

## Analisi dei principali trend per cogliere l'evoluzione ed i cambiamenti del mercato assicurativo della RC Auto

Il mercato assicurativo della responsabilità civile auto (RCA) rimane tuttora il maggior segmento di business delle compagnie assicurative danni (circa il 35% della totale raccolta premi danni nel 2020). Tuttavia, il segmento della RCA è in continua evoluzione ed è costantemente sottoposto a **numerosi cambiamenti**: modifiche legislative, elevata competitività, progressivo cambiamento nelle abitudini d'uso e d'acquisto delle autovetture, innovazione ed evoluzione tecnologica, pandemie e fenomeni naturali ne modificano andamenti e principali indicatori tecnici.

Lo scopo di RCA Trends, di **periodicità trimestrale**, è quello di monitorare trend, andamenti ed indicatori tecnici delle assicurazioni di responsabilità civile nel settore delle autovetture, arricchendo le varie edizioni con focus e approfondimenti tematici dedicati.

Il focus della presente edizione sarà dedicato agli impatti delle restrizioni del governo italiano nel periodo invernale in termini di mobilità, incidentalità, impatto della **riduzione dei premi medi scontati** e ai maggiori trend delle **assicurazioni dirette** così come ai prodotti con dispositivi telematici, **black box**. In particolare, le restrizioni governative operate nel periodo invernale per contenere le nuove diffusioni del virus SARS-CoV-2 sul territorio italiano a partire da ottobre del 2020, hanno comportato una diminuzione della mobilità stradale a livello regionale e un conseguente calo della sinistrosità a seconda della diffusione pandemica locale. Attraverso il monitoraggio periodico dei premi offerti dalle principali compagnie del mercato italiano, Milliman mostra le principali dinamiche del premio medio e le relative modifiche alle politiche di tariffazione delle compagnie italiane. Infine, saranno riassunti e commentati gli indicatori principali evidenziati nella relazione IPER di IVASS relativi all'andamento tecnico delle polizze con black box e alle imprese con vendita diretta.

### Ultime tendenze dal mercato assicurativo: novità nei prodotti RCA

Negli ultimi anni, le imprese si sono focalizzate sempre più sull'innovazione tecnologica, con l'obiettivo di automatizzare i processi aziendali e migliorare le interazioni con gli assicurati, tendendo a modelli di business sempre più orientati a «comprendere» le esigenze dei clienti.

Le ultime tendenze sull'offerta dei prodotti assicurativi RCA hanno coniugato innovazione tecnologica, ma anche la necessità di rispondere alle nuove esigenze di mobilità degli assicurati, generate dagli effetti di emergenza sanitaria da SARS-CoV-2.

Nell'ambito della mobilità, le innovazioni assicurative hanno riguardato le polizze di tipo **“on demand”**, ovvero le polizze che si possono acquistare attraverso i canali digitali delle compagnie di assicurazione ed hanno lo scopo di **rispondere su richiesta alle esigenze** di un potenziale assicurato, cioè nel momento in cui sorge il bisogno e solo per il tempo necessario.<sup>1</sup>

Inoltre, vista la preferenza dell'ultimo periodo per spostamenti in bicicletta e monopattino, sono state proposte, a chi acquista una polizza RCA, nuove garanzie a copertura dei danni provocati a terzi nella **quotidianità** ed indipendentemente dall'utilizzo dell'auto, inclusi i danni derivanti dall'uso della bicicletta, anche in modalità noleggio. Inoltre, è stato proposto per il settore delle moto un prodotto modulare che, oltre a proteggere il motociclo e l'autista, offre altri servizi e prestazioni dedicate alle persone in movimento.

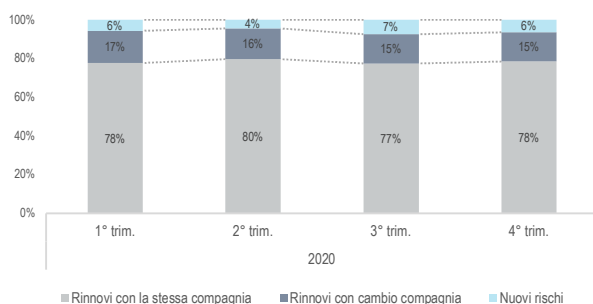
L'ultima iniziativa delle compagnie per i propri assicurati di RCA ha previsto la possibilità di accedere alla prevenzione della propria salute a **condizioni agevolate**, attraverso sconti per **visite ed esami diagnostici**, che si abbinano ai vantaggi per la sicurezza della propria auto (prevenzione con check-up autovettura).

