

Executive Summary

Il sistema di risarcimento diretto ha raggiunto il suo quarto anno di attività e attraverso i dati della statistica trimestrale, aggiornati al 31 dicembre 2010, è possibile effettuare un'analisi sufficientemente estesa circa gli andamenti degli indicatori tecnici (frequenza sinistri e importo liquidato medio dei pagamenti) per le principali tipologie di veicoli (autovetture, autocarri e motoveicoli).

Va evidenziato che l'analisi dei trend di tali indicatori va fatta tenendo presente alcuni aspetti importanti che possono alterare la coerenza del confronto:

- nel 2007 la procedura di risarcimento diretto ha riguardato 11 mesi e non l'intera annualità e non potevano inoltre rientrare in procedura i sinistri avvenuti tra assicurati della stessa compagnia (cosiddetti "naturali");
- dal 2008 anche i sinistri "naturali" si sono potuti gestire in CARD, ma tale inclusione era facoltativa per le compagnie;
- dal 2009 si è reso obbligatorio per tutte le imprese comprendere nella tipologia CARD anche i sinistri avvenuti tra propri assicurati, per i quali vi fossero le caratteristiche di applicabilità della procedura di risarcimento diretto.

Anche le diverse modalità con cui sono stati determinati i forfait hanno influito sugli indicatori tecnici: se nel 2007 vi era un unico forfait per la gestione CID, nel 2008 e nel 2009 ne sono stati fissati due per risarcire distintamente i danni alle cose e i danni alla persona non gravi; nel 2010 si è tornati ad un forfait complessivo sia per i danni a cose che per i danni fisici, ma sono stati determinati due separati forfait, uno per i motoveicoli e un altro per i restanti veicoli. Non è variata invece nel tempo la metodologia di calcolo per la fissazione del forfait per risarcire i terzi trasportati.

Occorre considerare, infine, che anche il progressivo rinnovo del parco circolante dei ciclomotori ha avuto effetto

sul numero complessivo di sinistri e sui loro importi medi per le diverse tipologie di gestione; si ricorda infatti che solo per quelli con targa nuova è possibile far rientrare i sinistri nel sistema di indennizzo diretto

Nel quarto anno di funzionamento del nuovo sistema, **l'incidenza dei sinistri rientrati in CARD è stata pari all'81,5%** del totale dei sinistri gestiti dalle imprese (che includono quindi anche quelli gestiti fuori convenzione). Questa percentuale risulta in lieve aumento rispetto a quanto osservato nel 2009 (80,9%) e vi ha contribuito maggiormente la crescita che ha registrato l'analogo indicatore per i ciclomotori. Nel 2008 l'incidenza dei sinistri CARD era pari a 75,9%, mentre nel 2007 era ancora inferiore e pari a 73,7%.

La **frequenza dei sinistri accaduti** (escludendo i sinistri denunciati tardivamente), dopo tre anni, è tornata a decrescere (-4,5%) passando dal 7,94% del 2009 al **7,58%** del 2010 (era 7,92% nel 2008 e 7,72% nel 2007). A questo andamento può avere contribuito un minor utilizzo degli autoveicoli dovuto al rincaro dei prezzi del carburante. Occorre segnalare inoltre che nel 2010 si è assistito a una contrazione dei veicoli assicurati, più concentrata in aree geografiche che presentano valori di frequenza sinistri più elevati e questo può ulteriormente aver fatto migliorare l'indicatore tecnico a livello nazionale. In aggiunta si è registrato anche un maggior ricorso da parte degli assicurati all'autoliquidazione dei sinistri di importo contenuto.

Il **costo medio dei sinistri accaduti e liquidati nell'anno** (cosiddetti sinistri gestiti di generazione corrente) è stato pari nel 2010 a **€1.788** (€1.737 nel 2009; €1.764 nel 2008; €1.605 nel 2007) segnando un incremento del 3%. L'aumento registrato può essere imputato sia a una più elevata velocità con cui le compagnie hanno pagato i sinistri accaduti nel 2010, anticipando la liquidazione di quelli con un importo mediamente più elevato, sia al maggior ricorso all'autoliquidazione che ha eliminato dal sistema quelli di importo più limitato.

