

Statistica Trimestrale - Dati al 31 dicembre 2007

### Executive Summary

■ Dal 1° febbraio 2007 è entrato in vigore il nuovo sistema di risarcimento diretto nel ramo r.c. auto: un assicurato che non sia responsabile (o lo sia solo in parte) di un incidente e che abbia riportato danni al veicolo, alle cose trasportate di proprietà e/o lesioni non gravi alla persona deve rivolgersi direttamente al proprio assicuratore che è tenuto a risarcire il danno, secondo quanto stabilito nella convenzione fra gli assicuratori in merito al risarcimento diretto (c.d. convenzione CARD).

■ Nei primi 11 mesi di funzionamento del nuovo sistema, l'**incidenza dei sinistri rientrati in CARD** è stata pari al **73,7%** del totale dei sinistri gestiti dalle imprese (che includono quindi anche quelli gestiti fuori convenzione). Una verifica a livello provinciale di questa incidenza, evidenzia come il nuovo sistema di risarcimento diretto, nonostante alcune iniziali difficoltà di avvio, sia ormai a regime su tutto il territorio nazionale.

■ Nel 2007 la **frequenza dei sinistri accaduti (escludendo i sinistri denunciati tardivamente)** è salita dal **7,30% del 2006 al 7,54% del 2007**, registrando quindi un incremento del 3,3%. Dopo anni di calo progressivo, il 2007 ha segnato un'inversione di tendenza per tale indicatore, nonostante l'aumento del prezzo del carburante registrato nel 2007 avrebbe fatto supporre, secondo l'esperienza storica, una minore circolazione delle vetture e, quindi, un minore rischio di incidentalità. L'aumento della frequen-

za sinistri, peraltro, si riscontra praticamente per tutte le tipologie di veicolo e, tranne in poche province, sull'intero territorio nazionale.

■ Il **costo medio dei sinistri accaduti e liquidati nell'anno** (cosiddetti sinistri di generazione corrente) è stato pari a **€ 1.605 (€ 1.581 nel 2006)**; l'aumento registrato nel 2007 (+1,5%) è di poco superiore a quello registrato nel 2006 (+0,5%); va sottolineato che la crescita di tale costo medio è lievemente inferiore all'aumento dell'inflazione generale che nello stesso periodo è stata pari all'1,8%.

■ I sinistri che sono stati definitivamente liquidati nel primo anno di osservazione (cosiddetta **velocità di liquidazione**) rappresentano il **66,0%** del totale dei sinistri gestiti. Tale percentuale è in lieve aumento rispetto a quella del 2006, quando secondo i dati ISVAP era pari al 65,2%. I sinistri che accadono in un anno e che vengono liquidati nello stesso anno di calendario sono, in larga parte, relativi ai rimborsi per danni materiali e danni fisici di limitata entità. Vi è un'ampia quota di sinistri (circa il 34%) per i quali, alla fine del 2007, non era ancora stato fatto alcun pagamento o era stato effettuato solo un pagamento parziale; questi sinistri sono generalmente quelli con danni alle persone che sono caratterizzati da risarcimenti più elevati e da tempi di liquidazione più lunghi a causa della complessità dei processi di valutazione dei danni, prevalentemente riferiti a lesioni fisiche di media e grave entità.

### DEFINIZIONI, NOTE METODOLOGICHE E ANALISI DEI DATI

Si forniscono di seguito le definizioni degli indicatori analizzati, le note di avvertenza che facilitano l'interpretazione dei dati e alcuni commenti sull'analisi dei risultati ottenuti nel 2007 (insieme a un confronto con quelli ottenuti negli ultimi anni). Hanno aderito alla statistica associativa 30 imprese cui fa capo il 68,5% della raccolta premi del 2007. In particolare, sono state raccolte informazioni relative a quasi 27 milioni di assicurati e a circa 2,1 milioni di sinistri.

**Incidenza dei sinistri CARD.** La possibilità di ricorrere all'indennizzo diretto è riconosciuta sotto specifiche condizioni: l'incidente deve aver coinvolto soltanto due veicoli entrambi identificati, regolarmente assicurati e immatricolati in Italia; se uno dei due veicoli (o entrambi) è un ciclomotore, deve essere targato secondo il nuovo regime di targatura in vigore

dal luglio 2006. Non si può applicare invece la procedura se uno dei due veicoli è una macchina agricola. Se oltre alle cose trasportate e al veicolo vengono riportati dei danni fisici, deve trattarsi di lesioni non gravi, cioè di danni alla persona con invalidità permanente non superiore al 9% nel caso del conducente non responsabile; per i terzi trasportati la procedura si applica, invece, anche per i danni fisici superiori al 9% di invalidità, a prescindere dal numero di veicoli coinvolti nell'incidente.

Il **73,7%** dei sinistri ha generato delle tipologie di danno conformi ai principi di applicabilità della convenzione CARD: quasi tre quarti dei sinistri accaduti e denunciati nel 2007 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 **27,4%**. 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 nella CARD è destinata ad aumentare nei prossimi anni, per effetto sia di un conti-

nuo miglioramento delle procedure informatiche, che possono aver rallentato inizialmente gli ingressi dei sinistri in convenzione, sia per il fatto che verranno inclusi, a partire dal 2008 su base volontaria e dal 2009 obbligatoriamente, anche i sinistri avvenuti fra due assicurati della stessa compagnia che erano invece esclusi nei dati del 2007. Analizzando tali incidenze per le diverse tipologie di veicoli si può osservare come esistano delle differenze tra settori (cfr. Tavola 1).