<sup>1</sup> Fonte: Report Analisi Trend Offerta Prodotti Assicurativi 2020 - IVASS

## Andamento del numero dei contratti

Nel quarto trimestre del 2020 il numero dei contratti è **umentato** rispetto a quanto osservato nel terzo trimestre (+12%), attestandosi, inoltre, sopra il numero dei contratti registrati nel primo e secondo semestre (rispettivamente +7% e +3%). A guidare la ripresa è la tipologia dei contratti a rinnovo (+13% rispetto al terzo trimestre). Si registra invece una flessione per quanto riguarda i nuovi rischi immessi nel mercato (-4% tra il terzo ed il quarto trimestre).

FIGURA 1: NUMERO DEI CONTRATTI PER TIPOLOGIA



Fonte: ELABORAZIONI MILLIMAN SU BOLLETTINO STATISTICO IVASS

## Andamento delle immatricolazioni

Nell'ultimo biennio, a partire da aprile 2019, la distribuzione delle immatricolazioni è sostanzialmente stabile ad eccezione del **forte decremento**, a partire da marzo 2020, dovuto alle restrizioni per la pandemia da SARS-CoV-2.

A seguito dell'allentamento delle restrizioni durante il periodo estivo, sono state introdotte nuove limitazioni a partire dal mese di novembre e che sono rimaste in vigore anche durante il primo trimestre 2021, diversificate a livello regionale in base al proprio livello di rischio.

Nei mesi di gennaio e febbraio 2021 il numero delle immatricolazioni è **progressivamente aumentato** rispetto al mese di dicembre, evidenziando un'inversione di tendenza rispetto a quanto osservato negli ultimi due mesi del 2020.

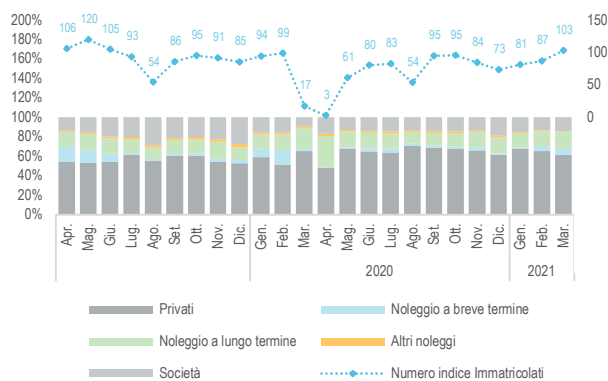
È importante sottolineare che nel mese di marzo 2021 il numero delle immatricolazioni **ha raggiunto ed anche superato** il livello osservato nei mesi appena antecedenti alla pandemia.

Nel primo trimestre 2021 le immatricolazioni hanno registrato una crescita pari al 29% rispetto al primo trimestre 2020. Tuttavia il livello è ancora molto contratto rispetto al pre-pandemia (-17% tra il primo trimestre 2021 ed il primo trimestre 2019).

<sup>2</sup> Motore a combustione, include le auto ad alimentazione benzina, diesel, metano e GPL

I dati rilevati nel primo trimestre 2021 registrano un incremento delle immatricolazioni da parte dei **privati**, delle **società** e le immatricolazioni dovute al **noleggio a lungo termine** rispettivamente di circa il 49%, il 21% e il 27% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Al contrario, considerando lo stesso intervallo di tempo, le immatricolazioni dovute al noleggio a breve termine mostrano una flessione di circa il 54%. Il segmento dei noleggi a breve termine presenta una ripresa molto più lenta, riconducibile soprattutto alle restrizioni tuttora in vigore per quanto riguarda la mobilità ai fini del turismo.

FIGURA 2: IMMATICOLAZIONI PER UTILIZZATORE



Fonte: ELABORAZIONI MILLIMAN SU DATI UNRAE  
BASE INDICE GENNAIO 2019

Dall'analisi delle immatricolazioni per tipo di alimentazione del primo trimestre 2021, si conferma l'**evoluzione del parco veicoli** e, in particolare, il significativo aumento delle immatricolazioni con motore elettrico (ibrido ed elettrico) compensata da una diminuzione di quelle con solo motore termico<sup>2</sup>.

Dal confronto della variazione media tra il primo trimestre 2021 e il quarto trimestre 2020 si registra un leggero calo delle vetture con motore termico.

In particolare, nel primo trimestre 2021 si registra una diversa distribuzione del parco veicoli per tipologia di alimentazione, con la riduzione di auto con motore termico (-21% rispetto al primo trimestre 2020) interamente compensata dall'aumento delle auto con motore elettrico.

