

Nicola Biscaglia, ISOA | Dario Pasetto | Giuseppe Semeraro, ISOA | Anna Bauleo | Stefania Tran Minh, ISOA

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 36% della totale raccolta premi danni nel 2019). 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.

In particolare, il focus della presente edizione sarà dedicato agli effetti della pandemia da SARS-CoV-2 sul territorio italiano in termini di mobilità, incidentalità e impatto nella **riduzione dei premi medi scontati**. Le restrizioni governative, a partire dai primi mesi del 2020, adottate in termini di circolazione sul territorio nazionale, hanno comportato una diminuzione della mobilità stradale e un conseguente calo della sinistrosità. Attraverso il monitoraggio periodico dei premi offerti dalle principali compagnie del mercato italiano, Milliman evidenzia le principali dinamiche del premio medio e le relative modifiche alle politiche di tariffazione delle compagnie italiane.

Ultime novità dal mercato assicurativo RCA: regolamentazione del contratto base

Al fine di garantire una maggiore trasparenza a tutela dei consumatori, rendere chiare e facilmente confrontabili le offerte delle diverse compagnie in fase di sottoscrizione, il Ministero per lo Sviluppo Economico (MiSE), con il Decreto del 4 gennaio 2021, ha aggiornato la normativa del **contratto base RCA**.

È stato definito lo **standard informativo comune** su cui si basa l'offerta fornita dalle compagnie assicurative mediante i propri siti internet e fornita da IVASS mediante il nuovo preventivatore pubblico, quest'ultimo in fase di predisposizione.

L'obiettivo principale è quello di assicurare al consumatore un unico prezzo complessivo annuo, fermo restando la separata evidenza delle singole voci di costo.

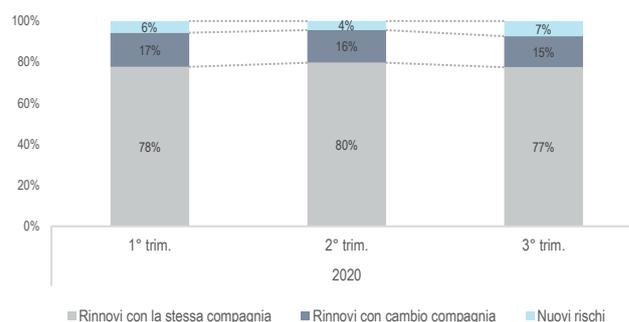
Per i premi RC del settore autovetture e motoveicoli, il Decreto stabilisce un set informativo che permetterà al consumatore e all'intermediario un collegamento telematico chiaro e diretto con le imprese di assicurazione.

Tale Decreto è consultabile sul sito internet del MiSE ed entrerà in vigore il **30 aprile 2021**.

Andamento del numero dei contratti

Nel terzo trimestre del 2020 il numero dei contratti è **diminuito** rispetto a quanto osservato nel primo e secondo trimestre (rispettivamente -5% e -8%). Inoltre, anche la composizione si è leggermente modificata, con una diminuzione dei nuovi contratti per cambio compagnia e dei rinnovi (rispettivamente un -12% e un -11% tra il secondo ed il terzo trimestre) a favore dei nuovi rischi immessi nel mercato (+53% tra il secondo ed il terzo trimestre).

