veicoli e delle clausole contrattuali, utilizzando dati granulari a livello di singola polizza tratti dalla rilevazione IPER⁵. Si considerano, in particolare, i differenziali tra aree geografiche, tra classi di rischio ed età dell'assicurato (par. 3.1), tra contratti in presenza di garanzie accessorie alla r.c. auto (par. 3.2) e tra imprese, anche in funzione delle rispettive strategie di *pricing* (par. 3.3). Le analisi si basano su un campione rappresentativo di circa tre milioni di contratti, sottoscritti tra gennaio 2021 e luglio 2024.

La seconda finalità è quella di indentificare una correlazione empirica tra aumenti dei premi e incremento dei costi dei sinistri (atteso o realizzato). In particolare, si esamina (i) la riposta dei premi alle variazioni degli indici dei prezzi e (ii) la relazione tra il picco degli aumenti dei premi a luglio 2024 e gli effetti potenziali sui risarcimenti dell'aggiornamento delle tabelle di Milano per i danni alle persone pubblicate a giugno 2024.

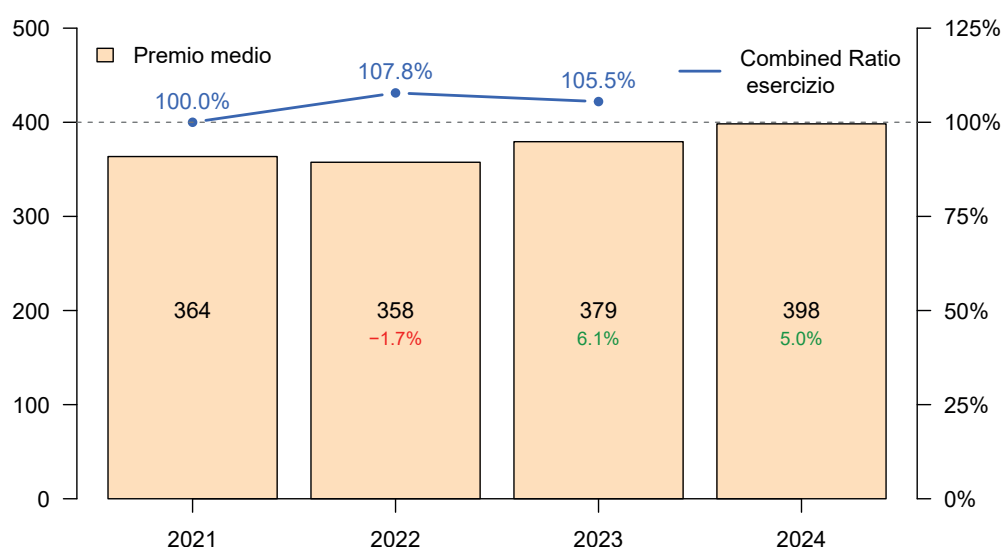
5 IPER è un'indagine statistica sui prezzi effettivi per la garanzia r.c. auto relativa alle autovetture a uso privato. IPER contiene informazioni sugli importi dei premi effettivamente pagati per la garanzia r.c. auto dagli assicurati, sulle principali componenti che concorrono alla determinazione del prezzo finale e sulle principali clausole contrattuali. Da luglio 2023 l'indagine ha frequenza mensile e si arricchisce di circa 700 mila contratti al mese. Al fine di rimuovere possibili valori *outlier*, sono stati esclusi i record con premio inferiore a 50 euro (2.710 osservazioni) e superiore a 2.000 euro (1.245 osservazioni), per un totale di 3.955 osservazioni pari allo 0,1% del campione estratto. La rilevazione IPER riguarda soltanto il settore tariffario I (autovetture), che nel 2023 rappresenta il 75% dei rischi anno assicurati.

1. Redditività e aumento dei premi

L'andamento della gestione tecnica (profitto "tecnico") indica che dal 2021, il *combined ratio* di esercizio⁶ del ramo r.c. auto è stato superiore o prossimo al 100% (fig. 3), sintomatico di una situazione di squilibrio tecnico. Gli incrementi di premio risultano correlati al *combined ratio* nei bilanci dell'anno precedente: nel 2023 l'incremento del 6,1% del premio medio segue a un *combined ratio* del 107,8% del 2022, mentre l'incremento del premio medio nei premi sette mesi del 2024 è risultato del 5% dopo un *combined ratio* del 105,5% registrato nel 2023⁷.

Figura 3

Combined ratio e variazione premio medio



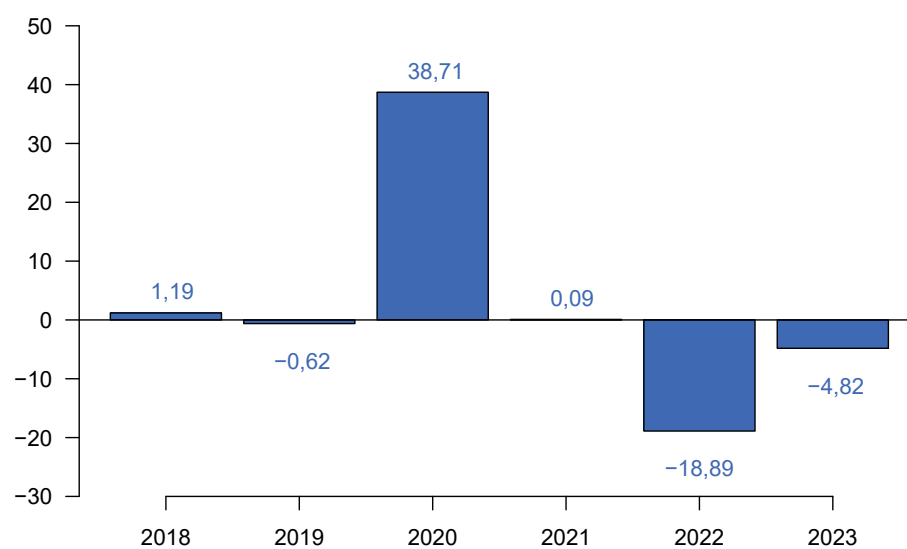
La persistenza di *combined ratio* superiore al 100% segnala altresì che gli aumenti dei premi osservati a partire dal 2022 non si sono tradotti per le compagnie in maggiori profitti del ramo r.c. auto. Il margine tecnico per polizza (fig. 4) è in netto peggioramento dal 2021, con una perdita pari a -19 euro nel 2022 associata a una riduzione del premio medio del -1,7% e a una crescita del premio puro del +7%. Nel 2023, il margine tecnico medio, sebbene cresciuto del +74,5%, è ancora negativo e pari a -5 euro, risultando positivamente correlato con l'aumento del premio medio del +4,3%, a fronte di una stabilità del premio puro (-0,3%).