DEFINIZIONI, NOTE METODOLOGICHE E ANALISI DEI DATI

Si forniscono di seguito i commenti sull'analisi dei principali risultati ottenuti nel 2010 (insieme a un confronto con quelli degli anni più recenti). Hanno aderito alla statistica associativa 35 imprese che rappresentano circa l'85% della raccolta premi del 2010. In particolare, sono state raccolte informazioni relative a 33,3 milioni di assicurati e a oltre 2,5 milioni di sinistri accaduti.

Incidenza dei sinistri CARD. L'81,5% dei sinistri ha generato delle tipologie di danno conformi ai principi di applicabilità della convenzione CARD: 4 sinistri su 5 di quelli accaduti e denunciati nel 2010 sono rientrati nella procedura; la percentuale dei sinistri per cui non è stato possibile applicare il sistema di indennizzo diretto (per almeno una tipologia di danno) è stata pari al 19,5% (Tavola 1). La somma delle due incidenze non è pari al 100%, in quanto uno stesso sinistro può causare più tipologie di danno che possono rientrare sia in convenzione CARD sia essere risarcite fuori convenzione (c.d. NO-CARD). La percentuale dei sinistri rientranti in CARD risulta in lieve aumento rispetto a quanto osservato nel 2009 (80,9%) e vi ha contribuito maggiormente la crescita che ha registrato l'analogo indicatore per i ciclomotori (da 43,1% nel 2009 a 51,2% nel 2010). Questo è dovuto al progressivo rinnovo del parco circolante dei ciclomotori, dal momento che solo per quelli con targa nuova è possibile far rientrare i sinistri nel sistema di indennizzo diretto. Nel 2008 l'incidenza dei sinistri CARD per il totale dei veicoli era pari a 75,9%, mentre nel 2007 risultava inferiore e pari a 73,7%.

Si ricorda, comunque, che il sistema CARD, nonostante l'elevata incidenza in termini di numero di sinistri gestiti, copre circa il 50% degli oneri complessivi dei risarcimenti r.c.auto. Questa apparente discrasia è spiegabile con

l'esclusione dalla procedura di risarcimento diretto della maggior parte dei sinistri con danni gravi alla persona, i cui importi risultano particolarmente elevati.

Analizzando tali incidenze per le diverse tipologie di veicoli si può osservare come esistano delle differenze tra settori.

In particolare per le autovetture e i motocicli, che insieme costituiscono quasi l'80% dei veicoli assicurati la percentuale dei sinistri che sono rientrati nella procedura di indennizzo diretto è compresa tra l'83% e l'85%.

Per gli autocarri, due terzi dei sinistri sono rientrati in CARD, con una prevalenza assai più forte per quelli con peso inferiore a 35 quintali per i quali la percentuale è pari al 72,8%; gli autocarri con peso superiore ai 35 quintali registrano un'incidenza più bassa, pari a circa il 46,5%. Entrambe le tipologie registrano un incremento dell'indicatore rispetto all'anno precedente, anche se a partire dal 2007, sono gli autocarri con peso superiore ai 35 quintali ad avere avuto il maggiore incremento dell'indicatore (da 34,8% a 46,5%).

Negli altri settori invece confluiscono tutti quei mezzi che non rientrano nelle tipologie già elencate e in particolare autotassametri, autobus, macchine agricole, macchine operatrici e tutte le autovetture e i motoveicoli che esulano dall'uso privato e/o che non sono assicurati in bonus malus (ad esclusione comunque di tutti i mezzi assicurati con polizze a libro matricola); per questi settori, che costituiscono il 9,5% dei veicoli assicurati, l'incidenza dei sinistri CARD si è notevolmente incrementata, passando da 58,5% nel 2009 a 62,7% del 2010.