FIGURA 1: NUMERO DEI CONTRATTI PER TIPOLOGIA



Fonte: ELABORAZIONI MILLIMAN SU BOLLETTINO STATISTICO IVASS

Andamento delle immatricolazioni

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

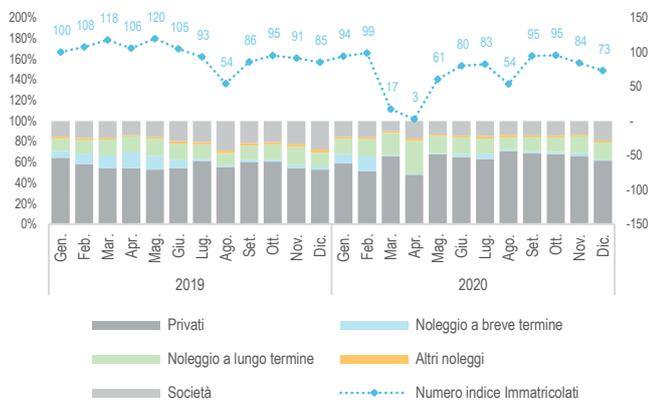
A seguito dell'allentamento delle restrizioni imposte dal governo a partire dal mese di **giugno 2020**, il numero delle immatricolazioni è **progressivamente aumentato**, sostanzialmente in linea con i dati osservati nell'anno precedente, anche se non sufficiente a colmare interamente il gap intercorso rispetto all'anno precedente.

Infatti, a seguito delle nuove restrizioni imposte dal governo a partire da novembre, si evidenzia un'inversione di tendenza, con un nuovo calo delle immatricolazioni negli ultimi due mesi del 2020.

Nel mese di dicembre 2020, le immatricolazioni hanno registrato una flessione pari al 23% rispetto al mese di ottobre 2020, in cui le immatricolazioni si stavano allineando ai livelli pre-pandemia.

I dati rilevati nel 2020 registrano un incremento delle immatricolazioni da parte dei **privati** di circa il 7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Al contrario, considerando lo stesso intervallo di tempo, le immatricolazioni dirette delle società e il noleggio a breve termine mostrano una flessione rispettivamente di circa il 4.5% e del 3%. Tali decrementi sono riconducibili alle politiche decise dalle imprese alla luce dell'incertezza del periodo.

FIGURA 2: IMMATICOLAZIONI PER UTILIZZATORE



FONTE: ELABORAZIONI MILLIMAN SU DATI UNRAE
BASE INDICE GENNAIO 2019

Dall'analisi delle immatricolazioni per tipo di alimentazione del 2020, 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 termico¹.

Dal confronto della variazione media nel biennio 2019 – 2020, si registra un calo delle vetture con motore termico.

¹ Motore a combustione, include le auto ad alimentazione benzina, diesel, metano e GPL

La quota delle immatricolazioni con solo **motore termico** è **diminuita** di circa il 14% (passando dal 93% all'80%), interamente **bilanciato** dalla quota delle auto con **motore elettrico**.

I dati rilevati sulle auto con solo motore termico, mostrano invece andamenti differenti, a seconda della tipologia di alimentazione: auto ad alimentazione alternativa (metano + GPL) rimangono invariate; sia le auto alimentate a benzina che diesel denotano un forte calo delle immatricolazioni pari al 7%.

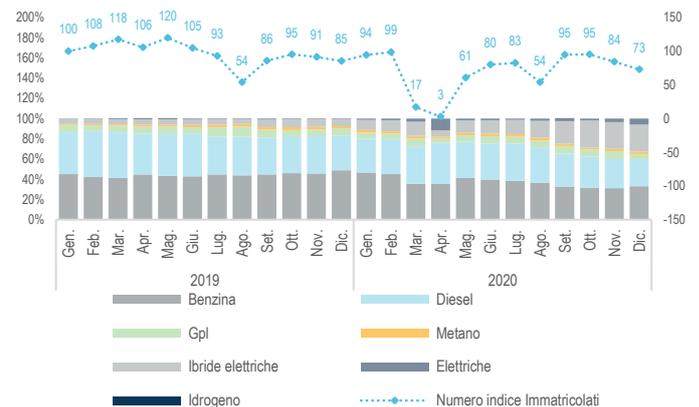
In particolare, nel quarto trimestre 2020 si registra una diversa distribuzione del parco veicoli per tipologia di alimentazione, con la riduzione di auto con motore termico (-22% rispetto al quarto trimestre 2019) interamente compensato dall'aumento delle auto con motore elettrico.

Nel secondo trimestre del 2019 è entrato in vigore l'ecobonus, grazie alla Legge di Bilancio 2019.