6 Rapporto tra oneri per i sinistri accaduti nell'esercizio e spese di gestione sui premi di competenza dell'esercizio.

7 Le misure di profittabilità analizzate sono espresse al lordo della componente di riassicurazione (lavoro diretto).

Figura 4

Margine tecnico per polizza r.c. auto e natanti

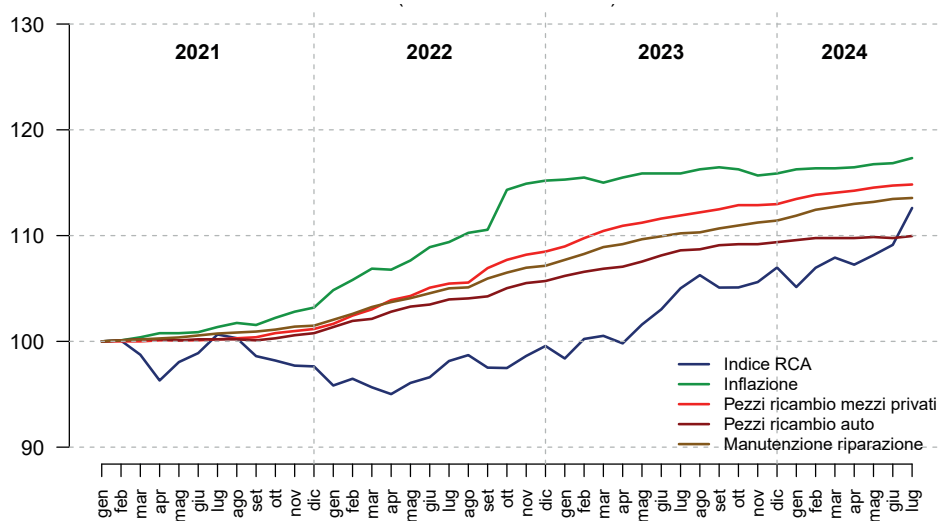


2. Premio medio r.c. auto e indici inflazionistici

Dal punto di vista empirico si rileva una correlazione positiva tra il premio medio r.c. auto e gli indici inflazionistici, con un ritardo di alcuni mesi nella risposta dei premi r.c. auto alle tensioni inflattive. Il ritardo deriva dalla frequenza dell'aggiornamento delle tariffe, che tipicamente avviene una o due volte l'anno. Prendendo a riferimento gennaio 2021 (base 100, fig. 5), la correlazione del premio medio r.c. auto è del 65,3% con l'indice dei prezzi al consumo (NIC), del 79,8% con il costo dei pezzi dei ricambi e degli accessori per mezzi di trasporto, dell'80,2% con i pezzi di ricambio delle auto e dell'81,5% con i costi di manutenzione e riparazione. Tra gennaio 2021 e luglio 2024 la variazione del premio medio auto è stata complessivamente inferiore rispetto a tutti gli indici inflazionistici tranne quello relativo ai pezzi di ricambio auto negli ultimi mesi. Rispetto a gennaio 2022 il premio medio r.c. auto evidenzia un aumento superiore a tutti e quattro gli indicatori inflazionistici a partire da giugno 2024 (fig. 6).

Figura 5

Confronto indice r.c. auto e indici inflattivi (gennaio 2021 = 100)

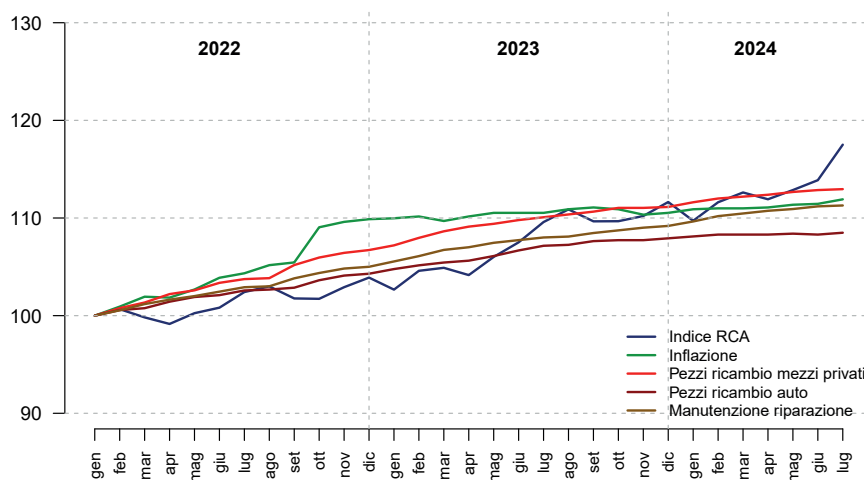


Il ritardo nella risposta del premio medio dell'r.c. auto allo shock inflattivo è stato quantificato mediante un'analisi di cross-correlazione⁸ tra le serie storiche delle variazioni del premio medio r.c. auto e dell'indice generale dei prezzi al consumo.

8 La cross-correlazione misura in che direzione e con quanto ritardo temporale una serie storica si muove al variare dell'altra. Il *lag* con il valore assoluto di cross-correlazione più alto è il ritardo atteso di risposta che una serie manifesta al variare dell'altra.

Figura 6

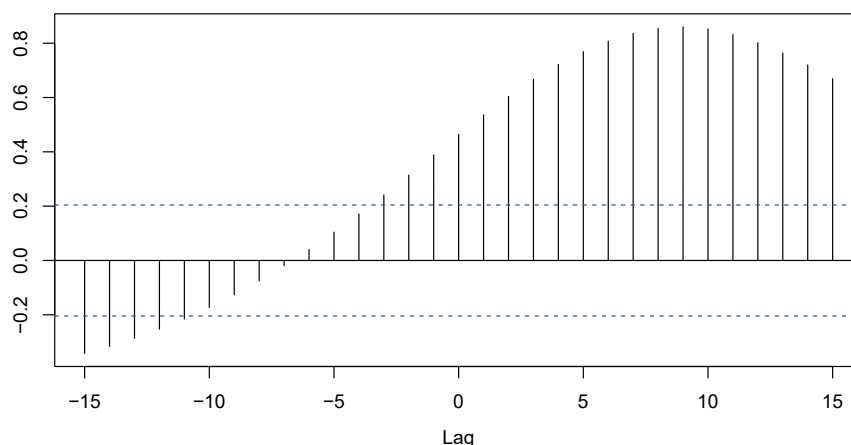
Confronto indice r.c. auto e indici inflattivi (gennaio 2022 = 100)



La correlazione tra i premi r.c. auto associati ai contratti di un certo mese e l'indice NIC di 9 mesi prima è pari all'86%. Correlazioni apprezzabili (superiori all'80%) si osservano rispetto a un *lag* di 6 mesi e persistono fino a un *lag* di 12 mesi (fig. 7). Questi risultati sono coerenti con il fatto che le tariffe sono determinate utilizzando serie storiche e indicatori macroeconomici che catturano le aspettative circa l'evoluzione dei prezzi; inoltre le revisioni tariffarie non vengono effettuate su base mensile ma tipicamente una o due volte l'anno.

