

VINCENZO BORGOMEIO

Il Libro Nero della RcAuto

SICUREZZA STRADALE? DIFFICILE
PARLARNE CON UN SISTEMA MARCIO
CHE FA CIRCOLARE 3,5 MILIONI
DI AUTO SENZA ASSICURAZIONE
E RENDE POSSIBILE AVERE IN ITALIA
LE POLIZZE PIÙ CARE DEL MONDO
E TRUFFE RECORD. EPPURE, RIDURRE
I PREZZI PER GLI ASSICURATI SAREBBE
FACILISSIMO. ECCO COME

Prefazione

ROBERTO SGALLA

www.libronerorcauto.it

VINCENZO BORGOMEIO

Il Libro Nero della RcAuto

www.libroNeroRcAuto.it

*A tutti quelli che fanno
qualcosa
per la sicurezza stradale*

PREFAZIONE

Il testo di Vincenzo Borgomeo non è un libro sulle assicurazioni. È un testo sulla “sicurezza stradale” ed è la migliore dimostrazione della complessità e della trasversalità di un tema da affrontare a trecentosessanta gradi.

L’opera non è un atto di accusa nei confronti di alcuno. Racconta con taglio “giornalistico” distorsioni, incongruenze e difficoltà legate all’universo assicurativo. Utilizza dati (tanti e verificati), documenti, dichiarazioni per fotografare lo stato del mondo delle assicurazioni e quale circuito perverso oggi lo presiede.

Da osservatore attento, Borgomeo si cala nella difficoltà di capire chi sono le vittime e chi i carnefici, sfronda il campo da facili “vulgate” colpevoliste, non prende posizione a favore di uno o dell’altro soggetto.

Ciò nondimeno, si schiera in modo chiaro e deciso a favore della trasparenza e della sicurezza.

Sostiene la realizzazione concreta e reale di un circuito virtuoso, a condizione di una precisa volontà a percorrerlo e del sacrificio della mera difesa di interessi personali non disgiunti però dal perseguimento di pur legittimi interessi di categoria.

Nel contempo, l’opera si rivela preziosa guida sul come si potrebbero ridurre le frodi e le truffe grazie all’uso di tecnologie già esistenti.

La Polizia Stradale non è semplice spettatore del fenomeno: insieme alle altre forze di Polizia si impegna con strategie mirate

al contrasto di ogni forma di illegalità a partire dall'enorme buco nero di veicoli sprovvisti dell'assicurazione.

Ma spesso è arduo contrastare fenomeni illegali che in alcune aree sono vissuti come “normali” senza quella “riprovazione sociale” che è alla base di un tessuto legalitario condiviso.

La soglia ha superato il livello d'allarme e l'opera di Borgomeo ha il merito di sottolineare l'esigenza di una seria presa in carico del problema da parte di tutti i gli attori pubblici e privati a ciò deputati, restituendo all'intera questione la cifra sociale che merita.

Roberto Sgalla*

DIRIGENTE GENERALE DELLA POLIZIA DI STATO

**già Direttore del Servizio Polizia Stradale dall'agosto 2008 al dicembre 2011*

INTRODUZIONE

Tutto comincia dalla follia di avere tre milioni e mezzo di auto che in Italia circolano senza assicurazione...

I killer del traffico

Tre milioni e mezzo di mine vaganti, di auto killer che viaggiano in Italia senza assicurazione. Certo, qui un mezzo ci sono anche tutte le auto che legittimamente possono non essere assicurate perché parcheggiate al di fuori di zone pubbliche, ma il numero è comunque impressionante visto che corrisponde al dieci per cento di tutto il nostro parco auto e che, purtroppo, è stato confermato a denti stretti dallo stesso ex ministro dello Sviluppo Economico, Paolo Romani, rispondendo al *question time* alla Camera. I pericoli di questa situazione sono enormi e non mancano, dove ci sono analisi precise del problema, situazioni paradossali. È il caso ad esempio di Roma dove, secondo lo studio *Polizie locali nel Lazio: diversità e prospettive*, il numero degli automobilisti che non pagano l'assicurazione o che espongono tagliandi falsi è perfino in aumento. E dove nel 2010 i veicoli individuati privi di copertura assicurativa sono stati 8.907, mentre nei soli mesi di gennaio e febbraio 2011 sono già 1.145, con un trend che potrebbe superare il dato dello scorso anno.

È un problema di costi, è vero: il ministro ha sottolineato infatti che «in Italia il premio medio RC Auto è il doppio di quello pagato in Francia, Germania e Spagna. Inoltre vi sono carenze nella liqui-

dazione dei sinistri con un incremento dei reclami e delle sanzioni irrogate. E sussistono rilevanti fenomeni di frode con prevalente concentrazione nelle regioni meridionali». Per Romani, come ha dichiarato proprio alla Camera, è «assolutamente prioritario affrontare questi problemi» e per questo a inizio 2011 ha incontrato più volte diverse delegazioni dell'ISVAP (Istituto per la Vigilanza sulle Assicurazioni Private) e dell'ANIA (Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici).