L'obiettivo di questi incentivi è di incrementare la domanda dei veicoli in base alle loro emissioni, in particolare quelli a minor impatto ambientale con il conseguente ringiovanimento dell'attuale parco veicoli.

Nel corso del biennio, sono stati varati ulteriori decreti che hanno aumentato la gamma dei veicoli a cui si rivolge l'ecobonus e la disponibilità di fondi. Nel 2021, inoltre, l'ecobonus è stato ampliato anche ai veicoli commerciali leggeri.

FIGURA 3: IMMATICOLAZIONI PER ALIMENTAZIONE



FONTE: ELABORAZIONI MILLIMAN SU DATI UNRAE
BASE INDICE GENNAIO 2019

Costo medio & Frequenza sinistri

Dai dati rilevati dalla Statistica rapida di ANIA, a partire da gennaio 2018 l'andamento del **costo medio** della generazione

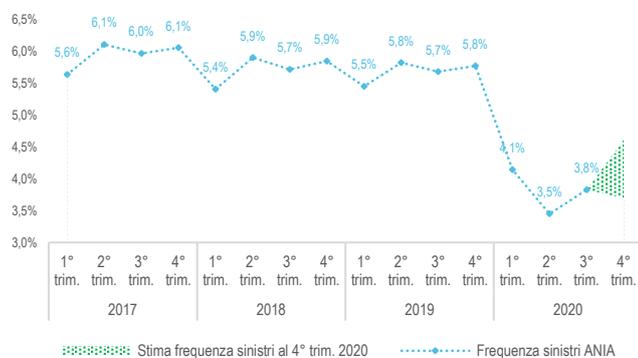
corrente per sinistri CARD e NO CARD non denota significative variazioni nel tempo.

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. Il decremento, tuttavia, è continuato anche per il secondo e terzo trimestre dell'anno.

La frequenza sinistri al secondo e terzo trimestre 2020 ha registrato una diminuzione rispettivamente di 2.4 e 1.9 punti percentuali rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente.

Per la frequenza annuale 2020, Milliman stima un recupero della frequenza sinistri che, secondo i nostri modelli previsionali, potrà variare in un range tra -0.1 e 0.8 punti percentuali rispetto al terzo trimestre 2020. L'attesa è sostanzialmente imputabile al progressivo aumento del traffico e alla tendenza ad usare maggiormente auto private rispetto ai mezzi pubblici. Tuttavia tale ripresa non dovrebbe raggiungere i livelli pre-pandemia a causa delle ulteriori restrizioni adottate dal governo a partire dal mese di novembre 2020.

FIGURA 4: FREQUENZA SINISTRI²



FONTE: ELABORAZIONI MILLIMAN SU PUBBLICAZIONI DATI ANIA

Indice dei premi

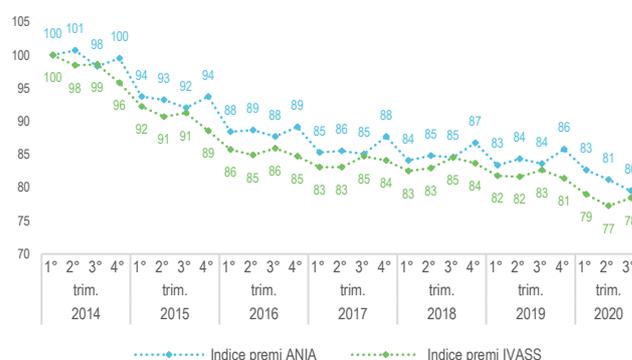
Dal secondo trimestre 2014 la percentuale di contratti nella "migliore" classe universale di bonus-malus (ossia la classe 1) è aumentata di circa 8 punti percentuali³, mentre la frequenza sinistri è tendenzialmente diminuita. Tutto ciò ha modificato la relativa distribuzione e la conseguente rischiosità assicurativa. Inoltre, l'abolizione del tacito rinnovo ha contribuito ad aumentare la competitività tra compagnie ed ha favorito una ulteriore contrazione dei prezzi.