Figura 7

Cross-correlazione tra premio medio e indice inflattivo¹



(1) Il trend della variazione del premio medio è ottenuto destagionalizzando il premio e rimuovendo la stima della componente random.

La correlazione è positiva, seppur di più modesta entità, anche tra le variazioni del premio medio e gli indici relativi ai prezzi per manutenzione e pezzi di ricambio per le auto.

3. La dinamica dei premi per categoria di assicurati e per impresa

Le variazioni dei premi r.c. auto riflettono cambiamenti nelle variabili di *pricing* (ad esempio, il tasso di penetrazione della scatola nera⁹) e in altri fenomeni non direttamente osservati nelle variabili di *pricing* come le dinamiche competitive e le aspettative degli assicuratori¹⁰.

Depurare l'andamento dei premi r.c. auto dagli effetti di composizione consente di misurare le variazioni dei prezzi indipendenti dall'andamento delle variabili di *pricing*. A tal fine si è stimato, in prima approssimazione, il seguente modello di regressione lineare:

$$\log P_{it} = \gamma_t + \beta X_{it} + \varepsilon_{it} \quad (1)$$

P_{it} è il premio effettivamente pagato dal singolo assicurato i nel mese-anno di osservazione t , γ_t misura la variazione in termini percentuali rispetto a gennaio 2021 (la *base category* scelta), X_{it} è un vettore che contiene le variabili di *pricing* tipicamente utilizzate dalle compagnie per determinare il premio. Il termine βX_{it} può essere interpretato come un "indice di rischio" individuale al tempo t che misura l'effetto congiunto delle variabili di *pricing*.

Le variabili di *pricing* osservate nei dati e utilizzate nella regressione come variabili di controllo sono: età dell'assicurato, classe di merito, numero di sinistri negli ultimi 5 anni, cilindrata e età veicolo, scatola nera, frazionamento, esistenza di riduzione di premio in virtù di una convenzione, risarcimento in forma specifica, formula di guida, formula tariffaria e provincia di residenza. Inoltre, sono stati inclusi effetti fissi d'impresa¹¹ per tenere conto di variazioni sistematiche dovute a costi di gestione eterogenei nel mercato e/o un diverso potere di mercato¹².

Le stime econometriche sono effettuate sul campione estratto da IPER come descritto in introduzione. L'intervallo temporale si colloca dopo lo *shock* pandemico del 2020 fino al mese di luglio 2024. L'ampiezza del campione consente di

9 Se il tasso di penetrazione della scatola nera si riduce, tale dinamica ha un effetto atteso di incremento sui premi perché alla scatola nera è associato uno sconto di prezzo.

10 https://www.ivass.it/pubblicazioni-e-statistiche/pubblicazioni/att-sem-conv/2024/06-05-ivass-istat-ania/COSCONATI_La_stima_dei_prezzi_RC_auto_il_ruolo_delle_dinamiche_di_mercato_le_previsioni.pdf

11 Le compagnie sono state raggruppate distinguendo tra le prime 10 (69,3% dei premi del campione) e il resto del mercato.

12 Non si è tenuto conto delle variazioni dei costi correlati alla diversa valutazione dei danni per lesioni a persone che sono tuttavia adeguati annualmente all'indice dei prezzi tramite l'adeguamento del punto base.

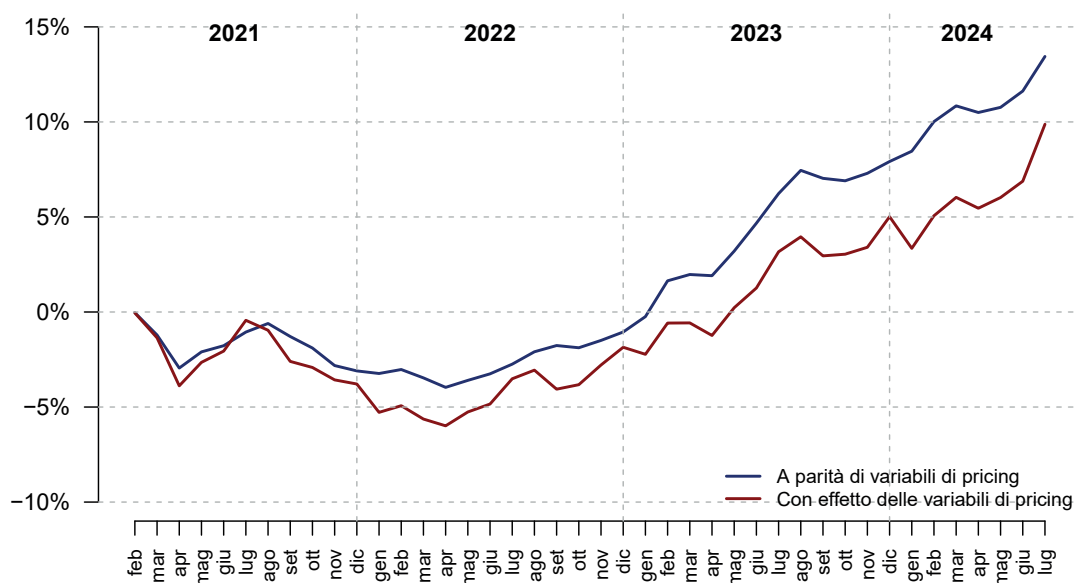
stimare in modo accurato dal punto di vista statistico il trend dei prezzi al netto dell'andamento delle variabili di *pricing*.

Il modello di *pricing* che considera le variabili incluse nel vettore dei fattori di rischio evidenzia una variazione aggregata pari al 9,9%. Se si depurano i premi dall'andamento dell'indice di rischio, l'effetto degli elementi non direttamente valutati nel *pricing* (concorrenza, aspettative) si riflette in una variazione stimata del 13,4% (fig.8).

Il differenziale di aumento di circa il 3,5% (con e senza variabili di *pricing*) suggerisce che l'effetto di clausole contrattuali e altre variabili di rischio contribuiscono a ridurre il premio puro, mitigando il trend di aumento dei premi dovuto a fattori diversi dall'indice di rischio (aspettative sull'inflazione, concorrenza).