Tuttavia i dati di Roma devono far riflettere perché, ovviamente, i controlli e le relative violazioni riguardano solo una minima parte del problema.

«Abbiamo il sentore – ci ha spiegato il comandante della polizia municipale di Roma Angelo Giuliani – che ci siano in giro tagliandi falsi o non in regola, ma molti sono da verificare e c'è la necessità di fare lunghi approfondimenti. Abbiamo incentivato i controlli perché lasciare senza assicurazione un veicolo è estremamente pericoloso e nelle prossime settimane avremo i primi dati delle nostre indagini. Spero di sbagliarmi rispetto al possibile aumento di queste infrazioni». Il presidente della Commissione sicurezza di Roma Capitale, Fabrizio Santori, ha infine ricordato che «nel 2010 sono state elevate oltre 2,7 milioni di sanzioni amministrative e 1.700 penali nel settore di polizia stradale; per quella amministrativa sono stati effettuati quasi 15 mila sequestri e 126 mila controlli solo nel commercio ambulante, mentre nel settore dell'edilizia si sono verificati 257 sequestri di costruzioni e lottizzazioni abusive».

Ma se in Italia circolano 3,5 milioni di auto senza assicurazione, ossia quasi il dieci per cento del circolante, significa che siamo già oltre la soglia di allarme. Si calcola infatti che, sulla base delle infrazioni rilevate dalle Polizie Locali e dalle altre Forze dell'Ordine, le frodi per mancanza di copertura RC Auto rappresentano il 3 per cento del totale delle truffe assicurative accertate. In Inghilterra

sono il quadruplo e in Francia il doppio, non perché lì ci sia più propensione all'illecito ma perché quei Paesi trovano conveniente svolgere una adeguata attività di controllo sui sinistri.

Insomma bisognerebbe superare la logica passiva basata sui controlli a posteriori mettendo in piedi un sistema che faccia prevenzione, un sistema ad esempio che, come propone l'AcI, introduca l'obbligo di comunicazione della copertura RC Auto per il rilascio e l'aggiornamento dei documenti di proprietà e di circolazione dei veicoli. Un sistema che poi non è nulla di nuovo visto che è già stato introdotto con successo in Gran Bretagna, Svizzera, Austria, Finlandia e molti altri Paesi europei. Solo così si arriverà a ridurre (di almeno il 30 per cento, secondo le stime delle compagnie di assicurazione) quell'incredibile somma che noi italiani paghiamo ogni anno per la polizza RC Auto: 21 miliardi di euro tasse comprese.

PARTE PRIMA

La fotografia del settore

L'analisi della situazione attuale, i 3,5 milioni di auto senza assicurazione, il record mondiale dei colpi di frusta. Lo specchio di un problema critico della mobilità. Ma anche un'analisi di chi governa il mondo delle assicurazioni, chi lo difende, quali sono le compagnie più importanti sul mercato italiano.

La nascita delle assicurazioni

Le assicurazioni hanno una storia antica, quasi millenaria. Se infatti le prime tracce concrete contrattuali le troviamo a Firenze nel quattordicesimo secolo con la nascita degli intermediari assicurativi e a Genova con la fondazione della prima società di assicurazioni – la *Tam mari quam terra* nel 1424, gli storici fanno risalire addirittura alla civiltà egiziana nel 2700 A.C le prime forme di assicurazioni, nella fattispecie per fare fronte alle spese funebri dei tagliapietre che all'epoca erano una figura molto importante per l'economia di quella civiltà. In ogni caso, a parte questi inizi più o meno timidi, la vera patria delle assicurazioni è l'Inghilterra, Londra per la precisione.

Tutto nacque, secondo una meravigliosa storia a metà fra verità e leggenda, in una taverna. Quella Edward Lloyd (il nome vi dice nulla?) che con una precisione da certosina compilava un registro con tutti i viaggi in mare delle navi assicurate. Una sorta di servizio per i suoi clienti, per la maggior parte uomini d'affari e intermediari londinesi.