Tavola 1 - Incidenza dei sinistri rientranti in CARD*

	ANNO 2010			ANNO 2009		ANNO 2008		ANNO 2007	
	% Veicoli Assicurati	% Sinistri CARD	% Sinistri NO CARD	% Sinistri CARD	% Sinistri NO CARD	% Sinistri CARD	% Sinistri NO CARD	% Sinistri CARD	% Sinistri NO CARD
AUTOVETTURE AD USO PRIVATO	70,5	85,3	15,7	85,2	15,7	80,9	19,9	79,6	21,6
MOTOVEICOLI	12,3	75,2	26,3	73,3	27,9	66,6	34,5	60,1	41,1
- di cui MOTOCICLI	8,1	82,6	19,0	83,1	18,1	79,7	21,5	78,4	23,0
- di cui CICLOMOTORI	4,1	51,2	49,9	43,1	58,0	31,4	69,7	16,5	84,2
AUTOCARRI	7,7	66,2	34,7	64,6	36,1	55,7	45,0	52,9	48,2
- di cui AUTOCARRI CON PESO < A 35 Q.LI	6,4	72,8	28,1	71,5	29,3	62,6	38,1	60,0	41,1
- di cui AUTOCARRI CON PESO > A 35 Q.LI	1,4	46,5	54,3	44,9	55,8	37,9	63,0	34,8	66,4
ALTRI SETTORI	9,5	62,7	38,6	58,5	43,0	57,8	44,2	35,0	65,7
TOTALE SETTORI	100,0	81,5	19,5	80,9	20,0	75,9	25,1	73,7	27,4

Nota (*): Un sinistro può avere partite di danno che rientrano sia in CARD che in NO-CARD e quindi essere conteggiato in entrambe le tipologie. Per tale motivo la somma delle due percentuali per ogni settore può anche essere superiore al 100%.

Frequenza dei sinistri gestiti. Con l'introduzione del risarcimento diretto, incentrato anche sulla liquidazione dei danni subiti dai propri assicurati, la totalità dei sinistri accaduti nel ramo r.c.auto è ottenuto come somma dei sinistri che sono stati gestiti nell'ambito della convenzione stessa e riguardanti i sinistri subiti dai propri assicurati e i sinistri che sono stati trattati fuori dalla convenzione CARD e gestiti secondo l'ordinario schema di r.c.auto (danni provocati dai propri assicurati a terzi). Si tratta del totale dei sinistri "gestiti" da un'impresa di assicurazione. Rapportando tali sinistri ai veicoli-anno si ottiene la frequenza dei sinistri gestiti.

Nel 2010, tale indicatore per il totale dei settori è stato pari al 7,58% (era 7,94% nel 2009, 7,92% nel 2008 e 7,72% nel 2007) con una diminuzione del 4,5% nell'ultimo anno. Dopo tre anni in cui l'indicatore ha registrato incrementi costanti, per la prima volta nel 2010 si assiste a un miglioramento della sinistrosità, con la frequenza sinistri che ritorna su valori assunti prima dell'entrata in vigore della procedura di risarcimento diretto (Tavola 2).

Diverse sono le motivazioni per cui si è potuti assistere a questa inversione di tendenza. In primo luogo può avere contribuito un minor utilizzo degli autoveicoli dovuto ai rincari dei prezzi del carburante (confermato anche dai minori consumi registrati - fonte Ministero dello Sviluppo Economico). In secondo luogo occorre segnalare che nel 2010 si è assistito, a livello nazionale, a una lieve contrazione dei veicoli assicurati, che risulta comunque più concentrata in aree geografiche che presentano valori di

frequenza sinistri più elevati e questo può ulteriormente aver fatto migliorare l'indicatore tecnico a livello nazionale. In aggiunta si segnala che nel 2010 si è fatto un maggior ricorso da parte degli assicurati all'autoliquidazione dei sinistri di importo contenuto, come risulta anche dalle richieste giunte alla Stanza di Compensazione gestita presso la CONSAP.

L'analisi della sinistrosità effettuata secondo il criterio della data effettiva di accadimento del sinistro comporta un effetto di stagionalità negli andamenti trimestrali dell'indicatore in questione; generalmente, infatti, nel primo trimestre il numero dei sinistri denunciati alle imprese è solo una porzione di quelli che sono effettivamente avvenuti in tale periodo poiché una parte di questi (particolarmente quelli accaduti a ridosso della fine del trimestre) verranno registrati nei trimestri successivi dell'anno. Questo fenomeno si consolida poi con il passare dei mesi per cui analizzando l'andamento della frequenza nei vari trimestri si osserva un trend in crescita. Nel terzo trimestre inoltre, per effetto verosimilmente delle ferie estive, si registra generalmente un ritardo nelle denunce dei sinistri con un conseguente calo della sinistrosità (particolarmente per alcuni settori).

Il settore dei motoveicoli è quello che registra nel 2010 il miglioramento della frequenza sinistri più marcato (-11,1% per i motocicli e -7,4% per i ciclomotori). Anche le autovetture presentano un andamento positivo per la frequenza sinistri, che diminuisce del 4,2% (da 8,78% del 2009 a 8,41% del 2010). Anche gli autocarri presentano una diminuzione della frequenza sinistri (-3,5%).