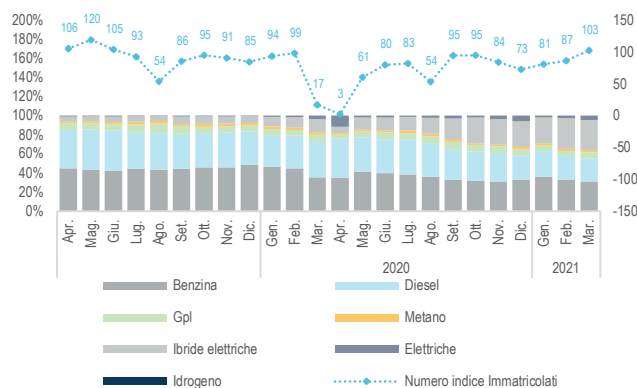
La quota delle immatricolazioni con solo **motore termico** è **diminuita** di circa il 3% (passando dal 70% al 67%).

I dati sulle auto con solo motore termico, mostrano andamenti differenti, a seconda della tipologia di alimentazione: la quota

delle auto ad alimentazione metano rimane invariata; mentre le quote sia delle auto alimentate a diesel che GPL denotano un calo (rispettivamente pari al -3% e al -1%); in leggero aumento è la quota delle immatricolazioni di auto alimentate a benzina (+1%).

Dal secondo trimestre del 2019 è in vigore l'ecobonus, con l'obiettivo di incrementare la domanda dei veicoli in base alle emissioni di CO<sub>2</sub>, favorendo quelli a minor impatto ambientale con il conseguente ringiovanimento dell'attuale parco veicoli.

FIGURA 3: IMMATRICOLAZIONI PER ALIMENTAZIONE



FONTE: ELABORAZIONI MILLIMAN SU DATI UNRAE  
BASE INDICE GENNAIO 2019

I rifinanziamenti previsti dalla legge di Bilancio 2021 in merito all'acquisto con rottamazione di vetture ibride, benzina, gasolio con emissioni di CO<sub>2</sub> comprese tra 61 e 135 g/km sono stati interamente esauriti all'inizio del secondo trimestre 2021. Rimangono ancora disponibili fondi per le restanti categorie di autovetture previste nella legge di bilancio.<sup>4</sup>

## Costo medio & Frequenza sinistri

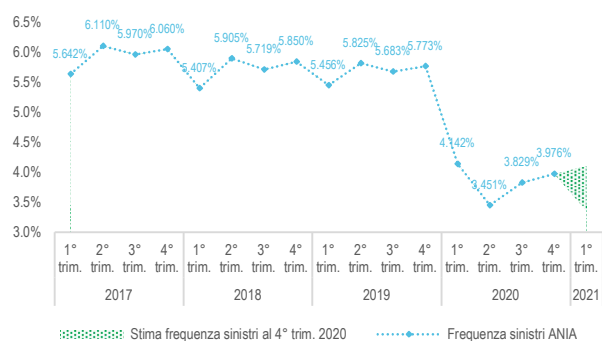
Dai dati rilevati dalla Statistica rapida di ANIA, l'andamento del **pagato medio** per sinistri gestiti al quarto trimestre 2020 accaduti nella generazione corrente denota un leggero incremento del 2.7% rispetto al quarto trimestre 2019; tale incremento è anche spiegato dall'aumento della velocità di liquidazione dei sinistri NO CARD di 4.9 punti percentuali (9.5% di incremento) nello stesso periodo di analisi.

Dalle rilevazioni trimestrali ANIA, a partire dal primo trimestre del 2020, la **frequenza sinistri** è risultata in forte calo rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tale diminuzione è principalmente riconducibile all'introduzione delle misure restrittive imposte dal governo per la pandemia da SARS-CoV-2.

La frequenza sinistri al quarto trimestre 2020 ha registrato una diminuzione di 1.8 punti percentuali rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente.

Per la frequenza del primo trimestre 2021, Milliman stima in media un leggero decremento che, secondo i nostri modelli previsionali, potrà comunque variare in un range tra -0.6 e +0.1 punti percentuali rispetto al quarto trimestre 2021. L'attesa è sostanzialmente imputabile al perdurare, nel primo trimestre 2021, delle misure restrittive imposte dal governo che hanno come conseguenza la riduzione, anche se non generalizzata, della circolazione e della mobilità.

FIGURA 4: FREQUENZA SINISTRI<sup>5</sup>



FONTE: ELABORAZIONI MILLIMAN SU PUBBLICAZIONI DATI ANIA

## Indice dei premi

Dal secondo trimestre 2014 la percentuale di contratti nella "migliore" classe universale di bonus-malus (ossia la classe 1) è aumentata di circa 9 punti percentuali<sup>6</sup>, mentre la frequenza sinistri è tendenzialmente diminuita. Tutto ciò ha modificato la relativa distribuzione e la conseguente rischiosità assicurativa. Inoltre, l'abolizione del tacito rinnovo ha contribuito ad aumentare la competitività tra compagnie ed ha favorito una ulteriore contrazione dei prezzi.