L'idea di Edward iniziò a trasformarsi lentamente in un servizio irrinunciabile per chi cercava di entrare nel mondo delle garanzie sulle merci trasportate via nave. Così il passo dalla taverna ad un vero e proprio ufficio nella City fu breve e si iniziò a indicare con "i Lloyd di Londra", ossia gli uomini che lavoravano in questa azienda, i più grandi assicuratori del mondo. , il quartiere degli affari, dove si trasformò in un meccanismo con cui gli assicuratori condividevano tra loro i rischi legati alle disavventure dei clienti. Come se non bastasse, poi, agli inglesi va un altro primato. Quello di far nascere, nel 1862, la prima assicurazione sulla vita. Un bel primato considerando che all'epoca la speranza di vita media era di appena 33 anni... Il resto, è storia dei giorni nostri, con l'espansione delle compagnie di assicurazione in tutta Europa e negli Stati Uniti d'America

La Polizza

Polizza? Il termine deriva dal *pollicitatio*, che in latino vuol dire promessa. E già questo la dice lunga sul termine che usiamo per indicare il contratto di assicurazione... Tecnicamente con la polizza la compagnia si impegna, dopo il pagamento di un premio, a risarcire il proprio cliente, entro i limiti convenuti, del danno subito. Lo stabilisce con precisione l'articolo 1882 del Codice civile, così come fa capire che ci sono diversi tipi di polizze stipulabili, dal ramo danni (ci si assicura contro sinistri) al ramo vita (ci si assicura contro eventi della vita, come la morte). Ma sotto queste due macro categorie poi ci sono una vera infinità di possibili polizze da quelle a garanzie di rischio diretto (dette anche garanzie di sostanza), in cui si assicura un bene a quelle cosiddette "garanzie di responsabilità civile", in cui l'assicuratore si impegna a risarcire a terzi eventuali danni causati dal cliente.

L'ISVAP

L'Istituto per la Vigilanza sulle Assicurazioni Private e di Interesse Collettivo è stato istituito con una legge (la 576 del 12 agosto 1982) ed è un'Autorità amministrativa completamente indipendente, con autonomia giuridica, patrimoniale, contabile, organizzativa e gestionale. Una forza notevole, messa in piedi per garantire la dovuta stabilità al mercato assicurativo e, soprattutto, la trasparenza delle polizze. Insomma una sorta di gigantesco controllore degli interessi degli assicuratori e, di conseguenza, di tutta la collettività. Un controllo che viene poi applicato sanzionando con durezza i comportamenti ritenuti scorretti. Questa in sostanza la funzione dell'ISVAP che impiega nelle sue complicate funzioni circa 300 persone e che nel tempo ha visto crescere in modo esponenziale la sua forza e la sua importanza, fino all'arrivo dell'articolo 2 del decreto legislativo del 13 ottobre 1998, n. 373, con cui l'ISVAP è stato investito di altre importanti funzioni che ne hanno accresciuta

ulteriormente la sua indipendenza visto che queste funzioni prima erano di competenza del Ministero dello Sviluppo Economico e del CIPE, rendendola così un'autorità veramente indipendente dal Governo.

Insomma oggi l'ISVAP non vigila solo sull'osservanza delle leggi e dei regolamenti in materia assicurativa da parte delle imprese e degli agenti, ma controlla anche tutta la gestione tecnica, finanziaria, patrimoniale e contabile delle imprese di assicurazione; rileva i dati di mercato necessari per la formazione delle tariffe e delle condizioni di polizza; fornisce al Ministro dello Sviluppo Economico una relazione annuale sulla politica assicurativa, un parere settoriale, proposte di risanamento presentate dalle società assicurative; collabora con le altre autorità indipendenti, per assicurare il corretto esercizio delle rispettive funzioni; partecipa alla determinazione dell'indirizzo amministrativo del settore (L. 9 gennaio 1991, n. 20); autorizza l'esercizio dell'attività assicurativa (art. 4, d.P.R. 18 aprile 1994, n. 385);

assicura la trasparenza dell'offerta agli utenti (L. 5 marzo 2001, n. 57) raccoglie i reclami presentati nei confronti delle imprese assicurative, li censisce in un registro dei reclami (circ. Isvap 518/D, 21/11/2003), agevola la corretta esecuzione dei contratti assicurativi e facilita la soluzione delle questioni che gli vengono sottoposte intervenendo nei confronti dei soggetti vigilati con provvedimenti e sanzioni.

Card

Si chiama CARD ed è la Convenzione tra Assicuratori per il Risarcimento Diretto, una delle più importanti innovazioni in ambito assicurativo perché, dal primo febbraio 2007, in caso d'incidente stradale rende possibile il fatto che chi ha subito danni a seguito di incidente può essere risarcito direttamente dalla propria assicurazione. Questa procedura è oggi obbligatoria e non richiede la firma

congiunta sul CID, il modulo blu della constatazione amichevole d'incidente, non è interrotta dall'eventuale intervento di un patrocinatore per conto del danneggiato e non prevede un pieno ed automatico reintegro, da parte della compagnia debitrice, ma soltanto un rimborso forfettario. È stata così proprio la CARD a velocizzare tutti i pagamenti anche se su questo meccanismo si è scagliata la scure dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato che sostiene da tempo che il meccanismo dell'indennizzo diretto crea squilibri nei premi pagati tra gli assicurati in base alla provenienza geografica evidenziando anche, a differenza di altri paesi europei, notevoli aumenti dei premi nel 2010. L'aspetto incredibile di tutta questa vicenda sta nel fatto che è stata proprio l'Autorità garante della concorrenza – che ora dice che il sistema non funziona più – ad aver spinto a suo tempo per creare un meccanismo molto ingessato, con diversi vincoli alle compagnie.