Tavola 2 - Frequenza dei sinistri gestiti per tipologia di veicolo

Trimestre di osservazione	TOTALE SETTORI	AUTOVETTURE	AUTOCARRI con peso < 35 quintali	AUTOCARRI con peso > 35 quintali	MOTOCICLI	CICLOMOTORI
Al I° Trimestre 2010	6,86%	7,84%	6,42%	8,87%	2,97%	1,91%
Al II° Trimestre 2010	7,55%	8,50%	7,01%	10,45%	4,32%	2,60%
Al III° Trimestre 2010	7,40%	8,22%	7,09%	10,65%	4,83%	2,87%
Al IV° Trimestre 2010	7,58%	8,41%	7,32%	11,12%	4,87%	2,95%
<i>per memoria: Al IV° trimestre 2009</i>	<i>7,94%</i>	<i>8,78%</i>	<i>7,58%</i>	<i>11,53%</i>	<i>5,48%</i>	<i>3,19%</i>
<i>per memoria: Al IV° trimestre 2008</i>	<i>7,92%</i>	<i>8,67%</i>	<i>8,00%</i>	<i>12,95%</i>	<i>5,40%</i>	<i>3,25%</i>
<i>per memoria: Al IV° trimestre 2007</i>	<i>7,72%</i>	<i>8,41%</i>	<i>8,97%</i>	<i>14,57%</i>	<i>5,10%</i>	<i>3,33%</i>
Variazione % al IV Trimestre 2010/2009	-4,5%	-4,2%	-3,5%	-3,5%	-11,1%	-7,4%

Importo medio dei sinistri gestiti, accaduti e liquidati – generazione di accadimento corrente. Con l'introduzione dell'indennizzo diretto, i sinistri liquidati sono i sinistri gestiti dalla compagnia di assicurazione (detta appunto "gestionaria") e sono relativi a un mix di:

- sinistri causati a terzi (NO-CARD) e che vengono liquidati integralmente dalla compagnia dell'assicurato responsabile (tra questi rientrano i danni fisici ai passanti, i danni fisici al conducente non responsabile con oltre 9 punti di invalidità permanente, i danni fra più di due veicoli, i danni fisici dei trasportati a bordo del veicolo del proprio assicurato responsabile del sinistro);
- sinistri subiti da assicurati non responsabili (CARD) che vengono liquidati dalla propria impresa (cosiddetta gestonaria) per conto dell'impresa debitrice (vi rientrano i danni ai veicoli fra due assicurati, i danni fisici al conducente non responsabile con meno di 9 punti di invalidità e i danni fisici ai terzi trasportati sul veicolo non responsabile). La compagnia gestonaria che liquida il danno secondo il costo effettivamente accertato, riceve poi un rimborso da parte della compagnia debitrice in misura pari ad un forfait prefissato, diverso secondo la natura del danno (al veicolo o danno fisico del conducente e danno fisico del trasportato).

Il costo medio dei sinistri gestiti, accaduti e liquidati nell'anno (cosiddetti sinistri di generazione corrente) è stato pari nel 2010 a **€1.788** (€1.737 nel 2009; €1.764 nel 2008; €1.605 nel 2007) segnando un incremento del 3% nell'ultimo anno. Uno dei fattori che ha contribuito all'aumento dell'indicatore è la maggiore velocità con cui le compagnie hanno pagato i sinistri nel 2010 (cresciuta di oltre un punto percentuale – cfr. tavola 6), anticipando così

la liquidazione di quelli con un importo mediamente più elevato. Ma anche l'effetto indiretto legato al maggior ricorso all'autoliquidazione dei sinistri da parte degli assicurati può avere favorito l'incremento, dal momento che ha eliminato dal sistema quelli di importo più contenuto (Tavola 3).

Se da un lato il settore dei motoveicoli è stato quello che ha mostrato la diminuzione di frequenza sinistri più elevata, dall'altro è anche quello che registra l'incremento più elevato dell'importo medio liquidato dei sinistri gestiti di generazione corrente. In particolare per i ciclomotori il costo medio è aumentato nel 2010 del 12,2% rispetto all'anno precedente, mentre per i motocicli l'incremento per lo stesso periodo è più contenuto e pari al 3,6%. In aumento anche il costo medio dei sinistri liquidati per le autovetture (+2,9%) e degli autocarri (+1,6% per quelli con peso inferiore ai 35 quintali, +3,9% per quelli di peso superiore).