Dall'analisi del periodo gennaio-dicembre 2020 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, emerge una diminuzione dell'indice dei premi RCA, di circa il 4% sulla base dei dati ANIA e del 5% sui dati raccolti da IVASS.

Osservando una serie temporale più ampia, a partire dal primo trimestre 2014 fino al quarto trimestre 2020, la decrescita media annuale del premio ANIA è stata del 3%, mentre quella del

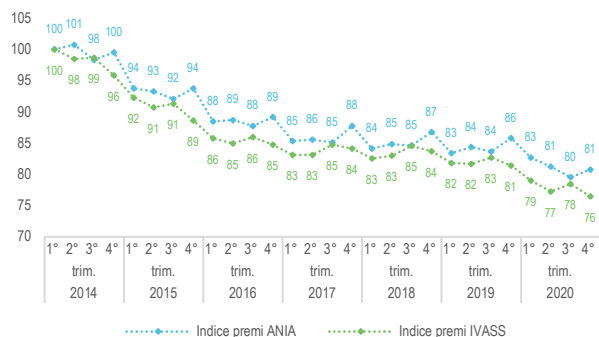
<sup>3</sup> Produzione di anidride carbonica

<sup>4</sup> Fonte: Situazione fondi residui ecobonus – Ministero dello Sviluppo Economico

<sup>5</sup> Frequenza sinistri gestiti del settore autovetture (al netto della stima degli IBNR e sinistri tardivi)

<sup>6</sup> Bollettino statistico IVASS

premio IVASS del 4%. Dall'ultima rilevazione di ANIA al primo trimestre 2021 il premio medio delle autovetture risulta in riduzione del 6.6% rispetto al primo trimestre 2020.

FIGURA 5: INDICE DEI PREMI RCA<sup>7</sup>

FORNTE: ELABORAZIONI MILLIMAN SU BOLLETTINO STATISTICO IVASS E SU PUBBLICAZIONI DATI ANIA BASE INDICE PRIMO TRIMESTRE 2014

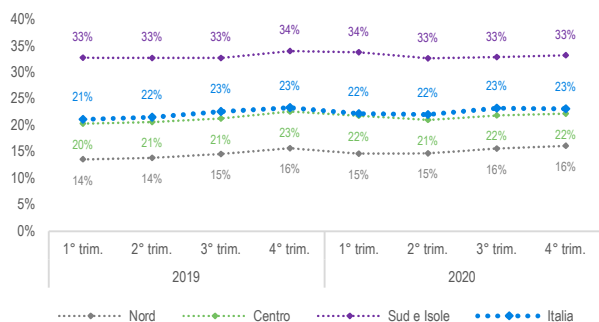
## Andamento della diffusione dispositivi black box

A partire dal 2019, la percentuale di polizze RCA con clausola legata alla black box evidenzia un **trend piuttosto stabile**, con un range compreso tra il 21% e il 23%.

Considerando le zone territoriali, il **tasso di diffusione** risulta tuttavia estremamente **eterogeneo**, mostrando una maggiore penetrazione nelle zone territoriali del Sud e delle Isole.

Dall'analisi del quarto trimestre 2020, la divergenza della diffusione del prodotto RC auto telematico tra Nord e Sud Italia risulta pari a 17 punti percentuali.

FIGURA 7: PERCENTUALE DEI CONTRATTI CON BLACK BOX PER ZONA TERRITORIALE



FORNTE: ELABORAZIONI MILLIMAN SU BOLLETTINO STATISTICO IVASS

<sup>7</sup> Gli indici sono stati calcolati a prezzi storici

## Andamento della mobilità

Dall'analisi della mobilità a partire da gennaio 2020 è emerso che le restrizioni alla libera circolazione, dovute alla pandemia, hanno influito fortemente sugli spostamenti della popolazione.

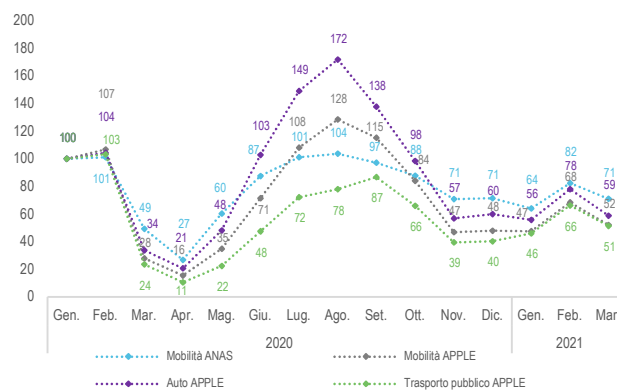
A partire dal mese di novembre, il Governo ha introdotto misure maggiormente restrittive rispetto al periodo estivo, per limitare i contagi della cosiddetta "seconda ondata". Tali misure sono rimaste in vigore anche durante il primo trimestre 2021.

