

Mercato RCA 2019-2024: premi in aumento, margini in affanno e un mercato sempre più polarizzato

16 Aprile 2026

Il quadro che emerge dal Bollettino IVASS è quello di un mercato che corre, ma senza un reale miglioramento strutturale: i premi aumentano, i costi crescono più velocemente e la redditività resta appesa alla gestione finanziaria

di Leandro Giacobbi.

Il Bollettino statistico IVASS sulla "Attività assicurativa nel comparto auto", pubblicato il 10 aprile 2026, offre una fotografia nitida dell'evoluzione del ramo RC Auto nel 2024. Un anno che non rappresenta una rottura, ma piuttosto la prosecuzione di un'onda lunga iniziata già nelle stagioni precedenti: più operatori, più concorrenza, più pressione sui margini. La presenza delle imprese SEE continua infatti a rafforzarsi: in stabilimento e in l.p.s., raggiungono una quota del 14,9%, in crescita rispetto al 13% del 2023. È un segnale chiaro: il mercato italiano è sempre più aperto, contendibile e competitivo.

Gli andamenti tecnici del ramo sono positivi grazie al contributo della gestione finanziaria, con un peggioramento del risultato tecnico, pari a 362 milioni a fronte dei 581 milioni del 2023, correlato al peggioramento del loss ratio dal 78,7% al 79,9%. I due elementi principali, che determinano questo risultato, presentano la seguente situazione:

- la frequenza sinistri stabile al 4,97%;
il costo medio in aumento a 5.422 euro (+6,8%).

Il Bollettino precisa che l'incremento dei costi medi è principalmente riconducibile alle pressioni inflattive che dal secondo semestre 2021 ha iniziato la spesa di riparazione, i pezzi di ricambio dei veicoli e i costi di liquidazione dei sinistri, sottolineando che nel primo semestre 2025 si osserva un'ulteriore accelerazione del costo medio dei sinistri (+5,9% su base annua), dovuto prevalentemente all'aumento del riservato medio (+6,6%).

UN COMBINED RATIO ANCORA SOPRA QUOTA 100

La sintesi esprime chiaramente il problema: a fronte di una frequenza stabile il contrappone un incremento rilevante del costo medio, questo comporta il peggioramento del loss ratio di bilancio dal 78,7% al 79,9%.

Table with 6 columns: Voci, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024. Rows include Sinistri dell'esercizio, Costo medio, Spese di gestione, Combined ratio di bilancio, Combined ratio dell'esercizio.

Contestualmente il combined ratio di bilancio presenta un leggero aumento al 100,4% dal 99,4% del 2023, mentre il combined ratio dell'esercizio diminuisce al 102,9% dal 105,9% del 2023, trainato da una crescita dei premi di competenza superiore all'aumento dell'onere per sinistri e dall'expense ratio che si è ridotto al 20,3%, circa un mezzo punto in meno rispetto al 2023, con una composizione dei costi stabile (le provvigioni rappresentano il 52%, le altre spese di acquisizione il 20,4% e quelle di amministrazione il restante 27,6%).

Ma cerchiamo di capirne di più e parliamo dalla Tavola n. 29 del Bollettino: Sintesi del conto tecnico del ramo - Portafoglio diretto italiano.

Table with 7 columns: Voci, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024. Rows include Premi contabilizzati, Variazione della riserva premi, Premi di competenza, Oneri relativi ai sinistri, Spese di gestione, Risultato del conto tecnico, Risultato delle cessure in riassicurazione.

È una tabella di "alto profilo", per cui va letta con tutte le dovute precauzioni, tenuto conto che il saldo tecnico al lordo della riassicurazione passa da -96 a -219 (peggioramento di 123 milioni). I premi di competenza crescono di circa 906 milioni (+7,5%) e i sinistri aumentano di circa 867 milioni (+9,2%), quindi meno dei premi di competenza, e le spese di gestione di 121 milioni (+4,8%).