Avendo a disposizione i dati per l'intera anno 2010 distintamente per ciascun trimestre è possibile anche valutare i trend di crescita dell'importo medio liquidato dei sinistri per effetto del normale processo di valutazione e liquidazione dei danni. In particolare, per il totale dei settori, si può osservare che l'indicatore si incrementa, ad ogni trimestre, mediamente del 12% e di oltre il 40% nell'anno (da €1.260 del primo trimestre 2010 raggiunge €1.788 al quarto trimestre). Per il settore dei motoveicoli la crescita dell'importo medio liquidato dei sinistri di generazione corrente risulta però particolarmente più accentuata, con dei tassi trimestrali di variazione di oltre il 20%, arrivando quindi quasi a raddoppiare l'importo alla fine dell'anno. Questo effetto è chiaramente correlato con la più alta incidenza dei sinistri con danni fisici che si riscontra in questo settore.

Tavola 3 - Importo Medio dei sinistri gestiti, accaduti e liquidati a titolo definitivo di generazione corrente per tipologia di veicolo (valori in euro)

Trimestre di osservazione	TOTALE SETTORI	AUTOVETTURE	AUTOCARRI con peso < 35 quintali	AUTOCARRI con peso > 35 quintali	MOTOCICLI	CICLOMOTORI
Al I° Trimestre 2010	1.260	1.252	1.342	1.492	1.269	953
Al II° Trimestre 2010	1.438	1.428	1.524	1.673	1.625	1.156
Al III° Trimestre 2010	1.589	1.580	1.665	1.847	1.892	1.348
Al IV° Trimestre 2010	1.788	1.762	1.830	1.943	2.372	1.649
<i>per memoria: Al IV° trimestre 2009</i>	1.737	1.713	1.802	1.870	2.289	1.471
<i>per memoria: Al IV° trimestre 2008</i>	1.764	1.739	1.820	2.043	2.409	1.475
<i>per memoria: Al IV° trimestre 2007*</i>	1.605	1.580	1.663	1.847	2.182	1.236
Variazione % al IV Trimestre 2010/2009	3,0%	2,9%	1,6%	3,9%	3,6%	12,2%

Importo medio dei sinistri gestiti e liquidati per le generazioni di accadimento precedenti. Questo indicatore viene calcolato considerando tutti i sinistri che, pur accaduti negli anni precedenti, vengono chiusi e liquidati nell'anno oggetto di rilevazione (ad esempio i sinistri liquidati al quarto trimestre 2010 derivano dai sinistri accaduti a partire dal 1° febbraio 2007 fino al quarto trimestre 2009). Tali importi, detti appunto di generazioni precedenti, sono comprensivi degli eventuali pagamenti parziali effettuati durante la definizione del sinistro. Occorre però puntualizzare che l'andamento dell'indicatore nel tempo è influenzato dal fatto che il monitoraggio dei sinistri accaduti

nelle generazioni precedenti si è avviato solo con l'anno 2008 e pertanto la numerosità di questi sinistri è ancora necessariamente limitata e non fornisce indicazioni riguardo al loro reale costo ultimo. L'incremento degli importi liquidati che si osserva nel corso degli anni non deve quindi essere interpretato come una crescita del costo medio dei sinistri ma essenzialmente come il risultato del fatto che i sinistri liquidati nel 2010 hanno un anno di sviluppo in più rispetto a quelli liquidati nel 2009 (e due in più rispetto a quelli liquidati nel 2008) e che, con il passare del tempo, vengono definiti i sinistri con danni di entità via via più elevata (danni materiali rilevanti e danni fisici) (Tavola 4).