In base alle nuove regole l'Italia è suddivisa in quattro diverse zone, di colore rosso, arancio, giallo o bianco, evitando così la chiusura indifferenziata di tutte le regioni, come avvenuto durante la prima ondata. Il colore alle regioni viene attribuito in base all'andamento di indicatori statistici per descrivere la diffusione su base regionale della pandemia e prevenire lo stato di completa saturazione della rete sanitaria.

In virtù di questa scelta, si registra un **calo della mobilità che risulta minore rispetto alla prima ondata pandemica** ed ancora una volta viene confermata la preferenza del trasporto privato rispetto a quello pubblico.

I dati sulla mobilità dei primi tre mesi del 2021 sono ancora decisamente inferiori ai livelli pre-pandemia e quindi confermano il trend osservato negli ultimi mesi del 2020.

Nei mesi di gennaio, febbraio e marzo 2021 si è registrato un calo di circa il 43% della mobilità generale rispetto a gennaio 2020.

FIGURA 8: ANDAMENTO DELLA MOBILITÀ<sup>8</sup>

FORNTE: ELABORAZIONI MILLIMAN SU OSSERVATORIO DEL TRAFFICO ANAS E SU MOBILITY REPORT APPLE BASE INDICE GENNAIO 2020

<sup>8</sup> I dati APPLE disponibili partono dal 13/01/2020. L'aggiornamento di tale analisi dipenderà dalla disponibilità dei dati sottostanti legati al perdurare dell'emergenza pandemica

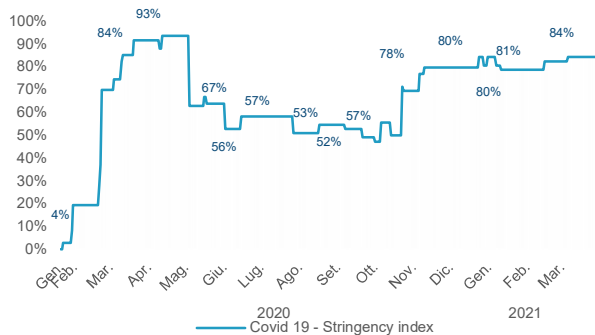
## Il punto su restrizioni, mobilità e sinistrosità durante la pandemia, trend dei premi e focus su dispositivi black box ed imprese dirette

### Restrizioni governative ed effetti sulla mobilità e sinistrosità

Nel corso del 2020, così come nei primi mesi del 2021, il governo italiano ha emanato una serie di provvedimenti con lo scopo di contenere la diffusione dell'epidemia da SARS-CoV-2. Tali provvedimenti hanno riguardato misure restrittive atte soprattutto a limitare la mobilità delle persone (con conseguente riduzione della circolazione delle autovetture).

Una maggiore comprensione delle conseguenze delle misure restrittive può essere desunta analizzando l'indicatore "COVID-19: Stringency Index". L'indicatore considera le chiusure delle scuole, dei luoghi di lavoro, le limitazioni al turismo e varia da 0 a 100, dove 100 indica il massimo livello di restrizione.

FIGURA 9: COVID-19: STRINGENCY INDEX<sup>9</sup>



FONTE: ELABORAZIONI MILLIMAN SU DATI OXFORD COVID-19 GOVERNMENT RESPONSE TRACKER

Il trend mostra come gli effetti delle restrizioni, a partire dalle misure adottate dal governo italiano a Gennaio 2020 (prima ondata pandemica), abbiano subito un rallentamento nel periodo estivo per poi ritornare via via più stringenti fino a Marzo 2021, mantenendosi comunque sotto i livelli registrati nello stesso periodo dell'anno precedente.

La correlazione tra l'andamento del "COVID-19: Stringency Index" e la mobilità è negativa, ed è molto forte poiché a norme maggiormente restrittive seguono livelli più bassi di mobilità e di conseguenza di circolazione stradale (e viceversa).

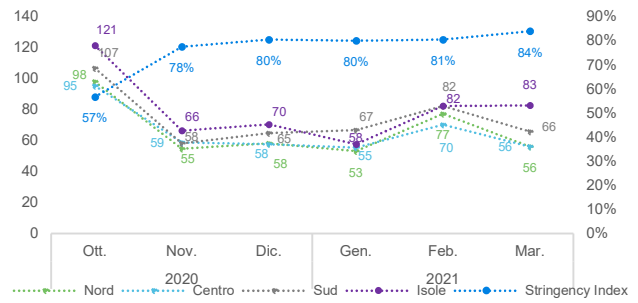
Tale fenomeno lo si può riscontrare anche nella mobilità per zone territoriali dato che le misure restrittive adottate nel periodo invernale sono state localizzate ed indipendenti per singole zone.