² Frequenza sinistri gestiti del settore autovetture (al netto della stima degli IBNR e sinistri tardivi)

Dall'analisi del periodo gennaio-settembre 2020 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, emerge una diminuzione dell'indice dei premi RCA, di circa il 3% 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 terzo trimestre 2020, la decrescita media annuale del premio ANIA è stata del 3%, mentre quella del premio IVASS del 4%.

FIGURA 5: INDICE DEI PREMI RCA⁴



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

Andamento dello sconto tariffario & delle black box

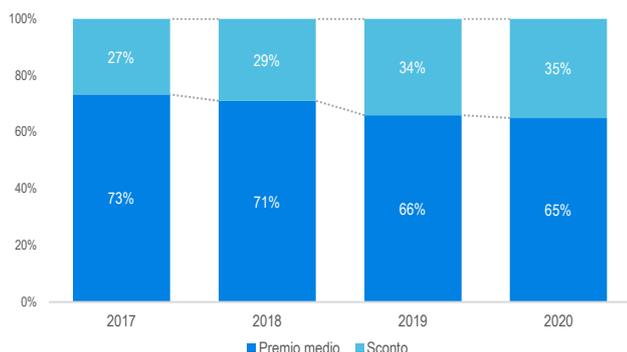
Dalle ultime rilevazioni condotte da IVASS si evince che la **percentuale media dello sconto tariffario è aumentata** di circa 8 punti percentuali dal terzo trimestre 2017 al terzo trimestre 2020. Nello stesso periodo il premio medio RCA è diminuito di circa il 7%.

L'incremento della percentuale di sconto è sostanzialmente guidato dall'inasprimento della competitività oltre alle disposizioni normative in materia di sconti obbligatori previsti per i contratti RCA stipulati con i dispositivi black box.

³ Bollettino statistico IVASS

⁴ Gli indici sono stati calcolati a prezzi storici

FIGURA 6: ANDAMENTO DELLO SCONTO



Fonte: ELABORAZIONI MILLIMAN SU BOLLETTINO STATISTICO IVASS

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%, confermando la considerevole penetrazione.

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

L'installazione dei dispositivi black box è aumentata nelle **flotte aziendali**, ritenuti un fattore fondamentale per semplificare la gestione del parco auto, ridurre i costi, garantire assistenza e aumentare la sicurezza del conducente.

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



Fonte: ELABORAZIONI MILLIMAN SU BOLLETTINO STATISTICO IVASS

⁵ I dati APPLE disponibili partono dal 13/01/2020. L'aggiornamento di tale analisi dipenderà dalla disponibilità dei dati sottostanti legate a un periodo limitato all'emergenza pandemica

Andamento della mobilità nel 2020

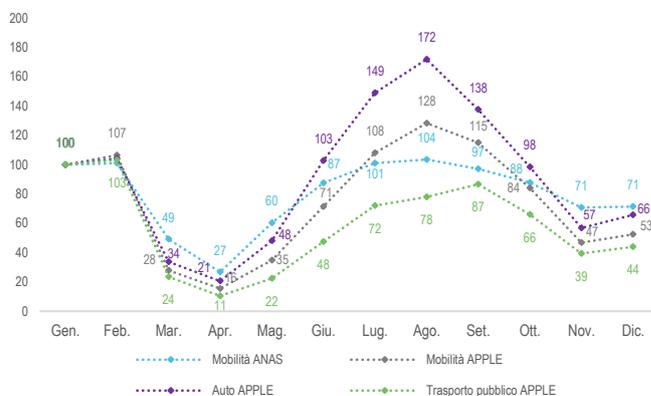
Dall'analisi della mobilità a partire da gennaio 2020 è emerso che le restrizioni alla libera circolazione, dovute alla pandemia, hanno influito fortemente sugli spostamenti della popolazione. Gli indici utilizzati provengono da report sull'indice di mobilità osservata tramite l'utilizzo di dispositivi telefonici e di geolocalizzazione così come dall'indice di veicoli medi giornalieri su strade pubbliche.