In altre parole, il rapporto sinistri (sinistri/premi) di bilancio peggiora: i sinistri crescono più dei premi, assorbendo e oltrepassando il beneficio dell'aumento di raccolta. Le spese di gestione contribuiscono ulteriormente a erodere il margine tecnico, portando il saldo 2024 a -219 nonostante la crescita premi. Un aspetto da sottolineare è il gap tra la partita "oneri relativi ai sinistri" e "sinistri dell'esercizio" perché nel 2023 ammontava a € 729 milioni e nel 2024 si riduce a € 319, quindi s'interrompe una tendenza in salita dal 2021 con una drastica ed inaspettata riduzione. La differenza 729 - 319 indica che nel 2024 il conto economico "soffre" meno per la componente "riserve", ma la politica di riserazione solitamente è costante e le variazioni così rilevanti ed inaspettate, sono degli aspetti che andrebbero sempre chiari e non subiti.

Una suggestione è che la riduzione, tra 2023 e 2024, della differenza fra "oneri relativi ai sinistri" e "sinistri dell'esercizio" (da 729 a 319 milioni) sia coerente con una minore incidenza della componente di riserva sinistri sul conto tecnico dell'esercizio 2024, verosimilmente riconducibile a un run-off più favorevole e/o a minori accantonamenti aggiuntivi rispetto all'anno precedente.

FASCE DI MERCATO: DOVE SI VINCE E DOVE SI SOFFRE

Il Bollettino statistico di IVASS con la Tavola n. 29: Ramo R.C. auto e natanti - Indicatori dei sinistri per fasce di mercato, ci permette di capire qualche meccanismo. Ci focalizziamo sulla riga "Sinistri di es. precedenti/Premi di competenza" e procediamo ad una lettura con due impostazioni.

La prima va a leggere l'incidenza sul premio dei sinistri di generazioni "vecchie" in relazione allo sviluppo dal 2019 al 2024, mentre la seconda si concentra sulle differenze per fascia di mercato. Sul primo livello le "grandi imprese" sembrano avere tenuto un profilo più prudente (2023: -6,0% - 2024: -1,7%), anche perché il rapporto s/p al 77,8% permetteva di ottenere un saldo tecnico positivo. Veramente atipica la situazione della fascia delle imprese medio-piccole (100 mln<Premi=>250 mln) che passa da un -8,7% del 2021 al -0,2% del 2024.

Table with 6 columns: Fascia, Indicatori, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024. Rows include Sinistri dell'es. Premi competenza, Sinistri di es.premi/Premi competenza, Onere complessivo dei sinistri/Premi competenza.

Una possibile interpretazione potrebbe essere una politica di riserazione più fine, orientata a mantenere un s/p complessivamente "accettabile" (la situazione è decisamente drammatica con s/p superiori al 90%), senza più margini per ampie sovra-riservazioni. Non è prova di "sotto-riservazione", ma di un equilibrio cercato tra prudenza attuariale e sostenibilità del conto tecnico.

Il secondo livello è il rapporto s/p 2024 dove la fascia delle imprese medio-alte (250 mln<Premi=>500 mln) si sono allineate alle "grandi" in un'area di "quasi" confort zone, mentre per le altre imprese l'andamento tecnico si conferma molto negativo.

LE FASCE DI MERCATO

La sintesi del Bollettino IVASS sulla RC auto è molto chiara: nel 2024 il ramo RCA registra una crescita sostenuta, con 37 imprese italiane e rappresentanze extra SEE ("vigilante IVASS") che raccolgono premi per 13 miliardi di euro (+46,5%), pari al 31,7% della raccolta danni. Le imprese SEE operanti in stabilimento e in l.p.s. consolidano la loro presenza, raggiungendo una quota di mercato del 14,9%.

La Tavola n. 3: Ramo R.C. auto e natanti - Distribuzione dei premi lordi contabilizzati per fasce di mercato, ci dà le informazioni per interpretare lo scenario del business, per cui possiamo dire che nel 2024 c'erano 25 imprese che, complessivamente (va sottolineato), non erano performanti.