**Tavola 1 - Incidenza dei sinistri rientranti in CARD\***

	% Veicoli Assicurati	% Sinistri CARD	% Sinistri NO CARD
AUTOVEETTURE AD USO PRIVATO	71,7	79,6	21,6
MOTOVEICOLI	13,3	60,1	41,1
- di cui MOTOCICLI	8,0	78,4	23,0
- di cui CICLOMOTORI	5,3	16,5	84,2
AUTOCARRI	7,8	52,9	48,2
- di cui AUTOCARRI CON PESO INFERIORE A 35 Q.LI	6,3	60,0	41,1
- di cui AUTOCARRI CON PESO SUPERIORE A 35 Q.LI	1,5	34,8	66,4
ALTRI SETTORI	7,2	35,0	65,7
<b>TOTALE SETTORI</b>	<b>100,0</b>	<b>73,7</b>	<b>27,4</b>

(\*) 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%.

In particolare, per le autovetture e i motocicli, che costituiscono quasi l'80% dei veicoli assicurati, la percentuale dei sinistri che sono rientrati nella nuova procedura di indennizzo diretto sfiora l'80%; per i ciclomotori, che costituiscono il 5,3% dei veicoli assicurati, solo il 16,5% dei sinistri è rientrati in CARD a causa del vincolo di applicabilità che limita il sistema unicamente ai mezzi con nuova targa. Per gli autocarri, poco più della metà dei sinistri è rientrata in CARD, con una prevalenza assai più forte per quelli con peso inferiore a 35 quintali per i quali la percentuale è pari al 60%; gli autocarri con peso superiore ai 35 quintali registrano una incidenza più bassa, pari al 34,8%.

L'analisi di tali incidenze a livello territoriale per il complesso dei veicoli (cfr. Grafico 1) evidenzia che in quasi tutte le province italiane si registra un elevato numero di sinistri rientrati in CARD. Bolzano è la provincia con l'incidenza percentuale più bassa (62,4%), mentre Roma è quella con il valore più elevato (79,1%). Valori inferiori alla media nazionale si registrano nelle province del Mezzogiorno. Nel Nord, valori inferiori alla media, sono identificabili per le due province del Trentino Alto Adige (Trento e Bolzano) e Sondrio.

**Frequenza sinistri.** La frequenza sinistri - in base all'anno di accadimento degli stessi - è definita come il rapporto tra il numero dei sinistri avvenuti e denunciati nell'anno (escludendo quelli che vengono chiusi senza alcun pagamento, ossia i cosiddetti sinistri senza seguito, e i sinistri tardivi) e il numero degli esposti al rischio (veicoli-anno).

Con l'introduzione del risarcimento diretto occorre però specificare con maggiore dettaglio cosa debba intendersi per sinistri accaduti.

Prima del 1° febbraio 2007, data di avvio dell'indennizzo diretto, il totale dei sinistri r.c. auto era ottenuto come somma di tutti i sinistri che gli assicurati causavano con colpa a terzi

e che dovevano essere liquidati dalla compagnia del responsabile; questo numero era all'origine del calcolo della frequenza dei sinistri causati.

Dopo tale data, la totalità dei sinistri di ramo accaduti può continuare ad essere monitorata considerando i sinistri che vengono causati dai propri assicurati. Tuttavia, poiché il sistema dell'indennizzo diretto è incentrato sulla liquidazione dei danni ai propri assicurati, è fondamentale monitorare anche la frequenza dei sinistri subiti. Quindi, è utile considerare il totale dei sinistri come somma dei:

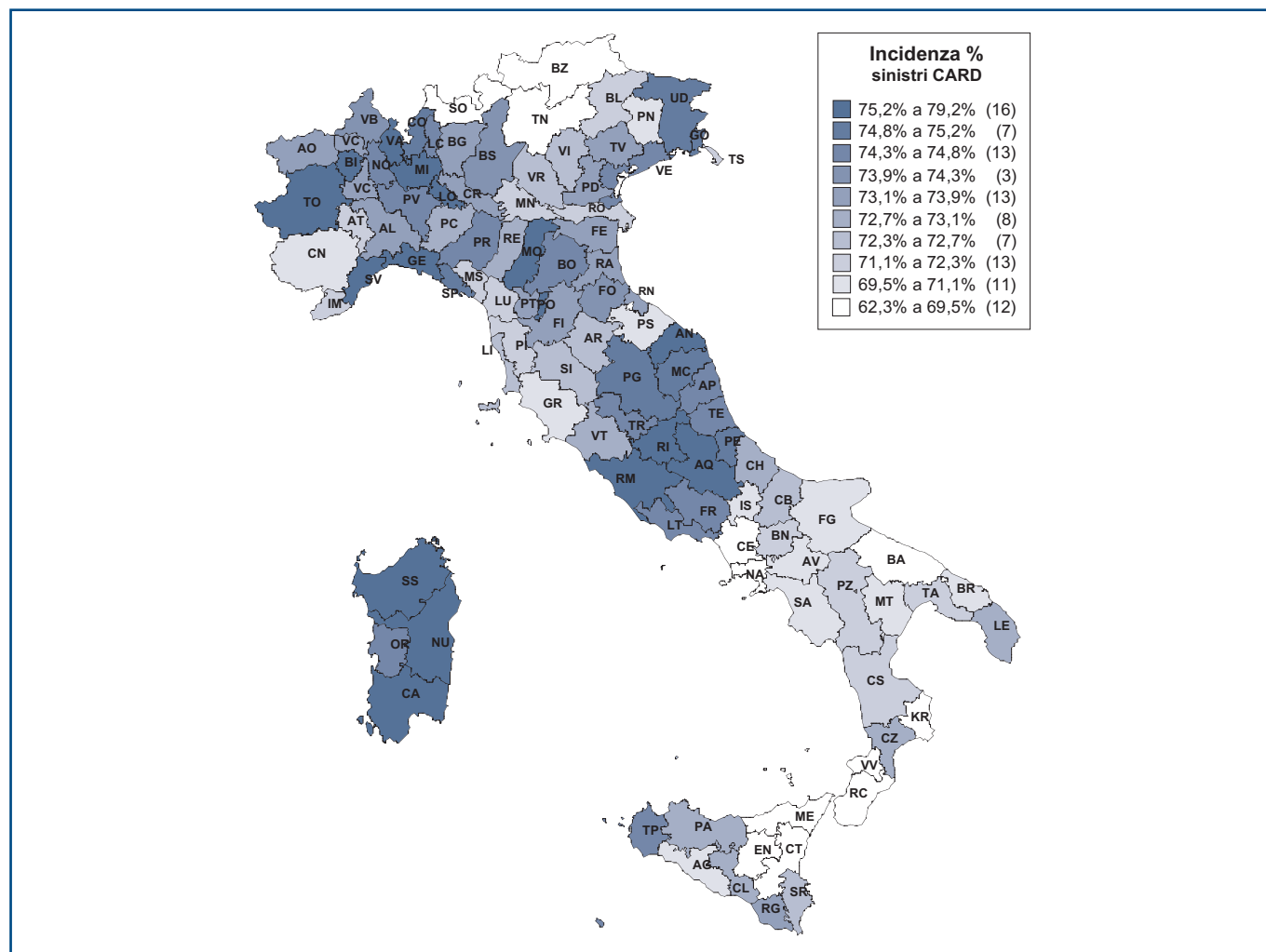
- sinistri che sono stati gestiti nell'ambito della convenzione stessa e che sono relativi a sinistri subiti dai propri assicurati e che vengono liquidati dalla propria compagnia in qualità di impresa gestionaria;
- sinistri che sono stati trattati fuori dalla convenzione CARD e gestiti secondo l'ordinario schema di r.c. auto (danni provocati dai propri assicurati a terzi).

Si tratta quindi del totale dei sinistri «gestiti» da un'impresa di assicurazione; rapportando tali sinistri ai veicoli-anno, si ottiene la frequenza sinistri.

Mentre la distinzione fra sinistri causati e sinistri gestiti non ha nessun impatto sul valore complessivo della frequenza sinistri per il totale ramo e per il totale delle imprese (infatti, a fronte di un assicurato che causa un sinistro ce ne è evidentemente un altro che lo subisce), vi possono essere rispetto al passato delle differenze a livello di singola tipologia di veicolo o di singola compagnia, qualora la frequenza di causare un sinistro sia diversa dalla frequenza di subirlo.

È perciò importante individuare correttamente gli indicatori tecnici con i quali effettuare un confronto temporale con il passato dal momento che, negli anni precedenti al 2007, si disponeva della sola frequenza dei sinistri causati (cfr. Tavola 2).

**Grafico 1 - Incidenza % dei sinistri in CARD sul totale dei sinistri accaduti**



Dalla Tavola 2 risulta che:

■ **Frequenza dei sinistri causati:** per il totale ramo e per il totale dei veicoli, la frequenza dei sinistri causati, escludendo i sinistri denunciati tardivamente, è stata nel 2007 pari al **7,54%**, in aumento del 3,3% rispetto al 7,30% del 2006.

Analizzando le varie tipologie di veicolo, si nota come la frequenza dei sinistri causati è in aumento per tutti i setto-

ri. Il fenomeno è più accentuato per le **autovetture** (per le quali sale dal 7,17% nel 2006 al 7,48% nel 2007, con un aumento del 4,3%) e per i **ciclomotori** che registrano un incremento della sinistrosità dell'8,3% (dal 3,12% del 2006 al 3,38% del 2007). Anche per i **motocicli** la frequenza dei sinistri causati è in aumento, seppure in modo più contenuto (+2,8%), attestandosi nel 2007 al 3,64%. In aumento la frequenza sinistri anche per gli **autocarri**