Il calo più significativo della mobilità generale si è registrato nel mese di aprile, osservando un -84% rispetto a gennaio 2020.

A partire da giugno, con l'allentamento delle restrizioni, la mobilità è tornata ad aumentare ed è emersa la **preferenza/necessità dell'utilizzo delle auto private** rispetto al trasporto pubblico.

A seguito delle nuove restrizioni introdotte dal mese di novembre, per limitare i contagi della cosiddetta "seconda ondata", si è registrata una nuova riduzione della mobilità ed una conferma della preferenza del trasporto privato rispetto a quello pubblico.

Nei mesi di novembre e dicembre 2020 si è registrato un calo di circa il 50% della mobilità generale rispetto a gennaio 2020.

FIGURA 8: ANDAMENTO DELLA MOBILITÀ NEL 2020⁵

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

Effetti della pandemia da SARS-CoV-2 sul territorio nazionale e focus sulla dinamica dei premi

Impatti della pandemia in Italia in termini di mobilità

La diffusione dell'epidemia da SARS-CoV-2 ha comportato cambiamenti significativi nel mercato RCA, sia in termini di sinistrosità, flessibilità nella gestione delle coperture assicurative che di logiche tariffarie. Nel corso dell'anno 2020 si possono individuare tre macro-fasi:

- Prima ondata da febbraio a maggio;
- Periodo estivo con crollo del numero dei contagi;
- Seconda ondata a partire dalla fine di settembre.

Durante la prima fase si sono susseguiti una serie di provvedimenti governativi, a distanza molto ravvicinata, per provare a contenere l'aggravarsi della pandemia. In particolare, dalla chiusura di alcuni comuni delle principali province colpite dai contagi (Lodi, Padova) nel mese di febbraio, si è rapidamente passati alla sostanziale chiusura di tutto il Paese con il primo DPCM di marzo. Da quel momento l'Italia è stata in regime di lockdown fino al mese di maggio, registrando drastici cali della mobilità stradale.

Il dato più significativo di questa prima ondata si registra ad aprile, con un brusco calo della mobilità (-79% rispetto al mese di gennaio).

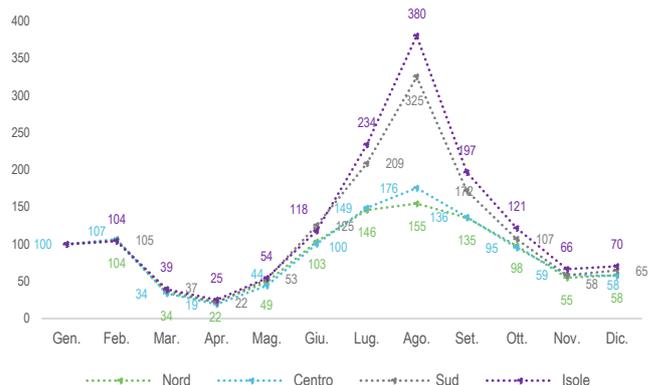
Nella seconda fase iniziata a giugno, abbiamo assistito alla riduzione del numero dei contagi con conseguente graduale ripresa delle attività e degli spostamenti. Ciò si è naturalmente riflesso nell'aumento della mobilità generale nei mesi estivi, senza tuttavia raggiungere i livelli registrati negli stessi mesi del 2019. In particolare, nel trimestre luglio-settembre 2020, secondo i dati ISTAT, i clienti italiani che hanno soggiornato nelle strutture ricettive del Paese sono circa l'86% di quelli dell'estate precedente in termini di presenze⁶.

Nonostante l'allentamento delle misure restrittive, la mobilità nel Centro e nel Nord Italia cresce in maniera contenuta a causa di una migrazione della popolazione presso le località balneari e montane, le quali invece incrementano l'indice di mobilità oltre i 300 punti.