Tavola 4 - Importo Medio dei sinistri gestiti, accaduti e liquidati a titolo definitivo delle generazioni precedenti per tipo di veicolo (valori in euro)

Trimestre di osservazione	TOTALE SETTORI	AUTOVETTURE	AUTOCARRI con peso < 35 quintali	AUTOCARRI con peso > 35 quintali	MOTOCICLI	CICLOMOTORI
Al I° Trimestre 2010	3.619	3.346	4.163	4.554	5.630	4.015
Al II° Trimestre 2010	4.402	4.102	4.945	5.477	6.422	4.508
Al III° Trimestre 2010	4.831	4.510	5.481	5.822	6.880	4.877
Al IV° Trimestre 2010	5.116	4.775	5.489	6.265	7.121	4.934
per memoria: Al IV° trimestre 2009	4.333	4.088	4.715	4.871	5.910	4.026
per memoria: Al IV° trimestre 2008	3.520	3.355	3.662	3.822	5.085	3.120
Variazione % al IV Trimestre 2010/2009	18,1%	16,8%	16,4%	28,6%	20,5%	22,6%

Importo medio liquidato delle singole partite gestite CARD.

Con l'introduzione del risarcimento diretto, accanto al monitoraggio del costo medio del sinistro, è possibile monitorare anche le liquidazioni delle singole partite di danno rientranti nel sinistro stesso. I dati della Tavola 5 mettono in evidenza che per tutti i settori, per quanto riguarda i sinistri di generazione corrente di accadimento, si registra nel 2010, per le partite CID, un aumento del 2,2% a livello totale, dovuto in gran misura all'aumento della velocità di liquidazioni di tali tipologie di sinistro. Per quanto riguarda invece l'importo medio liquidato delle partite CTT si rileva una diminuzione del 3,4% a livello totale, riscontrabili in quasi tutti i settori, con l'unica eccezione dei ciclomotori il cui importo medio liquidato rimane stabile rispetto al 2009. Tale andamento può essere

spiegato con la maggiore attenzione che le compagnie hanno prestato nelle liquidazioni dei sinistri con danni fisici.

Per quanto riguarda invece i sinistri di generazioni di accadimento precedenti, occorre segnalare che, in aggiunta a quanto già detto in precedenza per l'importo medio liquidato dei sinistri gestiti, il confronto temporale degli importi medi liquidati delle singole partite CARD-CTT è influenzato dal fatto che negli anni è aumentata la percentuale dei sinistri rientranti in convenzione e questo ha determinato una prevalenza delle generazioni di accadimento più recenti, con importi medi più limitati. Questo si verifica soprattutto per quei settori come gli autocarri dove la bassa numerosità delle partite CTT ha reso ancora più variabile l'importo medio tanto da far registrare addirittura una diminuzione dell'11,7%.

Tavola 5 - Importo medio liquidato a titolo definitivo delle partite gestite CARD (valori in euro)

	GENERAZIONE CORRENTE DI ACCADIMENTO						GENERAZIONI PRECEDENTI DI ACCADIMENTO					
	PARTITE CID			PARTITE CTT			PARTITE CID			PARTITE CTT		
	Anno 2010	Anno 2009	Var. %	Anno 2010	Anno 2009	Var. %	Anno 2010	Anno 2009	Var. %	Anno 2010	Anno 2009	Var. %
AUTOVETTURE AD USO PRIVATO	1.482	1.444	2,6%	2.255	2.292	-1,6%	2.565	2.254	13,8%	3.696	3.491	5,9%
MOTOVEICOLI	1.925	1.913	0,6%	3.135	3.228	-2,9%	4.498	4.079	10,3%	7.642	6.024	26,9%
- di cui MOTOCICLI	2.015	1.993	1,1%	3.201	3.301	-3,0%	4.706	4.253	10,6%	7.700	6.015	28,0%
- di cui CICLOMOTORI	1.480	1.446	2,4%	2.770	2.765	0,2%	3.248	2.942	10,4%	7.330	6.075	20,6%
AUTOCARRI	1.513	1.498	1,0%	2.163	2.278	-5,0%	2.355	2.094	12,5%	4.319	4.882	-11,5%
- di cui AUTOCARRI PESO INF.35 Q.LI	1.479	1.461	1,3%	2.184	2.284	-4,4%	2.303	2.025	13,7%	4.404	4.963	-11,3%
- di cui AUTOCARRI PESO SUP.35 Q.LI	1.696	1.694	0,1%	1.942	2.207	-12,0%	2.564	2.363	8,5%	3.291	3.711	-11,3%
TOTALE SETTORI	1.505	1.473	2,2%	2.302	2.384	-3,4%	2.755	2.437	13,0%	4.116	3.842	7,1%