Tempi di denuncia

Tecnicamente si chiamano sinistri IBNR (*Incurred But Not Reported*, accaduti ma non ancora denunciati) e sono un'altra piaga del mondo delle assicurazioni che nasce dal fatto che il 10 per cento degli italiani – in media, perché il dato al SUD è più alto – coinvolti in un incidente stradale lo denunciano con enorme ritardo. In numeri questo significa che 300 mila incidenti l'anno vengono denunciati dopo mesi e mesi. Motivo? L'articolo 2947 del Codice Civile non obbliga il danneggiato a sottoporre il proprio veicolo a ispezione diretta da parte del perito della Compagnia. Un articolo che i truffatori conoscono bene, visto che grazie ad una denuncia tardiva è più facile far passare per vere prove documentali (foto, fatture, ecc.) artefatte: dopo che è passato tanto tempo dalla riparazione della macchina per il perito delle assicurazioni è di fatto impossibile capire se l'incidente era vero o falso.

Ma è davvero così difficile cambiare questo benedetto articolo

148 del Codice delle assicurazioni, obbligando le vittime di un incidente subito o provocato a chiedere il risarcimento entro 30 giorni.

L'indagine dell'Antitrust

Sul mondo delle assicurazioni sono in tanti a studiare, a proporre analisi e statistiche. Ma il 12 ottobre 2011 rimarrà una data storica per questo settore perché proprio quel giorno, nella X Commissione (Industria, Commercio, Turismo) del Senato c'è stata l'Audizione dell'allora Presidente dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato Antonio Catricalà, diventato poi sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei ministri nel Governo Monti. Motivo? La presentazione dei primi esiti di un'indagine conoscitiva che l'Autorità sta conducendo proprio sull'assicurazione RC Auto, nell'ambito del quale si segnala l'aumento del numero dei sinistri conclusi, così come dell'offerta commerciale (legata alla presenza di compagnie assicurative telefoniche e *on line*). Il garante ha anche spiegato che in ordine ai disegni di legge in materia di frodi assicurative, attualmente all'esame della Commissione, è necessario attivare apposite strutture di *intelligence* private presso le compagnie per combattere il fenomeno e vede con favore l'introduzione di dispositivi a bordo delle automobili che registrino singoli eventi accidentali, come pure è favorevole alla dematerializzazione dei contrassegni assicurativi. E rileva infine come la mancanza di una struttura indipendente per la distribuzione delle polizze abbia finito per ostacolare i tentativi di liberalizzazione del mercato assicurativo. Insomma un documento storico, di grande importanza, che qui riproduciamo in modo integrale. Tutto è nato un anno prima di questa audizione, quando l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato decise di andare a fondo nel settore assicurativo, pieno di zone d'ombra e problemi di ogni tipo.

«L'assicurazione RC Auto – spiegò infatti nella sua relazione

Catricalà – costituisce un servizio di importanza fondamentale, i cui costi incidono in misura significativa tanto sulla spesa delle famiglie quanto, direttamente o indirettamente, sul prezzo finale della gran parte dei beni e servizi offerti sul mercato. Si tratta di un servizio che presenta, altresì, grande rilievo per le imprese di assicurazione: i premi raccolti nel 2010 nel ramo RC Auto sono stati 17.879 milioni di euro, pari al 13,72 per cento sul totale complessivo dei premi raccolti, e al 45,34 per cento sul totale dei premi raccolti nei soli rami danni».

Va detto poi che quest'analisi è stata molto approfondita visto che, per raggiungere la massima rappresentatività possibile a livello nazionale, ha selezionato ben venti compagnie che, da sole, rappresentano quasi l'82 per cento dei premi raccolti nel settore RC Auto nel 2010. Un campione insomma molto vasto e variegato perché poi di queste 20 compagnie, 15 sono di tipo tradizionale e le rimanenti 5 sono telefoniche.