**Tavola 2 - Frequenza sinistri per tipologia di veicolo**

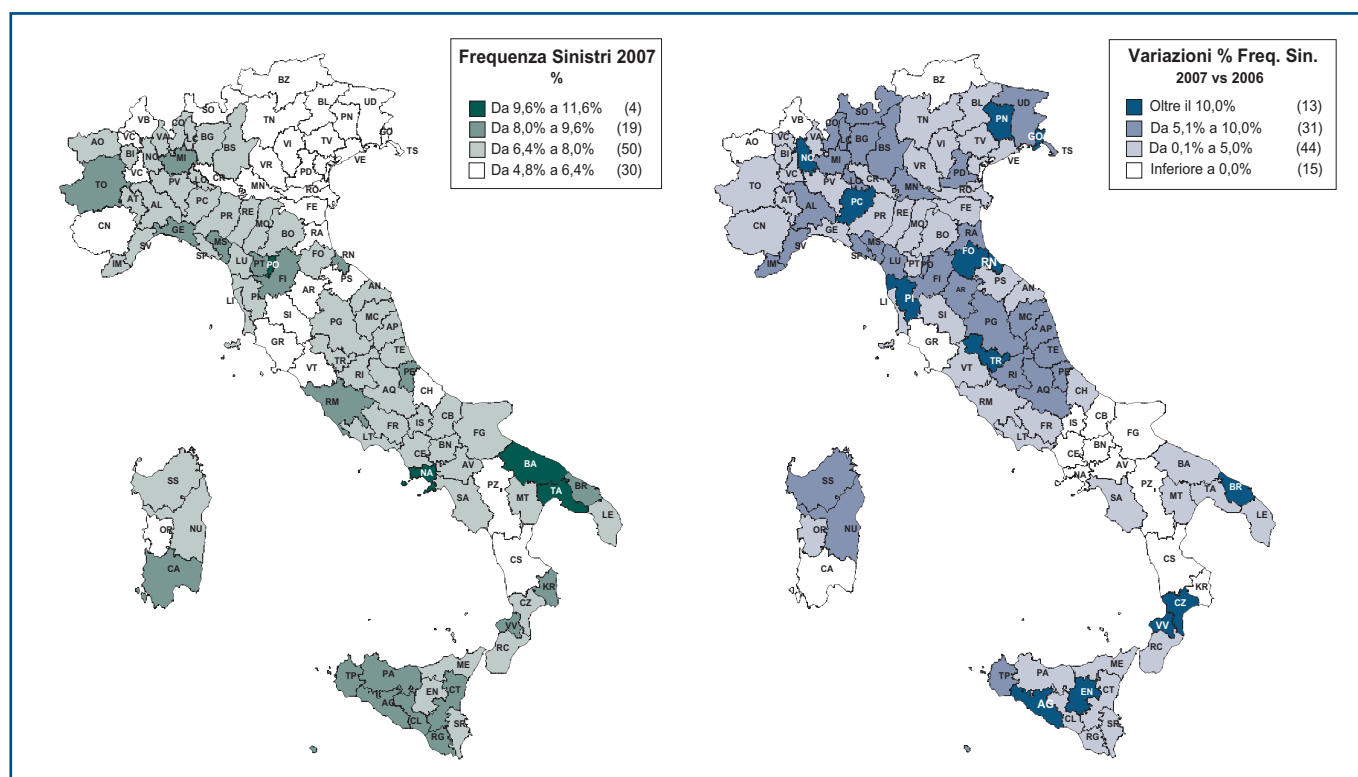
Anno	TOTALE SETTORI			AUTOVETTURE			CICLOMOTORI			MOTOCICLI			AUTOCARRI		
	FREQ. % SINISTRI CAUSATI	VAR. % FREQ. SIN. CAUSATI	FREQ. % SINISTRI GESTITI	FREQ. % SINISTRI CAUSATI	VAR. % FREQ. SIN. CAUSATI	FREQ. % SINISTRI GESTITI	FREQ. % SINISTRI CAUSATI	VAR. % FREQ. SIN. CAUSATI	FREQ. % SINISTRI GESTITI	FREQ. % SINISTRI CAUSATI	VAR. % FREQ. SIN. CAUSATI	FREQ. % SINISTRI GESTITI	FREQ. % SINISTRI CAUSATI	VAR. % FREQ. SIN. CAUSATI	FREQ. % SINISTRI GESTITI
2004	7,46	n.d.	n.d.	7,17	n.d.	n.d.	3,32	n.d.	n.d.	3,46	n.d.	n.d.	18,60	n.d.	n.d.
2005	7,37	-1,13	n.d.	7,15	-0,27	n.d.	3,20	-3,44	n.d.	3,45	-0,31	n.d.	17,76	-4,52	n.d.
2006	7,30	-0,97	n.d.	7,17	0,32	n.d.	3,12	-2,45	n.d.	3,54	2,58	n.d.	16,69	-6,00	n.d.
2007	<b>7,54</b>	<b>3,31</b>	<b>7,72</b>	<b>7,48</b>	<b>4,34</b>	<b>8,41</b>	<b>3,38</b>	<b>8,33</b>	<b>3,33</b>	<b>3,64</b>	<b>2,75</b>	<b>5,10</b>	<b>17,21</b>	<b>3,11</b>	<b>10,07</b>

(+3,1%), riconfermandosi il settore con il valore più elevato e pari, nel 2007, al 17,21%.

L'analisi territoriale della frequenza dei sinistri causati nel 2007 dimostra che l'aumento è un fenomeno generalizzato a quasi tutto il territorio nazionale (cfr. Grafico 2); solo in un numero limitato di province (quelle in bianco nella mappa di destra) si registrano delle variazioni negative. Tra le province che presentano una frequenza sinistri nel 2006 elevata ma che migliorano rispetto al 2007, sono da

segnalare Napoli (-6,6%), Cagliari (-4,9%) e Caserta (-4,0%); Isernia e Foggia sono le province dove la sinistrosità è maggiormente diminuita nel 2007 (rispettivamente -9,4% e -7,1%). Tra le province che invece nel 2007 mostrano un aumento della frequenza sinistri, anche se non presentavano nel 2006 valori particolarmente elevati, si segnala Rimini (+36,3%), Piacenza (+26,0%) e Novara (+18,0%); Prato è la provincia con la frequenza sinistri più elevata nel 2007, mostrando anche un consistente aumento rispetto al 2006 (+6,7%).