Table with 4 columns: Fascia di mercato, 2022, 2023, 2024. Rows include Premi<=500 mln, 250 mln<Premi<=500 mln, 100 mln<Premi<=250 mln, Premi<=100 mln, Totale.

In effetti, questi dati vanno poi confrontati con la Tavola n. 4: Ramo R.C. auto e natanti - Raccolta premi per gruppo assicurativo che esprime come sia la distribuzione delle 37 imprese oggetto dell'analisi del business.

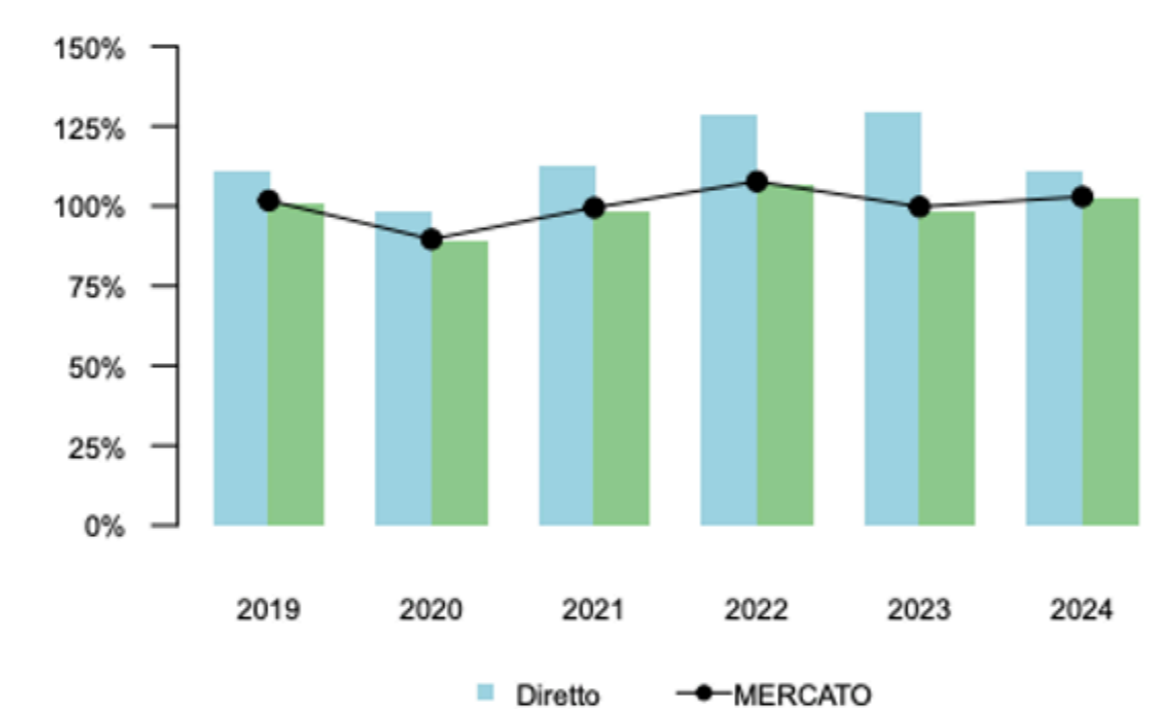
Table with 4 columns: 2022, 2023, 2024. Rows include Gruppo, No. imprese, Premi, % sul totale.

Nel senso, che ci potrebbero essere delle imprese di fascia bassa appartenenti ai grandi gruppi per cui la lettura dei dati non è assolutamente semplice.

CONCLUSIONI: UN EQUILIBRIO SEMPRE PIÙ DIFFICILE

Premesso che le Tavole del Bollettino richiederebbero molte più riflessioni, cerchiamo di tirare delle conclusioni di buon senso assicurativo. Abbiamo una fotografia per canale distributivo dove è confermato la performance migliore delle imprese che utilizzano il canale tradizionale (102,2%) rispetto a quelle dirette (110,7%). Dal report di IVASS è ovvio che le imprese dirette devono essere intervenute sui premi nel 2024 con incrementi importanti per migliorare di oltre 10 punti percentuali il combined ratio.