Figura 8

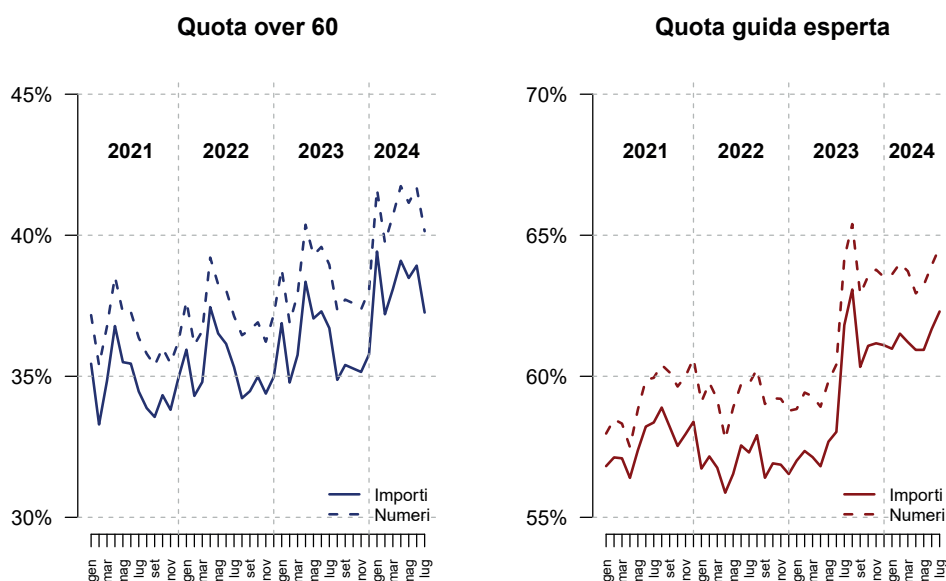
Variazioni rispetto a gennaio 2021



Questo risultato empirico è coerente con alcuni aspetti descrittivi dei dati: aumenta l'incidenza di alcune clausole con effetti di riduzione del premio, quali la guida esperta (da 58,0% a 64,6%) in luogo della guida libera. Si rileva anche un lieve incremento della quota di assicurati in classe 1 (da 83,9% a 84,6%) e con maggiore esperienza di guida (età superiore ai 60 anni da 37,2% a 40,1%). In un contesto di prezzi crescenti, gli assicurati presentano una maggiore predisposizione a ricorrere a clausole contrattuali con effetti di riduzione del premio.

Figura 9

Andamento dell'età degli assicurati e della diffusione di clausole di formula di guida esperta

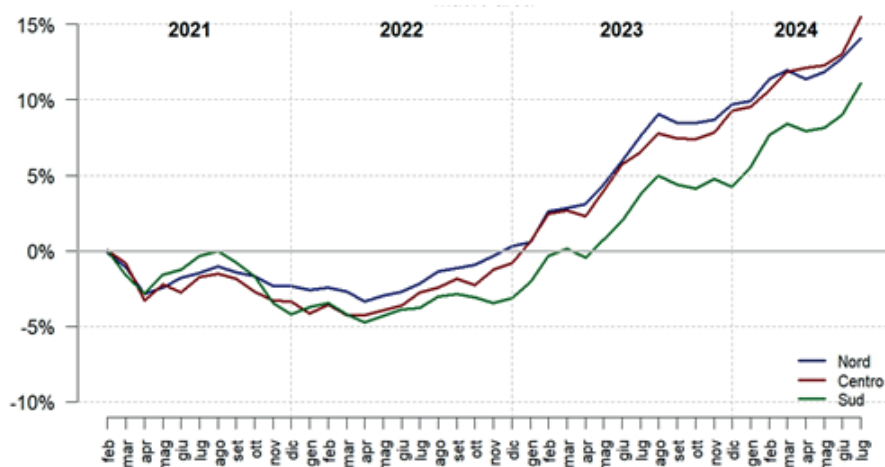


3.1. Analisi della variazione dei premi r.c. auto per categorie di assicurati

Al fine di dissezionare le dinamiche di aumento dei premi tra i vari segmenti di mercato, la regressione del premio (1) a parità di variabili di *pricing* è stata implementata stratificando il campione per area geografica, classe di bonus-malus ed età dell'assicurato. Le stime indicano che, al netto delle variabili di *pricing*:

Figura 10

Variazioni rispetto a gennaio 2021 per macro-area a parità di variabili di *pricing*



- le variazioni del premio medio per macro-aree territoriali (fig. 10) sono differenziate, con un aumento maggiore per il Centro Italia (+15,5%), seguito dal Nord (+14,1%). La variazione minore si osserva al Sud (+11,1%), dove i premi erano in partenza più elevati;
- per quanto riguarda la classe di merito (fig. 11), il premio medio degli assicurati in prima classe del bonus-malus registra un incremento del 13,1%, mentre l'aumento risulta superiore per gli altri assicurati (+17,8%);
- gli assicurati più giovani sono stati maggiormente penalizzati dai rincari r.c. auto (fig. 12): per gli under-25 si registra un incremento del +23,4% a fronte di un incremento del +12,1% per gli over-60.

Figura 11

Variazioni rispetto a gennaio 2021 per classe di merito a parità di variabili di *pricing*

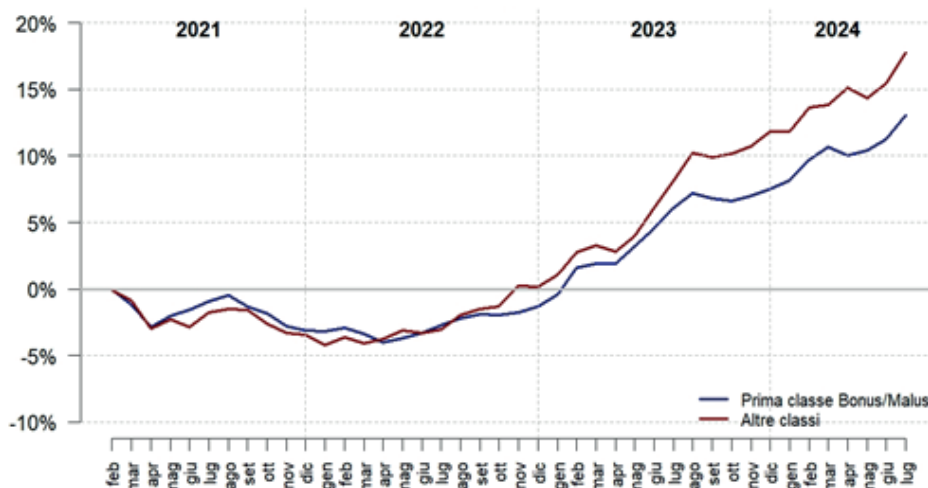
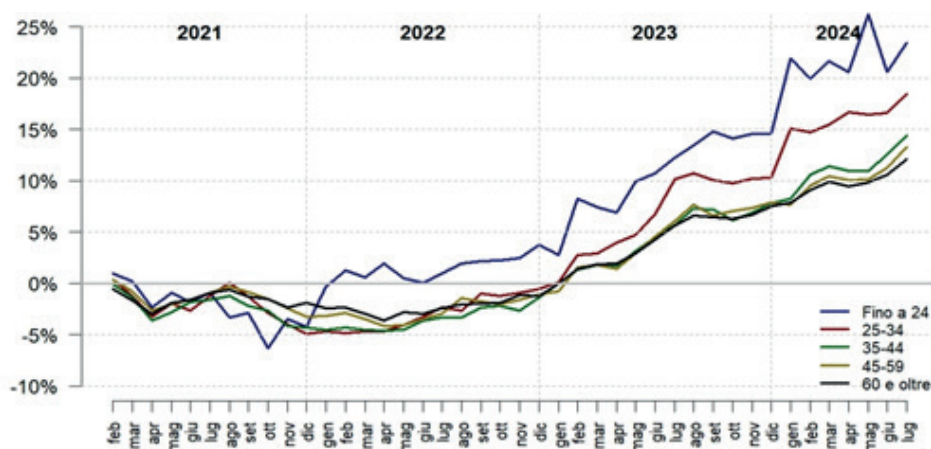