**Grafico 2 - Frequenza dei sinistri causati nel 2007 e variazioni percentuali rispetto al 2006**



Dopo che la frequenza sinistri era progressivamente scesa negli anni recenti, il 2007 segna quindi un'inversione di tendenza, nonostante l'aumento del prezzo del carburante registrato nel 2007 avrebbe fatto supporre, secondo l'esperienza storica, una minore circolazione delle vetture e, quindi, un minore rischio di incidentalità.

Una possibile spiegazione dell'aumento della frequenza sinistri nel 2007 si potrebbe individuare nell'incremento del numero di sinistri di lieve entità e/o di quelli con responsabilità congiunta; tuttavia per verificare empiricamente queste ipotesi occorrerebbero ulteriori approfondimenti su dati di fonti diverse.

■ **Frequenza dei sinistri gestiti:** nel 2007, primo anno per il quale si ha a disposizione questo nuovo indicatore, la frequenza dei sinistri gestiti per il totale dei settori è pari al **7,72%**. Questo indicatore è superiore alla frequenza dei sinistri causati (pari al 7,54%), essenzialmente per due motivi:

- nella frequenza dei sinistri causati a terzi la statistica associativa esclude i sinistri dei veicoli assicurati nell'ambito delle polizze flotta, mentre nella frequenza dei sinistri gestiti, possono rientrare anche i sinistri subiti da

assicurati come conseguenza di un danno causato da assicurati titolari di polizze flotta;

- la statistica associativa è su base campionaria e quindi è possibile che le imprese censite abbiano una frequenza di subire un sinistro superiore alla frequenza di causare.

È interessante notare come il divario fra la frequenza dei sinistri gestiti e quella dei sinistri causati sia molto variabile fra le differenti tipologie di veicoli analizzati e ciò a prescindere dai motivi indicati in ordine alle caratteristiche della statistica associativa.

Nel caso dei **motocicli**, ad esempio, mentre la frequenza di causare un sinistro è pari, nel 2007, al 3,64%, la frequenza dei sinistri gestiti (per lo più relativi ai sinistri subiti CARD) è del 5,10%, ossia del 40% più elevata. Per i **ciclomotori**, che sono invece in larga parte ancora fuori dal trattamento della convenzione CARD, la frequenza dei sinistri causati è più simile alla frequenza dei sinistri gestiti. Anche per le **autovetture** la frequenza dei sinistri gestiti è più elevata della frequenza dei sinistri causati, pur con un divario più contenuto rispetto ai motocicli. L'unico settore per il quale si riscontra un valore più basso della frequenza sinistri gestiti rispetto alla frequenza dei sinistri causati sono gli **autocarri**. Questa

tipologia di veicoli che causa generalmente più sinistri degli altri settori, ne subisce evidentemente un numero inferiore.

**Importo medio dei sinistri liquidati – generazione di accadimento corrente.** Al pari di quanto specificato per la frequenza sinistri, anche per gli importi medi liquidati e chiusi nel primo anno di osservazione (detti di generazione corrente), occorre distinguere fra i sinistri liquidati prima del 2007 e quelli liquidati da quando è in vigore l'indennizzo diretto. Nel primo caso, i sinistri liquidati erano relativi a danni causati a terzi, cose o persone che viaggiavano su una qualsiasi tipologia di veicolo o a passanti e che venivano liquidati integralmente dalla compagnia di controparte. Dal 1° febbraio 2007, i sinistri liquidati sono i sinistri «gestiti» dalla compagnia di assicurazione (detta appunto gestonaria) e sono relativi a un mix di:

- sinistri causati a terzi che non rientrano in convenzione (NO-CARD) e che vengono liquidati integralmente dalla compagnia dell'assicurato responsabile; tra questi rientrano, in particolare, 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, in particolare, 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 a seconda della natura del danno (al veicolo o danno fisico del conducente e/o danno fisico del trasportato).

Un confronto omogeneo fra il 2006 e il 2007 può essere fatto solo per il totale ramo. Occorre invece tenere presente che per alcune tipologie di veicoli il danno medio subito può essere anche significativamente diverso dal danno medio causato.

Questo è particolarmente vero, ad esempio, per il settore dei motocicli che generalmente subiscono danni fisici con costi medi più elevati degli altri settori e che registrano la più alta

incidenza di danni fisici al conducente e/o al trasportato. Alla luce di queste osservazioni, nella Tavola 3 si riportano – per le diverse tipologie di veicoli – gli andamenti degli importi medi liquidati, dal 2004 al 2006, relativi alla precedente gestione di r.c. e, separatamente per il 2007, l'importo medio dei sinistri liquidati e gestiti dalle imprese in base alle regole stabilite dalla nuova convenzione di indennizzo diretto.