Inutile dire che il cuore del problema è sempre il solito. I prezzi. Ma parlare di prezzi così in generale di fatto non ha senso: nel mondo delle polizze assicurative ci sono troppe variabili. Si va dalla residenza di chi stipula il contratto alle caratteristiche personali (l'età, il sesso e la professione), la potenza e altre caratteristiche della macchina, le dotazioni di sicurezza, il tipo di uso del veicolo (privato/non privato), l'effettivo utilizzo del veicolo (per esempio il numero di chilometri) previsto per il periodo di validità del contratto... Insomma un vero inferno. Così, per venire a capo di questa giungla di profili tariffari, la ricerca dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha preso in esame diverse categorie tariffarie. Sono stati presi in considerazione quindi sette profili di assicurati/veicoli rappresentativi della realtà italiana. Si è scoperto così che, durante il periodo 2006-2010, i premi (medi) a livello provinciale per ciascun profilo di assicurato di sesso femminile sono aumentati con picchi annui fino a oltre il

45 per cento, come nel caso di un individuo che assicura un motociclo al sud. «Non diverso – spiega poi Catricalà – è stato l'andamento dei premi per gli assicurati di sesso maschile. I premi sono aumentati sul periodo in esame per tutti i profili analizzati fino a oltre il 50 per cento, come nel caso di un individuo che assicura un motociclo nell'Italia centrale. Quanto ai profili di assicurato più rappresentati nel campione, il tasso di crescita annuo dei premi ha registrato livelli compresi tra il 6,3 per cento (Centro) e l'11 per cento (SUD)».

Insomma i premi sono cresciuti per tutti. «Emerge chiaramente, continua Catricalà, che la questione dei sinistri e della loro gestione assieme all'assetto più o meno concorrenziale dei vari contesti sono fattori che condizionano l'andamento dei prezzi. Così come il grado di dispersione ovvero l'asimmetria informativa a danno dei consumatori e la loro difficoltà a selezionare l'offerta per essi più conveniente. L'indice di dispersione misura il grado con cui varia, per ogni profilo considerato, la spesa per l'assicurazione RC Auto all'interno di ciascuna provincia rispetto al premio medio (a livello provinciale), ovvero quanto un assicurato potrebbe risparmiare in media confrontando le offerte di più compagnie e scegliendo quella più conveniente.

I risultati mostrano che la spesa per l' RC Auto sostenuta da ciascun consumatore può variare anche considerevolmente all'interno della provincia di residenza. In particolare, utilizzando il coefficiente di variazione, la variabilità della spesa per l' RC Auto assume valori nell'ordine del 20-30 per cento per un numero significativo di profili in ciascuna macroarea sia per gli assicurati di sesso femminile che per quelli di sesso maschile. Le stime evidenziano, quindi, l'esistenza sia di assicurati in grado di selezionare la compagnia più conveniente sia di assicurati che sopportano una spesa considerevolmente più elevata».

E si arriva quindi al nocciolo del problema: la concorrenza. C'è

competitività nel settore? Secondo l'Autorità Garante della Concorrenza no: «La sostenibilità di differenziali di prezzo così elevati da parte delle compagnie – secondo la loro analisi – è indice di un ridotto grado di concorrenza. Ciò può essere dovuto alla presenza di problemi informativi del consumatore e/o di ostacoli alla mobilità della clientela e/o di scarsi incentivi da parte delle stesse compagnie a rendere mobile la domanda».

In presenza di una domanda caratterizzata in larga parte da individui non in grado di effettuare scelte perfettamente razionali (scelta del prodotto con il prezzo minimo) e da una nicchia marginale di consumatori dotati di maggiore capacità di scelta, le imprese non hanno convenienza ad aumentare il grado di informazione a vantaggio della clientela per agevolarne la mobilità. La situazione può essere spiegata, da un lato, dalla possibilità di avere margini di profitto più elevati dalla clientela meno informata e, dall'altro, dalla considerazione che una politica maggiormente informativa non riuscirebbe comunque ad attrarre i consumatori razionali (i quali, per definizione, hanno già fatto la scelta ottima). La situazione fra l'altro appare ancora peggiore di quello che è probabilmente se andiamo a confrontare i prezzi delle nostre polizze con quelli del resto della UE. Sempre secondo Catricalà, infatti, nel periodo 2000-2010, i prezzi aumentano in Italia ad una velocità superiore a quella degli altri paesi europei e della zona Euro. In particolare, la crescita media dei prezzi per l'assicurazione dei mezzi di trasporto in Italia, pari al 4,6 per cento annuo, è più che doppia rispetto a quella registrata nella zona Euro, supera di oltre 6 volte quella della Germania, di oltre cinque volte quella della Francia e dell'Olanda e di poco meno di 2 volte quella della Spagna. Se si considera, invece, il periodo 2006-2010, la crescita annua dei prezzi per l'assicurazione dei mezzi di trasporto registrata in Italia è quasi il doppio di quella della zona Euro e quasi il triplo di quella registrata in Francia...

Va detto però che nel calcolo reale di quanto costa un incidente non si può ignorare quanto “costa in relazione al Paese”. C’è infatti un aspetto molto importante spesso sottovalutato: il ruolo dei tribunali in Italia che possono cambiare a piacimento le tariffe della tabelle, spiazzando la gestione dei risarcimenti delle compagnie di assicurazione.