La terza fase segna l'inizio della seconda ondata di contagi che ha portato il Governo ad applicare ulteriori misure restrittive. Si è scelto questa volta di suddividere l'Italia in tre differenti zone in base alla gravità degli indicatori scelti per descrivere il rischio sanitario, evitando così la chiusura indifferenziata di tutte le

regioni, come avvenuto nella prima fase. In virtù di questa scelta, il calo della mobilità risulta minore rispetto alla prima ondata pandemica.

FIGURA 9: MOBILITÀ STRADALE NEI MESI DEL 2020⁵



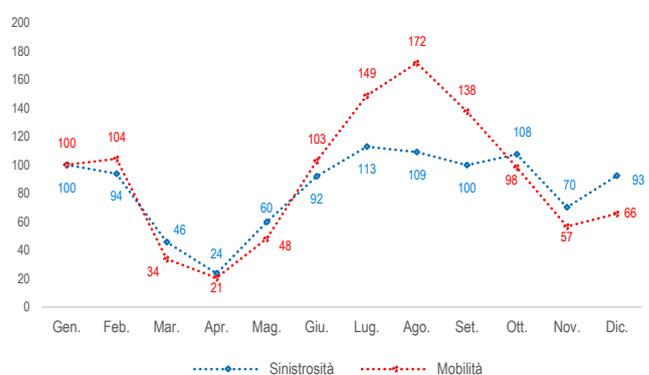
FONTI: ELABORAZIONI MILLIMAN SU MOBILITY REPORT APPLE
BASE INDICE GENNAIO 2020

Correlazione sinistri-mobilità stradale

Il Covid-19 ha indirettamente comportato un calo drastico della sinistrosità dovuto alla diminuzione della mobilità stradale nei mesi con le maggiori restrizioni governative.

I mesi del 2020 che hanno registrato una diminuzione significativa della sinistrosità sono stati marzo, aprile, maggio e novembre, in coerenza con il calo osservato della mobilità stradale nel territorio italiano.

FIGURA 10: SINISTROSITÀ E MOBILITÀ PER MESE NEL 2020



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

⁶Fonte: Movimento turistico in Italia, gennaio – settembre 2020, ISTAT

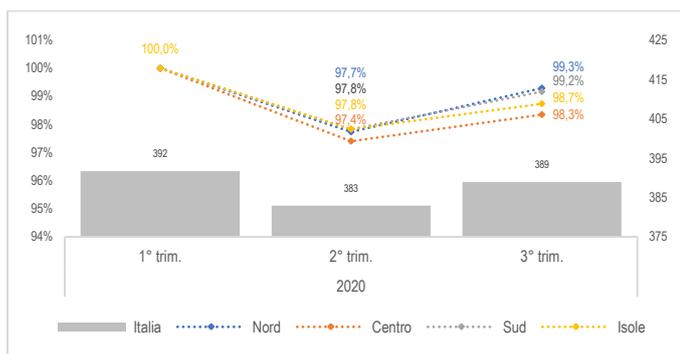
Infatti il tasso di correlazione lineare tra i suddetti andamenti è di circa l'**88%**. Nei mesi di luglio e agosto, sebbene si assista ad un andamento della sinistrosità maggiormente in linea con il dato di gennaio, principalmente dovuto al netto incremento della mobilità stradale per le regioni del Sud e delle Isole, il tasso di correlazione tra sinistrosità e mobilità risulta tuttavia inferiore. Tale variazione è principalmente riconducibile agli effetti di stagionalità, che vede una mobilità sostanzialmente diversa (sia nelle modalità che nei territori) rispetto a quella che si registra generalmente nei periodi non estivi. Inoltre, l'estate 2020 è stata caratterizzata da un forte turismo domestico, con forte prevalenza nelle località balneari (44%) e località montane (26%). Relativamente alla scelta del mezzo di trasporto, l'auto privata si è confermata il mezzo più utilizzato (da un 44% nel 2019 ad un 71% del 2020), mentre si registra un brusco calo dell'uso dell'aereo (da un 33% nel 2019 ad un 8% del 2020)⁷.