Figura 12

Variazioni rispetto a gennaio 2021 per classe d'età a parità di variabili di *pricing*



Queste stime indicano che la dinamica di aumento dei premi non ha interessato in modo uniforme i vari gruppi di assicurati e ha penalizzato in particolare gli assicurati più giovani.

3.2. Analisi delle coperture accessorie all'r.c. auto

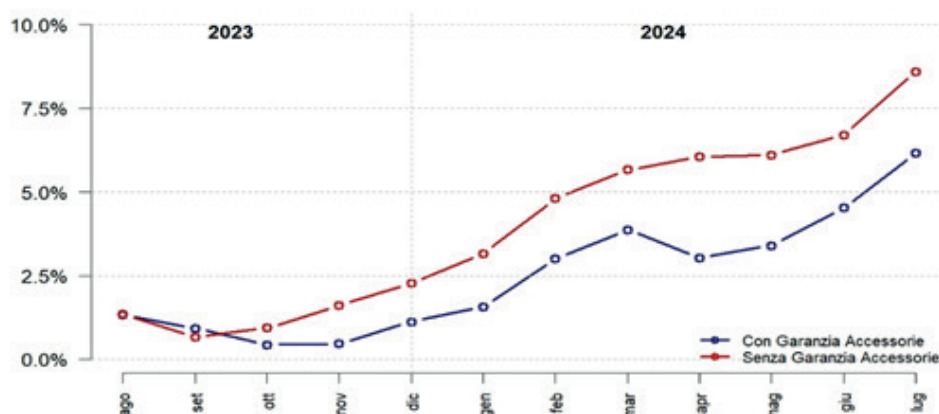
Tenuto conto che da luglio 2023, nella rilevazione IPER sono disponibili informazioni aggiuntive tra cui la presenza di garanzie accessorie (CVT¹³) alla polizza r.c. auto, l'analisi è stata ampliata per valutare se gli incrementi tariffari osservati nell'ultimo anno presentino dinamiche differenziate in base alla presenza o meno di garanzie accessorie, che risultano ampiamente diffuse: a luglio 2024, il 52,2% delle polizze campionate presenta almeno una copertura CVT. Gli assicurati che stipulano coperture ulteriori rispetto a quelle obbligatorie pagano in media un premio per l'r.c. auto leggermente inferiore (410 euro contro il dato nazionale di 416 euro a luglio 2024).

L'analisi di regressione (1), condizionata per la presenza o meno di una garanzia accessoria all'r.c. auto, evidenzia che nel periodo d'osservazione (da luglio 2023 a luglio 2024) l'incremento del premio pagato (fig. 13) è stato generalmente inferiore, a parità di fattori di rischio, per gli assicurati che stipulano le coperture aggiuntive (+6,1% contro il +8,6% dei contratti senza garanzie accessorie).

La presenza di una copertura accessoria alla r.c. auto si riflette non solo sull'entità della variazione del premio r.c. auto ma anche sul suo livello: la variabile *dummy* associata alla presenza di una garanzia CVT presenta un coefficiente negativo e statisticamente significativo.

Figura 13

Variazioni rispetto a luglio 2023: con e senza garanzia accessorie



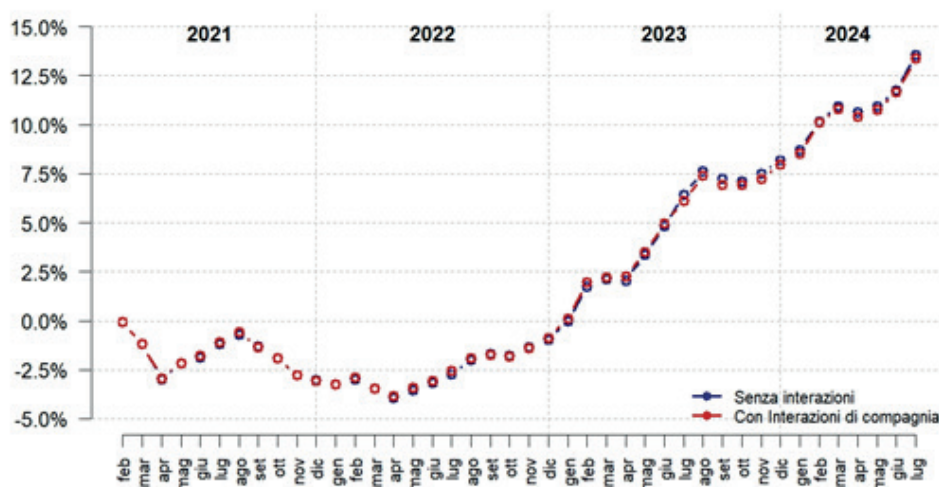
13 Si fa riferimento alle coperture assicurative afferenti al ramo ministeriale Corpi di Veicoli Terrestri (CVT).

3.3. Robustness check: variazioni al netto delle strategie di pricing specifiche di compagnia

Il modello (1) è stato arricchito includendo gli effetti di interazione tra la *dummy* di compagnia e le altre variabili di *pricing* al fine di catturare l'eterogeneità tra compagnie delle strategie di *pricing*¹⁴. I risultati del modello senza effetti di interazione non sono molto dissimili da quelli del modello con effetti di interazione (fig. 14). La variazione media tra gennaio 2021 e luglio 2024 è del 12,9% per il modello senza interazioni contro il 13,2% con interazioni¹⁵. L'analisi di regressione sui campioni di contratti di ogni singola compagnia permette di quantificare gli aumenti a livello di compagnia al netto delle variabili di *pricing*. Come si evince dalla fig. 15 emergono dei trend relativamente eterogenei, segnatamente: per le prime 10 imprese in termini di quota di mercato la variazione media è del 12,9% con valori compresi tra il 3,2% e il 20,3%, per le altre imprese il valore è analogo al valore medio e pari al 12,1%.