Combined ratio di competenza in base al canale distributivo prevalente



Il secondo aspetto è la dimensione del portafoglio che dà migliori risultati tecnici ai grandi portafogli, tenuto conto che l'expense ratio per fascia di mercato non giustifica questo andamento, come risulta dalla Tavola n. 6:

Table with 7 columns: Fascia, Spese di gestione totali, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024. Rows include Premi<=500 mln, 250 mln<Premi<=500 mln, 100 mln<Premi<=250 mln, Premi<=100 mln, Totale.

La differenza tra le quattro fasce dimensionali è interamente tecnica e solleva alcune questioni rilevanti. In estrema sintesi, tra le "grandi imprese" e le "piccole" si osservano circa 10 punti di differenza nel rapporto sinistri/premi: un divario che non può essere colmato intervenendo sui sinistri, perché nessuna azione liquidativa può recuperare un differenziale di tale ampiezza. L'unica leva sarebbe un aumento tariffario, ma in un mercato caratterizzato da concorrenza molto elevata un intervento così marcato è difficilmente praticabile, soprattutto dopo gli adeguamenti già effettuati nell'anno precedente.

Diventa quindi indispensabile una selezione più rigorosa del portafoglio e dei rischi nuovi. Poiché il parco circolante non cresce, i nuovi contratti non derivano da sostituzione del veicolo provengono necessariamente da altre imprese: questo implica il ricorso al consueto strumento dello sconto tattico per acquisire il cliente. Tuttavia, questa strategia è efficace solo quando il premio in corso presso l'altra impresa è superiore al premio tecnico necessario a garantire la redditività (non ci sarebbe da stupirsi se gli sconti direzionali fossero "guidati" dall'impresa che aveva in portafoglio la polizza). Se invece si acquisiscono rischi già tariffati in modo critico dall'impresa precedente, l'operazione diventa un "buco nero": si porta in casa un rischio sottoprezzo che potrebbe generare margini non adeguati.

Ultima riflessione dedicata alle imprese che decidono di operare in l.p.s. in Italia. Dato che andranno a finire (almeno per il primo triennio di attività) nella fascia delle imprese sotto i 100 milioni di euro di portafoglio, sono sicuramente consapevoli che la redditività potrebbe trattarsi di "mission impossible" (ma perché entrano nel mercato italiano?). Allo stesso tempo, una considerazione è corretta che un mercato da 13 miliardi di premi contabilizzati presenti 6 gruppi che ne gestiscono 10?

Il quadro che emerge è quello di un mercato che corre, ma senza un reale miglioramento strutturale: i premi aumentano, i costi crescono più velocemente e la redditività resta appesa alla gestione finanziaria. Senza un cambio di passo nella selezione dei rischi e nella disciplina tariffaria, il ramo rischia di rimanere intrappolato in una redditività sempre più compressa. Un ulteriore elemento che contribuisce alla pressione sui margini è il cambiamento del comportamento del cliente retail. Una quota crescente di automobilisti, soprattutto nelle fasce più giovani e nei segmenti urbani, si sta orientando verso il noleggio a lungo termine, percepito come soluzione semplice, prevedibile e "senza pensieri". Il fenomeno è particolarmente evidente nel caso dei veicoli elettrici, dove il noleggio consente di neutralizzare l'incertezza sul valore residuo (causa batteria) e sui costi di manutenzione.

Questo spostamento di preferenze riduce la platea dei clienti retail "puri" e concentra la competizione su un segmento più ristretto, aumentando la pressione sui prezzi e rendendo, a nostro parere, più difficile per molte imprese mantenere un equilibrio tecnico sostenibile. Sempre disponibili ad essere smentiti.

© Riproduzione riservata

IVASS news rca

Facebook, Twitter, LinkedIn icons