<sup>9</sup> Fonte: Hale, T., Angrist, N., Goldszmidt, R. et al. A global panel database of pandemic policies (Oxford COVID-19 Government Response Tracker). Nat Hum Behav (2021).

Durante i primi tre mesi del 2021 la mobilità stradale rimane ancora piuttosto compressa rispetto ai livelli registrati ad ottobre, mese che precede l'introduzione dell'ultimo set di provvedimenti attuati dal governo.

Durante i primi tre mesi del 2021, l'andamento della mobilità stradale è sostanzialmente allineato agli ultimi due mesi del 2020, ad eccezione delle Isole dove la mobilità è aumentata soprattutto grazie alla Sardegna, giudicata a Marzo 2021 zona a basso rischio con conseguente allentamento delle misure restrittive.

FIGURA 10: MOBILITÀ STRADALE PER MESE E ZONA TERRITORIALE<sup>8</sup>



FONTE: ELABORAZIONI MILLIMAN SU MOBILITY REPORT APPLE  
BASE INDICE GENNAIO 2020

A meno di ulteriori improvvisi peggioramenti nell'andamento della curva dei contagi, ci si aspetta che nei prossimi mesi la mobilità possa avere un'inversione di tendenza rispetto ai dati registrati nel mese di marzo 2021. Questo grazie soprattutto alla campagna vaccinale che in Italia è iniziata il 27 dicembre 2020 e che sta attualmente proseguendo. A fine aprile oltre 5 milioni di persone risultano vaccinate, mentre circa 13 milioni hanno ricevuto la prima (rispettivamente circa il 9% e il 21% della popolazione residente)<sup>10</sup>.

I provvedimenti di restrizioni emanati dal Governo comportano una minore mobilità stradale ed indirettamente ad una diminuzione della sinistrosità.

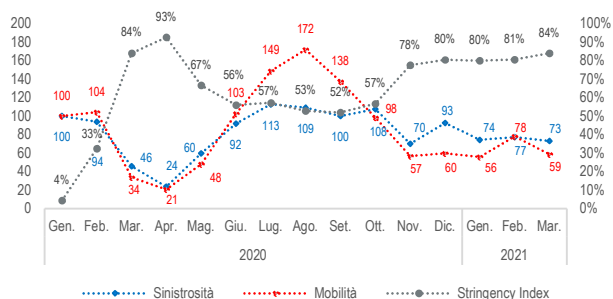
I mesi del 2020 che hanno registrato una significativa diminuzione della sinistrosità sono stati marzo, aprile, maggio e novembre, ma anche i mesi del primo trimestre 2021, in

<sup>10</sup> Il sole 24 ore – Vaccini in tempo reale.

conseguenza del calo osservato sulla mobilità stradale nel territorio italiano: i due fenomeni sono altamente correlati positivamente con un tasso di correlazione lineare di circa **l'86%**.

Confrontando l'andamento della sinistrosità e gli impatti delle misure restrittive, il tasso di correlazione lineare tra i due andamenti è negativo ed è pari a circa il **-64%**. I mesi ai quali corrispondono restrizioni più severe sono i mesi di marzo, aprile e dicembre del 2020 ed i mesi del primo trimestre del 2021 che sono anche i mesi ai quali corrisponde livelli di sinistrosità molto più bassi rispetto a quanto osservato pre-pandemia.

FIGURA 11: SINISTROSITÀ, RESTRIZIONI E MOBILITÀ PER MESE



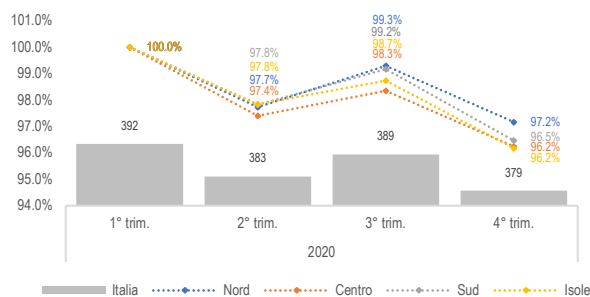
Fonte: ELABORAZIONI MILLIMAN SU DATI DA POLIZIA DI STATO, ELABORAZIONI MILLIMAN SU MOBILITY REPORT APPLE BASE INDICE GENNAIO 2020

## Andamento premi

A causa del perdurare della pandemia il trend dei premi RCA delle compagnie italiane è influenzato dalle restrizioni adottate. Abbiamo analizzato congiuntamente sia l'andamento dei premi da bollettino statistico IVASS sia quello derivante dal nostro monitoraggio periodico dei premi offerti dalle principali compagnie italiane.