Figura 14

Variazioni rispetto a gennaio 2021: con e senza effetti d'interazione per impresa



Emerge, inoltre, che le auto ibride ed elettriche sono state interessate da un incremento di premio superiore rispetto a quelle con altra alimentazione. Sull'intero periodo che va da gennaio 2021 a luglio 2024 l'incremento per ibride ed elettriche è stato del 15,2% contro il 12,9% per le restanti autovetture, mentre se

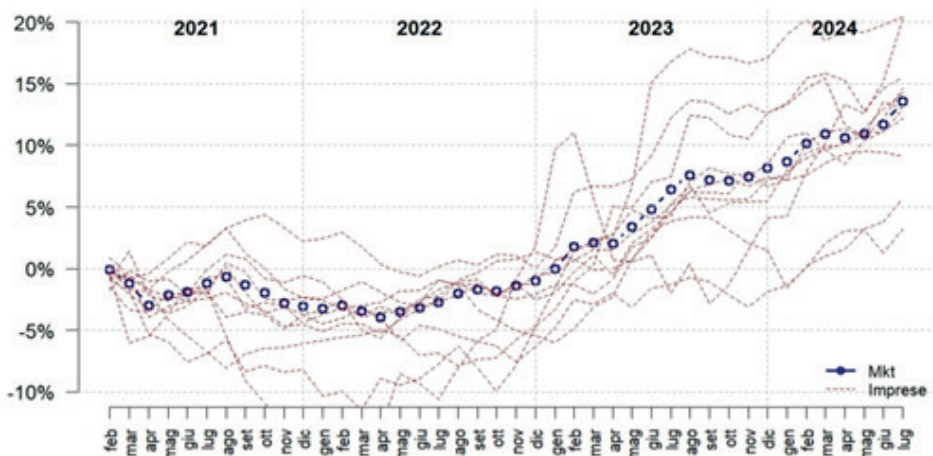
14 A titolo di esempio il coefficiente tariffario su una stessa provincia è diverso tra le compagnie.

15 Anche dal punto di vista del coefficiente di determinazione R-quadro non si ravvisano miglioramenti sensibili, rispettivamente il 44,7% e il 47,7%.

si considera il periodo più ristretto a partire da gennaio 2023 gli incrementi sono stati rispettivamente del 20,6% e del 14,4%¹⁶.

Figura 15

Variazioni rispetto a gennaio 2021: singole imprese e mercato



16 Sebbene la quota di auto di auto ibride ed elettriche stia aumentando, si passa dall'1,9% di gennaio 2021 al 6,7% di luglio 2024.

4. Dinamica del costo medio dei sinistri per gestione

Al fine di comprendere meglio la dinamica del premio medio, sono stati analizzati separatamente frequenza e costo medio dei sinistri (generazione corrente) distinguendo tra le gestioni no card, card gestionaria, forfait gestionaria e debitrice¹⁷. Nel 2023 si rileva una dinamica eterogenea tra le gestioni, in particolare si osserva che per i sinistri no-card c'è un forte incremento del costo medio e una significativa riduzione della frequenza sinistri¹⁸.

Tavola 1

Costo medio e frequenza sinistri per tipologia di gestione
(importi in euro)

	Costo Medio				Frequenza			
	No-Card	Card Gestionaria	Forfait Gestionaria	Forfait Debitrice	No-Card	Card Gestionaria	Forfait Gestionaria	Forfait Debitrice
2020	12.129	2.741	1.953	1.973	1,0%	3,2%	2,9%	2,9%
2021	11.329	2.718	1.981	2.025	1,2%	3,8%	3,3%	3,3%
2022	11.543	2.812	2.066	2.117	1,3%	3,9%	3,5%	3,4%
2023	12.904	2.937	2.166	2.248	1,1%	4,1%	3,6%	3,6%
Var. ult. 3 anni	2,1%	2,3%	3,5%	4,5%	1,6%	7,8%	8,0%	7,9%
Var. ult. 2 anni	6,7%	4,0%	4,6%	5,4%	-5,7%	3,6%	3,9%	4,2%
Var. ult. anno	11,8%	4,5%	4,8%	6,2%	-15,5%	3,4%	3,7%	4,2%

Con i dati della tabella è possibile costruire un fabbisogno tariffario strettamente tecnico, ovvero il premio medio necessario per coprire i soli costi tecnici relativi al pagamento dei sinistri, escludendo gli oneri relativi a costi di riassicurazione, provvigioni alla rete agenziale, contributo al fondo garanzia vittime della strada, contributo al SSN. Per la stima del fabbisogno tariffario si utilizza la formula:

$$P = f^{NC} * CM^{NC} + f^{CARD.G} * CM^{CARD.G} - f^{FORFAIT.G} * CM^{FORFAIT.G} + f^{FORFAIT.D} * CM^{FORFAIT.D}$$

17 I dati utilizzati per le simulazioni sui costi dei sinistri sono relativi alle imprese sottoposte alla vigilanza dell'IVASS, con un perimetro differente da IPER, dove sono incluse alcune imprese con sede legale in altro Stato UE o aderente allo SEE, che operano in Italia in regime di stabilimento o di libera prestazione di servizio.

18 La frequenza sinistri è pari al rapporto tra il numero dei sinistri gestiti (pagati e riservati) e quello dei veicoli/anno. I sinistri no-card non rientrano nella convenzione dell'indennizzo diretto; in questi casi la compagnia di assicurazioni risarcisce i danni a terzi causati dal proprio assicurato.

dove P è il premio medio di fabbisogno, CM e f sono rispettivamente il costo medio per sinistro e la frequenza sinistri, mentre gli apici NC , $CARD.G$, $FORFAIT.G$ e $FORFAIT.D$ denotano rispettivamente i sinistri NO-CARD, i sinistri gestiti e rientranti nella Convenzione tra Assicuratori per il Risarcimento Diretto (CARD), che comprende i sinistri gestiti CARD (CARD.G) subiti dagli assicurati della compagnia, i forfait che la compagnia incassa per i sinistri CARD subiti dai propri assicurati e i forfait che la compagnia paga per i sinistri CARD causati dai propri assicurati, ma gestiti dalla compagnia di chi ha subito il sinistro.

Il premio medio di fabbisogno è stato stimato utilizzando quattro diversi scenari evolutivi rispetto alle variazioni dei costi dei sinistri ipotizzando i) nessuna variazione dei costi rispetto al 2023 (scenario statico) ii) una variazione pari a quella degli ultimi 3 anni, iii) una variazione degli ultimi 2 anni e iv) una variazione pari a quella dell'anno precedente¹⁹. Tutte le variazioni sono espresse su base annua. L'ipotesi di nessuna variazione implica l'utilizzo del costo medio e frequenza sinistri osservati nel 2023. Come è possibile osservare in tabella 2, le variazioni di premio medio di fabbisogno negli scenari alternativi rispetto alla situazione statica (nessuna variazione di frequenza e costo medio) rientrano in un intervallo tra l'1,4% e il 7,1%. Quindi, un incremento di premio nel predetto intervallo sarebbe giustificato dall'evoluzione della frequenza e dei costi dei sinistri (distinti per gestione).