Velocità di liquidazione. I sinistri che sono stati definitivamente liquidati nel primo anno di osservazione (cosiddetta velocità di liquidazione) rappresentano il 70,3% del totale dei sinistri gestiti. Tale percentuale è in aumento rispetto a quella del 2009, quando era pari al 68,9% (69,4% nel 2008 e 66,2% nel 2007). Tale incremento è spiegabile dal fatto che nel 2010 è aumentata la quota di sinistri rientranti in CARD (cfr. Tavola 1) che mediamente vengono liquidati in tempi più brevi. Si nota infatti come per il settore dei ciclomotori, che è quello che ha mostrato un incremento considerevole dei sinistri rientranti in risarcimento diretto, sia anche quello che registra l'aumento più considerevole della velocità di liquidazione nel 2010.

È possibile effettuare un'analisi più dettagliata della velocità di liquidazione considerando le due diverse tipologie di sinistri gestiti dalle imprese, ovvero i sinistri CARD e quelli NO-CARD. Dalla statistica trimestrale si può stimare che il 74,8% (era 73,2% nel 2009) dei sinistri CARD è stato pagato a titolo definitivo nell'anno di denuncia, mentre per quanto riguarda i sinistri NO-CARD la velocità di liquidazione è inferiore e pari al 47,4% (era 48,4% nel 2009)

(Tavola 6). Tale differenza è spiegata dal fatto che, oltre ai sinistri tra più veicoli, nella tipologia NO-CARD rientrano le partite con rilevanti danni alla persona (invalidità permanente del conducente non responsabile superiore a 9 punti, i danni ai passanti e i danni ai terzi trasportati sul veicolo responsabile assicurato dall'impresa) che richiedono generalmente tempi più lunghi per la completa definizione.

Il settore dei motoveicoli, e in particolare quello dei motocicli, rimane caratterizzato da una velocità di liquidazione notevolmente inferiore rispetto alle altre tipologie di veicoli. Tale differenza è dovuta al fatto che per tali mezzi è molto elevata l'incidenza, rispetto al totale, dei sinistri che presentano lesioni alla persona. Quindi nel caso di sinistri rientranti in CARD, ovvero danni subiti dagli assicurati che utilizzano le due ruote, occorrerà più tempo nella definizione e nella liquidazione del risarcimento rispetto agli altri settori. Inoltre, essendo il conducente e il trasportato più esposti, il danno subito molte volte è di grave entità e quindi viene risarcito secondo il sistema tradizionale di responsabilità civile (NO CARD), limitando anche per questa tipologia di sinistri la velocità di liquidazione.

Tavola 6 - Velocità di liquidazione per numero dei sinistri gestiti nel primo anno di osservazione

	ANNO 2010			ANNO 2009			ANNO 2008			ANNO 2007	
	% Sinistri GESTITI	% Sinistri CARD	% Sinistri NO CARD	% Sinistri GESTITI	% Sinistri CARD	% Sinistri NO CARD	% Sinistri GESTITI	% Sinistri CARD	% Sinistri NO CARD	% Sinistri GESTITI	% Sinistri CARD
AUTOVETTURE AD USO PRIVATO	71,6	76,3	41,6	70,1	74,6	41,9	70,8	75,4	49,1	67,5	72,5
MOTOVEICOLI	55,0	57,3	45,4	54,5	56,1	47,8	57,2	57,5	54,7	55,1	55,4
- di cui MOTOCICLI	52,7	56,9	30,0	52,1	56,2	29,7	54,2	57,9	37,5	51,7	56,1
- di cui CICLOMOTORI	62,4	59,2	64,4	61,8	55,6	65,2	65,3	54,7	69,1	63,3	47,4
AUTOCARRI	69,3	74,7	57,2	67,9	73,0	57,3	68,3	72,7	61,7	64,5	69,8
- di cui AUTOCARRI INF.35 Q.LI	70,4	76,2	53,2	68,8	74,5	53,3	69,9	74,6	60,9	66,4	71,8
- di cui AUTOCARRI SUP.35 Q.LI	65,9	67,5	63,5	65,1	66,1	63,5	64,1	64,5	63,0	59,8	61,2
ALTRI SETTORI	71,2	73,3	65,4	72,3	74,3	67,1	69,1	70,5	64,1	65,0	66,6
TOTALE SETTORI	70,3	74,8	47,4	68,9	73,2	48,4	69,4	73,8	53,7	66,2	71,1