Dall'andamento dei premi da bollettino statistico IPER si può osservare una diminuzione del premio medio dal terzo al quarto trimestre, influenzato principalmente dall'andamento stagionale dei premi. La riduzione **tariffaria più significativa** al quarto trimestre 2020 si registra al sud e nelle isole.

FIGURA 12: ANDAMENTO PREMI MEDI IPER PER ZONA TERRITORIALE

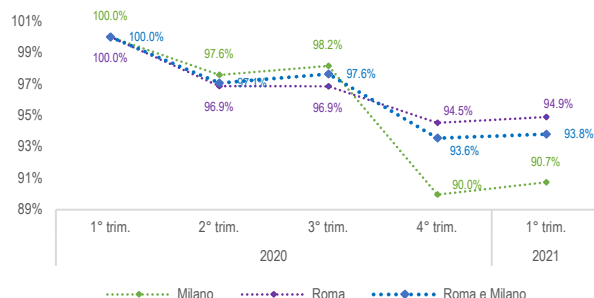


Fonte: ELABORAZIONI MILLIMAN SU BOLLETTINO STATISTICO IVASS

Attraverso il nostro monitoraggio periodico abbiamo inoltre analizzato l'andamento dei premi offerti per un campione di profili con un indice di rischio inferiore rispetto a quello medio di mercato e relativo alle città metropolitane di Roma e Milano. L'analisi ha riguardato i premi offerti da un panel di imprese assicurative rappresentative del mercato italiano anche per la diversa tipologia di distribuzione.

I premi medi offerti nelle città metropolitane di Roma e Milano nel primo trimestre 2021 sono lievemente in crescita rispetto a quanto osservato nell'ultimo trimestre 2020.

FIGURA 15: ANDAMENTO PREMI MEDI DEL MERCATO NELLE PROVINCE DI ROMA E MILANO

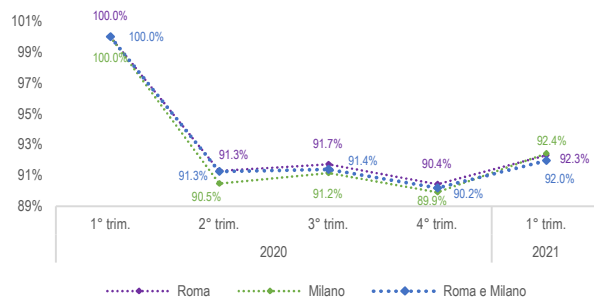


Fonte: ELABORAZIONI MILLIMAN

La lieve crescita del premio medio osservata per l'intero panel di imprese risulta più marcata osservando il solo canale diretto.

Il trend dei premi offerti delle compagnie dirette per le città metropolitane di Roma e Milano ha subito un'inversione rispetto all'ultimo trimestre 2020. Tuttavia, permane ancora un significativo gap rispetto ai livelli offerti nello stesso periodo dell'anno precedente.

FIGURA 16: ANDAMENTO PREMI MEDI DELLE COMPAGNIE DIRETTE NELLE PROVINCE DI ROMA E MILANO



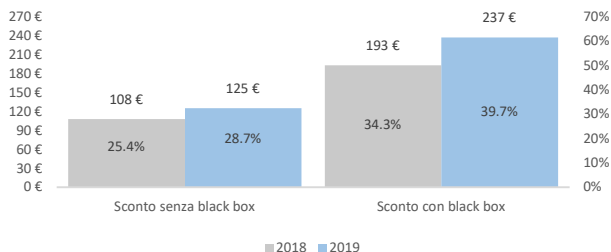
Fonte: ELABORAZIONI MILLIMAN

## Andamento delle imprese con e senza black box e delle imprese dirette

IVASS ha previsto, nel bollettino statistico pubblicato al quarto trimestre, una sezione con approfondimenti sul prodotto RCA con dispositivo black box e sulle imprese con vendita diretta.

Il risultato dell'indagine condotta da IVASS sul prodotto RCA con dispositivo black box copre gli anni 2018 e 2019 ed evidenzia come, in entrambi i periodi, ai prodotti RCA con black box corrispondano **sconti sul premio di tariffa superiori** (sia in valore assoluto che in valore percentuale) rispetto ai prodotti RCA senza black box. È opportuno sottolineare che, generalmente, il premio medio dei prodotti RCA con black box è a priori superiore rispetto ai prodotti RCA senza black box.