Tavola 2

Stima del premio medio di fabbisogno
(importi in euro)

Scenario	Premio Medio di fabbisogno	Variazione rispetto allo scenario statico
Statico	260,5	
Ultimi 3 anni	279,0	7,1%
Ultimi 2 anni	271,8	4,3%
Ultimo anno	264,1	1,4%

¹⁹ Scenario ritenuto meno probabile in quanto per la proiezione di fenomeni evolutivi solitamente non si fa affidamento a un solo anno di osservazione.

5. Gli effetti potenziali della rivalutazione degli importi delle tabelle di Milano

Il codice delle assicurazioni private - CAP (Decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209) distingue le lesioni di lieve entità (invalidità permanente da 1 a 9 punti percentuali) dalle lesioni di non lieve entità (invalidità permanenti da 10 a 100 punti percentuali); il danno alla persona si suddivide inoltre in danno patrimoniale e danno non patrimoniale. Il risarcimento del danno patrimoniale è il risultato di un calcolo basato sulla stima dei danni patrimoniali subiti dal danneggiato per effetto della lesione (danno emergente e lucro cessante: spese per terapie, mancati guadagni anche prospettici, limitazione delle attività fonti di reddito, ecc); il risarcimento del danno non patrimoniale è invece un calcolo oggettivo, basato sostanzialmente sul danno biologico (grado di invalidità ed età) e sul danno morale subito dal danneggiato, indipendentemente dal reddito percepito. Il CAP indica all'art. 139 i valori da utilizzare nel calcolo del risarcimento del **danno non patrimoniale per lesioni di lieve entità** e affida a un decreto del Ministro delle Imprese e del Made in Italy il compito di adeguarne annualmente gli importi indicati *in misura corrispondente alla variazione dell'indice nazionale dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati accertata dall'ISTAT*; i **risarcimenti del danno non patrimoniale per lesioni di non lieve entità** sono invece regolati dall'art. 138 e il legislatore, fissati i principi fondamentali, affida a un successivo Decreto del Presidente della Repubblica l'adozione delle relative tabelle da adeguare annualmente con decreto ministeriale. Il citato DPR è stato pubblicato a febbraio 2025²⁰ e, in sua assenza, negli anni si è fatto prevalente riferimento alle citate tabelle relative alla liquidazione del danno non patrimoniale redatte dall'Osservatorio sulla Giustizia civile di Milano. L'aggiornamento delle c.d. tabelle di Milano pubblicato a giugno del 2024 ha previsto un incremento degli importi a titolo di risarcimento del danno non patrimoniale derivante da lesione alla integrità psico-fisica pari al 16,2268%²¹. Al fine di comprendere il potenziale impatto di tale aggiornamento si è imputato il suddetto incremento al costo dei sinistri delle generazioni 2021-2023 per la sola componente dei danni a persone²².

I dati disponibili sui danni a persone presentano un limitato dettaglio informativo sulla scomposizione del costo dei sinistri (liquidato e riservato), in quanto non è possibile separare i risarcimenti per danni patrimoniali e non patrimoniali nonché

20 DPR n. 12/2025, pubblicato in Gazzetta ufficiale il 18 febbraio 2025.

21 La rivalutazione indicata è il livello minimo tra tutte le possibili fattispecie. In taluni casi le maggiorazioni raggiungono anche il 50%.

22 La scomposizione è stata fatta utilizzando i dati dell'allegato 2 al modulo 29B e riguarda solo la componente dei sinistri gestiti. Non è possibile scomporre il danno alla persona tra la componente patrimoniale e non. È stata presa in considerazione la sola generazione corrente.

tra danni di lieve e non lieve entità. La simulazione effettuata si basa pertanto sull'ipotesi che nel periodo 2021-2023 la componente del costo dei sinistri relativa a danni a persona non abbia risentito nel suo complesso dell'inflazione osservata nel triennio e che, di conseguenza, un eventuale impatto sui costi dei sinistri si possa osservare solo dal 2024, quando sono state aggiornate le tabelle di Milano²³. Tale ipotesi non considera ad esempio che i risarcimenti del danno non patrimoniale per lesioni di lieve entità possano aver seguito gli adeguamenti annuali disposti dai periodici decreti del Ministro delle Imprese e del Made in Italy (già Sviluppo Economico - MiSe)²⁴.

Fatte queste necessarie precisazioni e semplificazioni, si può ipotizzare che le compagnie abbiano calcolato le tariffe in vigore nel 2024 sulla base dei costi dei sinistri registrati negli anni precedenti, rivalutati, per la componente danni a persone, con l'incremento riconosciuto nell'aggiornamento delle tabelle di Milano (analisi *what-if* in tab. 3). Applicando un rincaro di circa il 16% alla sola componente del danno a persone, si otterrebbe un costo dei sinistri per il periodo 2021-2023 rivalutato di una percentuale compresa tra il +6,5% e il +6,9%, in linea con l'effettivo incremento su base annua del premio medio nei mesi di gennaio-luglio 2024 (pari al 6,9%, vedi nota 1).

Tavola 3

Costo dei sinistri danni a persone e impatto tabelle di Milano
(miliardi di euro)

Anno di Bilancio	Costo dei sinistri gestiti (Pagato + Riservato)			Costo what if dei sinistri gestiti (Pagato + Riservato)			Impatto
	Danni a cose	Danni a persone	Totale	Danni a cose	Danni a persone	Totale	
2021	5,6	3,7	9,3	5,6	4,3	9,9	+6,5%
2022	5,7	4,2	9,9	5,7	4,9	10,6	+6,9%
2023	5,7	4,1	9,8	5,7	4,8	10,5	+6,8%

Pur ipotizzando che le compagnie possano aver già incorporato, almeno in parte, le aspettative sull'aumento prima dell'effettivo aggiornamento delle tabelle, sembra verosimile che una parte dell'aumento sui prezzi osservato nel 2024 sia dovuta al recupero dell'inflazione degli anni passati sui risarcimenti per danni a persone.

23 I risarcimenti in presenza di lesioni sono tipicamente liquidati dopo molto tempo dal loro accadimento (anche oltre 10 anni).

24 I vari decreti dal 2021 al 2024 sono pubblicati ai seguenti indirizzi web:
https://www.mimit.gov.it/images/stories/normativa/DM_microlesioni_firmato_16.07.24.pdf,
https://www.mimit.gov.it/images/stories/normativa/DM_Microlesioni_2023_firmato.pdf,
https://www.mimit.gov.it/images/stories/normativa/DM_microlesioni_08062022.pdf.