Nel nostro Paese infatti il sistema RC Auto è strettamente connesso al sistema legislativo e le aziende che operano nel settore non possono risarcire i clienti in base alle tabelle decise dai tribunali in assenza di un intervento del legislatore.

Ma quanto pesano, allora, su tutto questo le frodi che secondo le compagnie, nel periodo 2007-2009, si sono attestate su valori piuttosto contenuti, nell’ordine del 2-3 per cento del numero totale dei sinistri? L’analisi qui è delicata perché se andiamo a vedere scopriamo che nel Regno Unito il numero di frodi accertate è il quadruplo di quelle accertate in Italia, in Francia è il doppio. Ma si tratta solo di problemi statistici perché «questo dipende– spiega Catricalà – dal fatto che le compagnie non dedicano energie sufficienti all’individuazione delle frodi anche perché non hanno adeguati incentivi a controllare i propri costi...» Insomma, non sappiamo nemmeno quante truffe abbiamo in Italia.

Assicurazioni, specie protetta

C’è un dato, sfuggito ai più, che deve far riflettere. E che è la prova di come le compagnie di assicurazione siano vittime di un sistema che, danneggiando gli automobilisti, finisce per strangolare anche le società assicuratrici stesse: l’evoluzione delle compagnie di assicurazioni operanti in Italia nel 2010. Il dato arriva dall’ANIA nel rapporto *L’assicurazione italiana 2010-2011* che dimostra come le imprese di assicurazione in esercizio al 31 dicembre 2010 erano 242 (241 alla stessa data dell’anno precedente), di cui 151 aventi sede legale in Italia (156 nel 2009) e 91 rappresentanze di imprese

estere (85 un anno prima), per la maggior parte comunitarie (89). Ma nel corso dell'anno vi sono stati alcuni casi di imprese operanti in Italia che hanno deciso di modificare la loro presenza sul territorio operando non più come imprese italiane ed extra UE ma come rappresentanze di imprese europee; ciò contribuisce a spiegare l'aumento delle imprese estere con sede in un paese UE e la diminuzione delle imprese italiane e delle rappresentanze di imprese extra UE. Inoltre, alla data del 31 dicembre 2010, operavano in regime di libera prestazione di servizi 959 imprese con sede nell'UE (o in altri paesi aderenti allo Spazio Economico Europeo). A questa situazione si è arrivati a seguito di fusioni e acquisizioni di imprese avvenute nel mercato assicurativo italiano, tutte operazioni legate da un unico filo rosso: il tentativo di resistere a una crisi del settore che si sta facendo sempre più forte e che – per alcune compagnie – è diventata davvero insostenibile.

In numeri questo significa che il risultato d'esercizio delle imprese di assicurazione italiane è stato negativo (-726 milioni) nel 2010. Il ROE (*Return On common Equity*, un indice di redditività del capitale proprio che esprime in massima sintesi i risultati economici complessivi) del settore è stato infatti pari a -1,5 per cento (8,5 per cento nel 2009) e per la prima volta dal 2000, il risultato tecnico del settore danni è stato negativo (-400 milioni). Anche il settore vita ha registrato un risultato tecnico negativo (-260 milioni), che segue quello positivo per oltre 3 miliardi del 2009.

Così secondo le stime dell'ANIA nel 2011, la raccolta premi totale (danni e vita) del lavoro diretto italiano dovrebbe raggiungere i 122 miliardi di euro, in calo (2,9 per cento) rispetto all'anno passato; l'incidenza di tali premi sul PIL sarebbe pari al 7,83 per cento, in riduzione rispetto all'8,13 per cento del 2010. Per il 2011 la raccolta premi danni complessiva dovrebbe così arrivare a 36,7 miliardi e l'incidenza rispetto al PIL aumentare solo lievemente, passando dal 2,31 per cento del 2010 al 2,35 per cento del 2011.

E per quanto riguarda il ramo RC Auto, dopo tre anni di progressiva diminuzione, si è registrato un aumento del volume premi pari al 4,5 per cento. L'aumento della raccolta premi e la crescita moderata dell'onere dei sinistri hanno comportato una diminuzione del *combined ratio* che è passato dal 107,7 per cento del 2009 al 105,7 per cento del 2010.

Le perdite delle assicurazioni

In due anni le imprese di assicurazioni «hanno perduto oltre un miliardo di euro». Questa la stima del presidente dell'ANIA, Fabio Cerchiali che ha parlato l'8 novembre 2011 alla 10ª Commissione (Industria, commercio, turismo) del Senato della Repubblica. «Gli aumenti – ha spiegato Cerchiali in quella sede – si sono resi necessari per il forte deterioramento della gestione tecnica: su 100 euro di premi incassati, le imprese nel 2009 ne hanno spesi 108. Nel 2010 su 100 euro di premi incassati ne hanno spesi 106. In due anni le imprese hanno perduto oltre un miliardo di euro».