I risultati dimostrano che:

- a livello di **totale ramo e per il totale dei veicoli, l'importo medio liquidato di generazione corrente** è passato da € 1.581 nel 2006 a € **1.605** nel 2007, con un aumento pari all'1,5%; la crescita era stata pari allo 0,5% nel 2006;
- per le varie tipologie di veicoli, l'importo medio liquidato e gestito dalle imprese è invece molto diverso rispetto all'importo medio dei sinistri liquidati nel 2006; i **motocicli** sono la tipologia di veicolo che registra la più ampia differenza: a fronte di un importo medio liquidato di generazione corrente per i danni causati a terzi nel 2006 di € 1.365, i danni medi gestiti e liquidati dalle imprese nel 2007 sono stati pari a € **2.182** con un divario di quasi il 60%. A seguire il settore degli **autocarri** che registra un divario del 9,3%, a fronte di un importo medio liquidato gestito di generazione corrente pari a € **1.711** nel 2007. Per i **ciclomotori** la differenza degli importi medi rispetto al 2006, seppur significativa (+9,3%), è inferiore a quella dei motocicli in quanto la maggior parte dei sinistri di questo settore (in particolare quelli relativi a veicoli assicurati non targati, che rappresentano ancora la maggior parte) ha continuato, nel 2007, ad essere liquidato fuori convenzione CARD ed è quindi più omogeneo all'importo medio liquidato per i sinistri causati nel 2006; per questo settore il costo medio liquidato di generazione corrente nel 2007 è stato pari a € **1.236**. Le **autovetture**, il settore più numeroso che rappresenta circa il 72% dei veicoli assicurati, registra una differenza negativa (-2,9%) rispetto al 2006, per un importo medio liquidato gestito pari a € **1.580**;
- l'importo medio dei sinistri liquidati e gestiti per la componente CARD è pari, per il totale ramo, a € **1.485** ed è inferiore a quello della componente NO-CARD che è pari a € **2.063**. Il divario si registra in tutte le tipologie di veicolo con l'unica eccezione dei ciclomotori che, come detto, sono influenzati da un esiguo numero di sinistri gestiti in convenzione.

**Tavola 3 - Importo medio dei sinistri liquidati a titolo definitivo di generazione corrente per tipologia di veicolo**  
Valori in euro

Anno	TOTALE SETTORI			AUTOVETTURE			CICLOMOTORI			MOTOCICLI			AUTOCARRI		
	IMPORTO MEDIO SINISTRI CAUSATI	IMPORTO MEDIO SINISTRI GESTITI	VAR. % IMPORTO MEDIO SIN. CAUSATI*	IMPORTO MEDIO SINISTRI CAUSATI	IMPORTO MEDIO SINISTRI GESTITI	VAR. % IMPORTO MEDIO SIN. CAUSATI*	IMPORTO MEDIO SINISTRI CAUSATI	IMPORTO MEDIO SINISTRI GESTITI	VAR. % IMPORTO MEDIO SIN. CAUSATI*	IMPORTO MEDIO SINISTRI CAUSATI	IMPORTO MEDIO SINISTRI GESTITI	VAR. % IMPORTO MEDIO SIN. CAUSATI*	IMPORTO MEDIO SINISTRI CAUSATI	IMPORTO MEDIO SINISTRI GESTITI	VAR. % IMPORTO MEDIO SIN. CAUSATI*
	2004	1.509	n.d.	n.d.	1.576	n.d.	n.d.	1.058	n.d.	n.d.	1.316	n.d.	n.d.	1.448	n.d.
2005	1.573	n.d.	4,3	1.636	n.d.	3,8	1.104	n.d.	4,3	1.350	n.d.	2,6	1.521	n.d.	5,0
2006	1.581	n.d.	0,5	1.627	n.d.	-0,5	1.130	n.d.	2,4	1.365	n.d.	1,1	1.565	n.d.	2,9
<b>2007</b>	n.d.	<b>1.605</b>	<b>1,5</b>	n.d.	<b>1.580</b>	<b>-2,9</b>	n.d.	<b>1.236</b>	<b>9,3</b>	n.d.	<b>2.182</b>	<b>59,8</b>	n.d.	<b>1.711</b>	<b>9,3</b>
di cui CARD		<b>1.485</b>			<b>1.448</b>			<b>1.668</b>			<b>2.129</b>			<b>1.496</b>	
di cui NO-CARD		<b>2.063</b>			<b>2.348</b>			<b>1.175</b>			<b>2.484</b>			<b>1.998</b>	

(\*) La variazione fra il costo medio dei sinistri gestiti del 2007 e il costo medio dei sinistri causati del 2006, per le varie tipologie di veicolo, deve tenere conto del fatto che il diverso mix di sinistri sottostante i due indicatori incide fortemente sul risultato del confronto: nel caso dei sinistri subiti/gestiti, differenti tipologie di veicoli hanno diverse incidenze dei danni fisici, diverse caratteristiche dei danni ai veicoli, diversi costi di riparazione, ecc. e quindi un raffronto con l'anno precedente deve essere fatto tenendo presente questo aspetto.

**Tavola 4 - Importo medio liquidato a titolo definitivo delle partite CARD - Generazione di accadimento corrente**  
Valori in euro

	PARTITE CID	Var. % rispetto al TOTALE	PARTITE CTT	Var. % rispetto al TOTALE
AUTOVEETTURE AD USO PRIVATO	1.369	-2,7	2.200	-1,6
MOTOVEICOLI	1.963	39,5	2.784	24,5
- di cui MOTOCICLI	1.996	41,8	2.828	26,5
- di cui CICLOMOTORI	1.537	9,3	2.308	3,2
AUTOCARRI	1.461	3,8	2.116	-5,4
- di cui AUTOCARRI CON PESO INFERIORE A 35 Q.LI	1.406	-0,1	2.105	-5,8
- di cui AUTOCARRI CON PESO SUPERIORE A 35 Q.LI	1.744	24,0	2.245	0,4
<b>TOTALE SETTORI</b>	<b>1.407</b>		<b>2.236</b>	