6. Conclusioni

Le analisi dei premi r.c. auto nel periodo 2021-2024 suggeriscono che gli aumenti, pur inferiori rispetto ad altri paesi europei, sono stati eterogenei in funzione delle caratteristiche degli assicurati (età, provincia di residenza, classe di bonus-malus) e della presenza o meno di garanzie accessorie. A parità di variabili di *pricing*, le imprese hanno inoltre applicato aumenti differenziati. Si rileva una risposta dei premi r.c. auto ritardata di circa 6-9 mesi rispetto all'andamento dell'indice dei prezzi al consumo e una relazione tra gli aumenti del 2024 e l'aggiornamento delle tabelle di Milano legate al danno alle persone.

Quaderni pubblicati

- n. 1 Il Ramo r.c. auto: raffronto tra l'Italia e alcuni paesi della UE su premi, sinistri e sistemi risarcitori del danno alla persona, di Lino Matarazzo (ottobre 2014).
- N. 2 La riforma della CARD: costi dei sinistri e incentivi all'efficienza nel risarcimento diretto r.c. auto, di Riccardo Cesari, Marina Mieli e Arturo Valerio (maggio 2015).
- N. 3 Dal chain ladder al modello di Merz e Wüthrich: derivazione completa del modello di volatilità della riserva sinistri in orizzonte annuale, di Stefano Cavastracci (giugno 2015).
- N. 4 Redditività e ciclo del settore assicurativo italiano prima e durante la crisi, di Fabio Farabullini (novembre 2015).
- N. 5 Seminari per i dieci anni del codice delle assicurazioni private, di Riccardo Cesari (Prefatore), Enrico Galanti (Coordinatore), Sandro Amoroso, Roberto Caponigro, Stefania Ceci, Luigi Farenga, Antonio Longo, Francesco Mauro, Gustavo Olivieri, Andrea Pezzoli, Salvatore Providenti, Umberto Santosuosso, Dario Zamboni (maggio 2016).
- N. 6 Il diritto nella società contemporanea, di Ottavio De Bertolis (novembre 2016).
- N. 7 Duration, convexity and the optimal management of bond portfolios for insurance companies, di Riccardo Cesari e Vieri Mosco (febbraio 2017).
- N. 8 Il nuovo Regolamento IVASS sull'accesso agli atti - La distribuzione Assicurativa - Il gruppo dopo Solvency II, di E. Galanti, M. Binda, M. L. Cavina, M. Fodale, N. Gentile, R. Giay, P. Marano, P. Mariano, S. Marzucchi, A. Police, A. Serino, V. Troiano (Aprile 2017).
- N. 9 Modello overdispersed Poisson: formula chiusa per la stima GLM della volatilità one year della riserva sinistri, di Stefano Cavastracci e Agostino Tripodi (giugno 2017).
- N. 10 No news is good news: moral hazard in oligopolistic insurance markets, di Marco Cosconati (18 aprile 2018).
- N. 11 Riforma del sistema europeo delle Autorità di controllo. Governance imprese assicurative. Gestione crisi nel settore bancario e assicurativo, di S. Butera, F. Buzzichelli, R. Cercone, A. Corinti, S. De Polis, C. Di Noia, S. Fortunato, E. Galanti, F. Montemaggiori, M. Morvillo, M. O. Perassi, P. Rosatone, V. Santoro, S. Scarcello, E. Serata, M. Siri (maggio 2018).
- N. 12 Valore aggiunto e profittabilità delle compagnie italiane: cosa conta realmente?, di Leandro D'Aurizio (marzo 2019)
- N. 13 Calamità naturali e coperture assicurative: valutazione dei rischi e policy options per il caso italiano, di Riccardo Cesari e Leandro D'Aurizio (luglio 2019)

- N. 14 Defiscalizzare la r.c. auto: come e perché, di Riccardo Cesari e Antonio R. De Pascalis (ottobre 2019)
- N. 15 Two simple models of insurance fraud, di Riccardo Cesari (gennaio 2021)
- N. 16 La governance dell'Artificial Intelligence nel settore assicurativo tra principi etici, responsabilità del board e cultura aziendale, di Diana Capone (febbraio 2021)
- N. 17 The effect of uncertainty on the car insurance market: evidence from the COVID-19 shock, di Marco Cosconati e Viviana Medori (agosto 2021)
- N. 18 Le relazioni tra banche e assicurazioni in Italia, di Federico Apicella, Leandro D'Aurizio, Raffaele Gallo, Giovanni Guazzarotti (settembre 2021)
- N. 19 Test di Benford sulla qualità dei dati, di Riccardo Cesari (ottobre 2021)
- N. 20 Proposta di una tabella unica nazionale per il risarcimento del danno non patrimoniale per lesioni di non lieve entità, di Riccardo Cesari, Alessandro Costantini, Antonio Rosario De Pascalis, Elio Di Jeso, Marco Leotta (novembre 2021)
- N. 21 Le competenze assicurative e finanziarie degli italiani a confronto, di Riccardo Cesari e Leandro D'Aurizio (dicembre 2021)
- N. 22 Donne, board e imprese di assicurazione, di Diana Capone, Flaminia Montemaggiori e
- N. 23 An introduction to Poisson processes and their generalizations, di Enzo Orsingher, Riccardo Cesari, Vieri Mosco (febbraio 2022)
- N. 24 Insurance Fraud Detection: A Statistically Validated Network Approach di Michele Tumminello, Andrea Consiglio, Pietro Vassallo, Riccardo Cesari e Fabio Farabullini (ottobre 2022)
- N. 25 Sul calcolo del danno patrimoniale da perdita di capacità lavorativa: aspetti attuariali e applicativi, di Riccardo Cesari (novembre 2022)
- N. 26 A Risk Dashboard for the Italian insurance sector, di Leandro D'Aurizio e Silvia Sacco (maggio 2023)
- N. 27 Reassessing the Italian seismic hazard using soil classification, di Riccardo Cesari e Leandro D'Aurizio (settembre 2023)
- N. 28 Il risarcimento in forma di rendita e la sua replica con titoli di Stato, di Riccardo Cesari (febbraio 2024)
- N. 29 Optimal portfolio allocation: a first view on the role of loans and mortgages among Italian insurers, di Agostino Tripodi (febbraio 2024)
- N. 30 Rendite vitalizie e imposta di registro, di Riccardo Cesari (aprile 2024)
- N. 31 I riscatti nei rami vita, di Angela Policella e Agostino Tripodi (gennaio 2025)
- N. 32 The cost of insuring Italy's residential buildings for earthquake under alternative models of seismic hazard, di Riccardo Cesari e Leandro D'Aurizio (febbraio 2024).