Secondo il presidente dell'ANIA, «non si può e non si deve chiedere alle imprese di assicurazione di avere sistematicamente perdite. La conseguenza – ha osservato Cerchiali – sarebbe il crollo del mercato e le ricadute sarebbero devastanti per i danneggiati, per gli assicurati e per il sistema paese, considerato il ruolo che le imprese di assicurazione svolgono, come è riconosciuto unanimemente, quali investitori istituzionali e fornitori di protezione e di garanzie».

I cellulari, croce delle assicurazioni

Il 30 per cento degli incidenti deriva dalla distrazione: l'abitudine di guidare facendo altro sta diventando una delle prime cause di incidente dopo la guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di droga. E per combattere il fenomeno nel dicembre 2011 è stata messa in piedi una ricerca demoscopica della Fondazione Ania

per la sicurezza stradale in collaborazione con Ipsos
«In autostrada – ha spiegato il 14 dicembre Umberto Guidoni Segretario Generale Fondazione ANIA intervenendo alla conferenza stampa di Roma della presentazione della ricerca – prendere in mano il cellulare per vedere chi sta chiamando porta a percorrere oltre 90 metri senza guardare se ci si mettono solo 3 secondi e si procede a 110 km/h.

E la distrazione può essere letale anche a bassa velocità e per comportamenti che non ci sembrano pericolosi: «Un genitore che si volta verso i bambini seduti nel sedile posteriore – aggiunge Guidoni – distoglie lo sguardo dalla strada per 2 secondi. In caso di pericolo questo porterà a frenare oltre 20 metri dopo anche procedendo a soli 40km/h».

Dai dati della ricerca emerge che tra gli italiani intervistati che avevano avuto un incidente, il 51 per cento ha ammesso di averlo avuto a causa della distrazione. Tra le attività più pericolose alla guida gli italiani indicano l'utilizzo del PC (90 per cento), mangiare o bere (82 per cento), fumare (60 per cento), ma anche parlare con il cellulare (50 per cento), digitare un Sms (76 per cento) o comporre un numero telefonico (45 per cento). Nonostante ciò, circa la metà degli intervistati mentre guida parla normalmente con altre persone, un terzo cambia le stazioni della radio, un quarto telefona con il vivavoce e un quinto circa utilizza il navigatore satellitare...

«Come sostengono ricerche scientifiche, il nostro cervello non è fatto per il multi-tasking – aggiunge Guidoni – scrivere un'email, rispondere al telefono, ascoltare musica nello stesso momento crea un deficit di concentrazione e un abbassamento dei livelli di attenzione, tutti potenziali fattori di rischio se si è al volante di un'auto.. Vogliamo sottolineare che al volante ci sono delle regole da rispettare, che riguardano anche l'uso del telefonino. Chi guida e telefona senza auricolare o vivavoce, se fermato, incorrere nelle

sanzioni previste dalla normativa vigente. Purtroppo, ultimamente, questo avviene sempre meno».

Il risarcimento diretto

Pochi settori come quello assicurativo possono vantare (o forse sarebbe meglio dire lamentare...), un numero così elevato di interventi normativi. Segno evidente di un diffuso malessere del sistema, ma anche di una generale insoddisfazione di tutti, dai clienti alle compagnie. La pioggia di leggi si può far iniziare, nel 2001, con la norma che stabiliva le tempistiche precise per pagare i sinistri, per poi arrivare al 2005, con l'introduzione della procedura di risarcimento diretto, (D. Lgs. 7 settembre 2005, n. 209 del Codice delle Assicurazioni Private) e con successivo regolamento attuativo (emanato con D.P.R. 18 luglio 2006, n. 254) che ha previsto la stipula tra le compagnie di assicurazione di una convenzione ai fini della regolazione dei rapporti organizzativi ed economici per la gestione del risarcimento diretto. Una disposizione accettata da tutte le imprese di assicurazione e ben vista dagli analisti perché considerata unanimemente un grosso passo avanti. Il nuovo sistema di risarcimenti è stato lanciato così a partire dal primo febbraio 2007 e in pratica prevedeva che i danni derivati dal sinistro fossero risarciti non dalla compagnia assicuratrice del soggetto responsabile del sinistro ma dalla stessa compagnia del danneggiato. Ma non è l'unica novità: è anche previsto che per ogni danno liquidato la compagnia poi riceva non l'importo effettivamente pagato per conto della debitrice, bensì una somma determinata forfaitariamente sulla base del costo medio dei sinistri rilevato nell'annualità assicurativa precedente. Questo per velocizzare il tutto generando poi una molteplicità di rapporti di dare/avere incrociati che vengono regolati mediante compensazione.