Per raffronto:

<b>TOTALE SETTORI - fonte CONSAP</b>	<b>1.334</b>		<b>2.184</b>	
--------------------------------------	--------------	--	--------------	--

### Importo medio liquidato delle singole partite CARD: confronto con i dati CONSAP e con i forfait prefissati.

Con l'introduzione del risarcimento diretto, accanto al monitoraggio del costo medio del sinistro, è importante monitorare anche le liquidazioni delle singole partite di danno rientranti nel sinistro stesso; l'attribuzione dei singoli forfait (CID e CTT) alla compagnia gestoria da parte della compagnia debitrice avviene, infatti, sulla base di ciascuna partita di danno liquidata. Ad esempio, nel caso della convenzione CTT, per ogni terzo trasportato liquidato dalla compagnia gestoria verrà riconosciuto dalla debitrice il valore del forfait prefissato. Gli importi medi liquidati di tali partite (CID e CTT), per le varie tipologie di veicolo, vengono riportati nella Tavola 4.

I dati della Tavola 4 dimostrano come fra le varie partite di danno medio liquidato nel primo anno di sviluppo, il settore dei motocicli, sia nella convenzione CID che in quella CTT, è quello con gli importi medi più elevati rispetto al costo medio generale. Gli altri settori di veicoli risultano essere più in linea con la media totale.

Il valore medio delle singole partite di danno può anche essere confrontato con gli importi medi risultanti al gestore della stanza di compensazione (di seguito indicato come GSC) - costituita presso la CONSAP - che dispone dei pagamenti effettuati dalle imprese per ciascuna partita di danno rientrante in convenzione CARD. Il confronto può però essere fatto solo per il totale dei veicoli in quanto il GSC non dispone di una distinzione per tipologia di mezzo assicurato. I risultati dimostrano una sostanziale coerenza delle due fonti, anche tenendo presente che la rilevazione associativa è su base campionaria e non censisce i rischi afferenti alle polizze flotta (soprattutto nel caso degli autocarri dove queste sono prevalenti) per le quali gli importi medi liquidati delle singole partite, almeno per la componente CTT, sono inferiori alla media generale:

- per ogni partita di danno CID risultano essere chiusi e liquidati in media € 1.407 secondo il campione di imprese analizzato nella statistica associativa, mentre risultano € 1.334 secondo i dati del GSC; la differenza è del 5,4%;
- per ogni partita di danno CTT risultano essere chiusi e liquidati in media € 2.236 secondo il campione di imprese analizzato nella statistica associativa, mentre risultano € 2.184 secondo i dati del GSC; la differenza è del 2,4%.

Un confronto degli importi medi liquidati delle singole partite CID e CTT non può invece ancora essere fatto con riferimento al valore dei forfait prefissati per l'anno 2007 dal Comitato

Tecnico appositamente costituito presso il Ministero delle Attività Produttive (e pari rispettivamente a € 2.300, € 2.000 e € 1.800 a seconda delle tre aree geografiche identificate per la componente CID e a € 3.250 per la componente CTT), in quanto i forfait prefissati dovranno rispecchiare tutti i pagamenti che verranno effettuati in riferimento a tutti i sinistri accaduti nel 2007 fino al loro completo esaurimento. Il dato di cui oggi invece si dispone dalla statistica associativa (o da fonte CONSAP) è relativo alle sole liquidazioni effettuate nei primi 11 mesi di attività ed è quindi relativo essenzialmente a danni a cose e veicoli nonché a danni fisici di lieve entità: per giudicare la congruità dei forfait occorrerà attendere almeno altri tre anni di sviluppo dei sinistri per avere un'indicazione di quello che potrà essere il costo medio «ultimo» o finale delle singole partite di danno. Solo allora si potrà esprimere un giudizio complessivo sulla congruità o meno dei forfait prefissati.

**Velocità di liquidazione.** I sinistri che sono stati definitivamente liquidati nel primo anno di osservazione (cosiddetta velocità di liquidazione) rappresentano il **66,0%** del totale dei sinistri gestiti. Tale percentuale è in lieve aumento rispetto a quella del 2006, quando secondo i dati ISVAP era pari al 65,2%. I sinistri che accadono in un anno e che vengono liquidati nello stesso anno di calendario sono, in larga parte, relativi ai rimborsi per danni materiali e danni fisici di limitata entità. Vi è un'ampia quota di sinistri (circa il 34%) per i quali, alla fine del 2007, non era ancora stato fatto alcun pagamento o era stato effettuato solo un pagamento parziale; questi sinistri sono generalmente quelli con danni alle persone che sono caratterizzati da risarcimenti più elevati e da tempi di liquidazione più lunghi a causa della complessità dei processi di valutazione dei danni, prevalentemente riferiti a lesioni fisiche di media e grave entità.

È possibile effettuare un'analisi più approfondita 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 **70,9%** 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 **50,1%**. 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 molto lunghi per la completa definizione.

### RIQUADRO DI APPROFONDIMENTO

#### DATI DI SISTEMA DELL'INDENNIZZO DIRETTO – ANNO 2007

Tutte le informazioni, i ratios e gli indicatori tecnici riportati nella presente pubblicazione si basano sull'indagine che l'ANIA effettua trimestralmente sulla base di un campione di imprese ampiamente rappresentativo e statisticamente significativo; trattandosi comunque di un campione di imprese non si dispone del numero complessivo dei sinistri che sono stati trattati effettivamente nell'ambito della convenzione CARD.