**FIGURA 13: SCONTI MEDI DI TARIFFA PER PRODOTTI CON E SENZA BLACK BOX**



FONTE: ELABORAZIONI MILLIMAN SU DATI IVASS

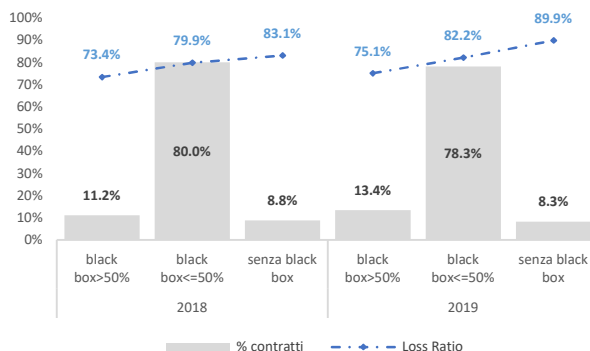
La differenza in punti percentuali tra lo sconto con e senza black box è aumentata, passando da 8.9% nel 2018 a 11% nel 2019, per tutte le zone territoriali dell'Italia, ma è maggiormente marcata nelle province del Sud.

L'indagine contiene inoltre un approfondimento sull'andamento degli indicatori tecnici e di profittabilità delle imprese, a seconda del livello di concentrazione dei prodotti RCA con black box: alto (superiore a 50%), medio (fino a 50%) oppure nullo.

Sia nel 2018 che nel 2019 la maggior parte delle imprese ha un livello di concentrazione dei contratti con black box medio (fino a 50%), con circa il 78.3% dei contratti RCA dell'intero mercato italiano rientrante in questa casistica nel 2019.

A quote maggiori di contratti RCA con black box corrispondono margini di profitto più alti. In particolare nel 2019 il loss ratio relativo alle compagnie che non prevedono nella propria offerta assicurativa contratti con black box è pari all'89.9%, più alto di quasi 15 p.p. rispetto al loss ratio delle compagnie con più di 50% di contratti black box (nel 2018 circa il 10%).

**FIGURA 14: LOSS RATIO PER PRODOTTI CON E SENZA BLACK BOX**



FONTE: ELABORAZIONI MILLIMAN SU DATI IVASS

Il focus dell'indagine IVASS relativo alle imprese dirette fornisce una panoramica sul relativo tasso di penetrazione nel territorio italiano e considerazioni in merito ai prezzi dei prodotti RCA offerti dalle imprese dirette.

Al quarto trimestre 2014 le imprese dirette erano presenti nel mercato italiano con un tasso di penetrazione poco superiore al 10%. Al quarto trimestre 2020 si osserva un tasso di penetrazione pari a circa il 14.1%, in leggera flessione rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Si osserva un trend crescente del tasso di penetrazione delle imprese dirette dal quarto trimestre 2014 al quarto trimestre 2019. Al quarto trimestre 2020 il tasso di penetrazione ha subito un'inversione di tendenza di -0.4 p.p. su base annua.

La diffusione delle imprese dirette sul territorio italiano è estremamente disomogenea. In 19 province italiane il tasso di penetrazione delle imprese dirette non supera il 5%. I valori più bassi in assoluto si registrano per le province di Foggia (1.2%) ed Avellino (1.5%). Dall'altro canto ci sono province, la maggior parte situata al centro-nord del paese, dove il tasso di penetrazione supera il 30% (Roma e Trieste con rispettivamente 33.3% e 32.9%).

Prendendo in considerazione i premi medi suddivisi per canale di vendita, si desume che al quarto trimestre 2020 il premio medio delle imprese dirette è inferiore sia al premio medio delle imprese tradizionali che di bancassurace (rispettivamente inferiore del 13.9% e del 6.4%). Pertanto il canale di vendita "meno costoso" è sicuramente il canale delle imprese dirette, mentre il canale "più costoso" è relativo alle imprese tradizionali con uno scostamento tra i due pari a circa 47 euro, in aumento del 14.5% rispetto al quarto trimestre 2019.



For more than seven decades, we have combined technical expertise with business acumen to create elegant solutions for our clients.

Today, we are helping organizations take on some of the world's most critical and complex issues, including retirement funding and healthcare financing, risk management and regulatory compliance, data analytics and business transformation.

[it.milliman.com](https://it.milliman.com)

#### CONTACTS

**Nicola BISCAGLIA**

Principal

[nicola.biscaglia@milliman.com](mailto:nicola.biscaglia@milliman.com)

**Milliman Italia**

[milliman.italy@milliman.com](mailto:milliman.italy@milliman.com)

© 2021 Milliman, Inc. All Rights Reserved. The materials in this document represent the opinion of the authors and are not representative of the views of Milliman, Inc. Milliman does not certify the information, nor does it guarantee the accuracy and completeness of such information. Use of such information is voluntary and should not be relied upon unless an independent review of its accuracy and completeness has been performed. Materials may not be reproduced without the express consent of Milliman.