Andamento dei premi

Le misure restrittive adottate in termini di circolazione sul territorio nazionale hanno inevitabilmente influenzato le dinamiche dei premi RCA delle compagnie italiane. Si è analizzato sia l'andamento dei premi da bollettino statistico IVASS che quello derivante dal nostro monitoraggio periodico dei premi, comprensivi di sconto, offerti sul mercato dalle principali compagnie italiane.

Dall'andamento dei premi da bollettino statistico IPER si può osservare una riduzione del premio medio per i contratti stipulati nel secondo trimestre con un conseguente incremento nel terzo trimestre, influenzato principalmente dall'andamento stagionale dei premi monitorati. La riduzione **tariffaria più significativa** si registra al centro.

FIGURA 11: ANDAMENTO PREMI MEDI IPER PER ZONA TERRITORIALE



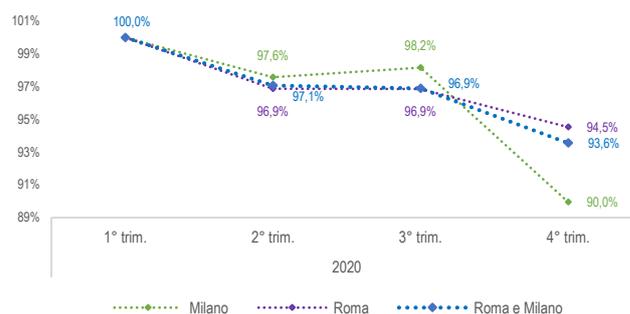
FONTE: ELABORAZIONI MILLIMAN SU BOLLETTINO STATISTICO IVASS

Attraverso il nostro monitoraggio periodico abbiamo analizzato l'andamento dei premi offerti per un campione di profili con un indice di rischiosità 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 risultati delle nostre analisi sono perfettamente in linea con l'andamento osservato sui dati IVASS e confermano, anche per il quarto trimestre del 2020, il trend decrescente dei premi praticati.

Il decremento medio dei premi offerti nel 2020 risulta di circa il 6.4% per le città metropolitane di Roma e Milano.

FIGURA 12: ANDAMENTO PREMI MEDI DEL MERCATO NELLE PROVINCE DI ROMA E MILANO

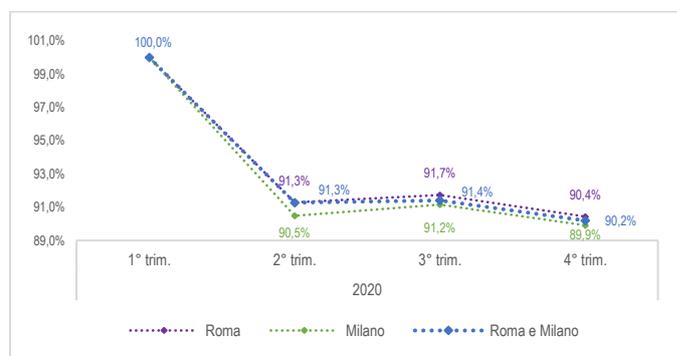


FONTE: ELABORAZIONI MILLIMAN

La dinamica osservata per l'intero panel di imprese risulta maggiormente marcata se si osserva il solo canale diretto. Tale indicazione conferma la maggiore selettiva per determinati cluster di rischio oltre alla forte competitività che contraddistingue il canale diretto.

Il decremento medio dei premi offerti delle compagnie dirette nel 2020 risulta di circa il 9.8% per le città metropolitane di Roma e Milano.

FIGURA 13: ANDAMENTO PREMI MEDI DELLE COMPAGNIE DIRETTE NELLE PROVINCE DI ROMA E MILANO



FONTE: ELABORAZIONI MILLIMAN

⁷ Fonte: Touring Club: turismo di prossimità per la community, Federturismo Confindustria



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

CONTACTS

Nicola BISCAGLIA

Principal

nicola.biscaglia@milliman.com

Milliman Italia

milliman.italy@milliman.com