Per avere i dati complessivi sul funzionamento del sistema di risarcimento diretto si può ricorrere alle informazioni che le 69 imprese aderenti alla CARD fanno confluire automaticamente al sistema informatico ANIA; questo sistema è stato implementato al fine di gestire i controlli preliminari dei sinistri denunciati prima che questi confluiscono al gestore della stanza di compensazione (CONSAP). Da tale banca dati si desume che nel **2007** sono stati **denunciati 2.336.191 sinistri**, escludendo i sinistri senza seguito e una stima di eventuali sinistri tardivi. Il dato relativo al numero dei sinistri denunciati comprende anche quelli in concorso di colpa, rispetto ai quali sono state aperte due posizioni da parte di altrettante imprese gestionarie. La procedura di risarcimento diretto è stata applicata nel 74%<sup>1</sup> del totale dei sinistri accaduti e denunciati r.c. auto, valore omogeneo e in linea al risultato della statistica associativa trimestrale.

Nel 66,1% dei casi, i sinistri sono stati denunciati sulla base di un modulo di constatazione amichevole con la firma congiunta dei due conducenti coinvolti nel sinistro, mentre nel restante 33,9% dei casi la denuncia di sinistro all'assicuratore diretto è stata unilaterale.

I sinistri con concorso di colpa rappresentano il 2,8% nelle denunce con modulo di constatazione amichevole a firma congiunta e il 13,6% nelle denunce unilaterali. In quest'ultima fattispecie, nel 98% dei casi il concorso di colpa è stato definito a seguito dell'automatismo del sistema informatico che prevede, in presenza di dichiarazioni di responsabilità contrastanti, l'attribuzione di una responsabilità concorsuale paritetica.

Le contestazioni sull'accadimento del sinistro o sull'applicabilità della procedura di risarcimento diretto riguardano complessivamente il 3,35% dei sinistri denunciati.

In 7.531 casi, pari allo 0,32% dei sinistri denunciati, le imprese hanno fatto ricorso alla procedura arbitrale prevista dall'art. 14 della CARD per risolvere divergenze sulla valutazione delle responsabilità, sull'accadimento del sinistro o sull'applicabilità della procedura di risarcimento diretto. Nel 70% dei casi l'impresa controinteressata, dopo aver preso visione della documentazione prodotta dalla ricorrente, si è allineata sulla posizione di quest'ultima rinunciando all'arbitrato prima che ne venisse incaricato l'arbitro.

In tutti gli altri casi è stato pronunciato un lodo che, risolvendo la vertenza tra le due imprese, ha definito la misura del diritto al rimborso tramite la stanza di compensazione.

Differenziando il numero delle denunce dei sinistri per tipologie di danno (si ricorda che un sinistro può comprendere più tipologie di danno) si registrano le seguenti ripartizioni:

#### PARTITE CID

##### Danni al veicolo e/o alle cose o del conducente e/o del proprietario del veicolo non presente sullo stesso

Stato delle partite di danno	Numero di partite	Distribuzione %
<b>Totale Denunce</b>	<b>2.277.970</b>	<b>100,0</b>
- di cui pagate (totalmente o parzialmente)	1.692.118	74,3
- di cui aperte	519.514	22,8
- di cui senza seguito	66.338	2,9

##### Lesioni del conducente

Stato delle partite di danno	Numero di partite	Distribuzione %
<b>Totale Denunce</b>	<b>294.007</b>	<b>100,0</b>
- di cui pagate (totalmente o parzialmente)	111.575	38,0
- di cui aperte	170.625	58,0
- di cui senza seguito	11.807	4,0

<sup>1</sup> Tale percentuale è stata ottenuta rapportando i 2.336.191 sinistri CARD al totale dei sinistri r.c. auto accaduti nel periodo 1° febbraio - 31 dicembre 2007 e pari a 3.150.000. Questo valore è stato desunto partendo dal totale dei sinistri accaduti e denunciati in tutto il 2007 e pari a circa 3.770.000, depurandoli dei sinistri tardivi ed escludendo appunto i sinistri accaduti nel mese di gennaio 2007.

**PARTITE CTT**

***Lesioni del terzo trasportato e danni a cose del trasportato***

<b>Stato delle partite di danno</b>	<b>Numero di partite</b>	<b>Distribuzione %</b>
<b>Totale Denunce</b>	<b>151.978</b>	<b>100,0</b>
- di cui pagate (totalmente o parzialmente)	53.837	35,4
- di cui aperte	92.682	61,0
- di cui senza seguito	5.459	3,6

I risultati dimostrano che mentre nel caso dei danni al veicolo o alle cose trasportate (partite CID) dopo 11 mesi risultano essere liquidati totalmente o parzialmente circa il 74% delle partite di danno, nel caso siano presenti lesioni fisiche, sia per le partite CID che per quelle CTT, tale percentuale si dimezza e dopo 11 mesi rimangono ancora da definire - e quindi sono ancora aperte - circa il 60% delle partite di danno.



**Ufficio Statistiche  
e Studi Attuariali**

Associazione Nazionale  
fra le Imprese Assicuratrici

via della Frezza, 70  
00186 Roma

A cura di:  
Sergio Desantis  
Gianni Giuli  
Vittorio Verdone

internet: [www.ania.it](http://www.ania.it)  
e-mail: [statistico@ania.it](mailto:statistico@ania.it)  
tel.: +39.06.32688649  
fax: +39.06.3230565