Questa nuova procedura, però, non si applica indistintamente per tutti i risarcimenti, nascono così quelli pagati subito (vengono battezzati sinistri CARD), e quelli che seguono la normale procedura

di pagamento (sinistri NO CARD). Tanto per semplificare, la procedura CARD si applica ai danni derivanti dai sinistri occorsi tra non più di due veicoli, per il risarcimento dei danni ai veicoli, dei danni fisici al conducente non responsabile non superiori a 9 punti di invalidità permanente e dei danni fisici ai terzi trasportati sul veicolo non responsabile. La procedura ordinaria, invece, si applica nei casi di sinistro tra più di due veicoli assicurati, ovvero tra un veicolo assicurato e uno o più veicoli non assicurati, per il risarcimento dei danni fisici ai passanti, dei danni fisici al conducente non responsabile con oltre 9 punti di invalidità permanente e dei danni fisici ai trasportati a bordo del veicolo del proprio assicurato responsabile del sinistro.

In realtà non tutto è andato per il verso giusto e non sempre il meccanismo è riuscito a garantire quel maggior controllo da parte dei consumatori sul servizio di liquidazione che si sperava. Così di fatto è mancata quella maggiore pressione competitiva sulle compagnie che avrebbero dovuto essere indotte a ridurre i premi e migliorare la qualità dei servizi prestati. «Il sistema – ha spiegato l'allora presidente dell'Antitrust, Antonio Catricalà durante un'audizione in Senato – in teoria, avrebbe dovuto indurre le compagnie ad un maggior controllo sui costi dei sinistri, diversamente da quanto accadeva nel vecchio regime. Con questa procedura effetti positivi si sarebbero potuti avere in via mediata anche sull'andamento dei premi. Ma le prime elaborazioni dei dati raccolti mostrano un quadro non corrispondente alle aspettative, se si eccettua l'aspetto della riduzione dei tempi di liquidazione dei sinistri, effetto sicuramente positivo del nuovo regime. Risulta, infatti, che il numero complessivo dei sinistri definitivamente liquidati nell'anno di accadimento è passato dal 66 per cento del 2007 a circa il 70 per cento del 2010. Il miglioramento della complessiva velocità di liquidazione è determinato dalle positive performance della liquidazione dei sinistri CARD, mentre l'area dei sinistri NO CARD, caratterizzata

dal fatto che riguarda i sinistri tra più di due veicoli e quelli con lesioni alla persona di maggior gravità, mostra, nello stesso periodo, una tendenza all'espansione dei tempi di definizione».

Manca la concorrenza nelle riparazioni

«C'è un oligopolio delle case costruttrici insopportabile nel campo dell'assistenza meccanica e delle assicurazioni nel settore carrozzeria». Questa la dichiarazione di Mario Turco, responsabile CNA (confederazione Nazionale dell'artigianato e della piccola impresa) Servizi alla Comunità intervenendo il 5 novembre 2011 alla convegno “La New Ber (regolam. Ue 461/2010): opportunità e obblighi per le officine indipendenti” organizzato dalla CNA.

«L'aumento – ha continuato Turco in quell'occasione – spropositato delle RC auto, è pari a +180 per cento negli ultimi 10 anni, +25 per cento rispetto al 2009 (+35 per cento per le moto). Insomma in Italia si paga il doppio rispetto all'Europa, perché c'è un monopolio e mancanza di concorrenza: 4 agenzie detengono l'80 per cento del mercato». La CNA ha chiesto al Governo un tavolo con consumatori, assicurazioni e operatori economici per riequilibrare il mercato. «Il regolamento europeo offre una soluzione trasparente alle questioni che avevano impedito una corretta concorrenza nel mercato dell'assistenza e della riparazione degli autoveicoli, ad oggi, però, la case automobilistiche promuovono ancora politiche di marketing sui ricambi per ovviare al calo di vendite sul nuovo. Questo mercato vale 30 miliardi l'anno – ha concluso Turco – di cui 20 solo di pezzi di ricambio, un settore che fino a qualche anno fa non era loro appannaggio». Tutto dipende oggi però dal rapporto fra danni materiali e danni fisici. Un rapporto che agli inizi degli anni Novanta era bilanciato sul 30 per cento alle persone ed il 70 per cento alle auto, ma che oggi si è invertito. Non perché le auto sono più economiche da riparare – anzi – ma perché è aumentato in modo esponenziale il risarcimento alle persone.

Incidenti fantasma

L'Italia, fra i tanti record negativi in tema di assicurazione ne ha anche uno che ha dell'incredibile: siamo l'unico Paese d'Europa nel quale 7 feriti su 10 negli incidenti stradali, sfuggono alla preliminare verifica dei rilievi delle forze di polizia. Incrociando i dati dell'ISTAT e quelli dell'ANIA, l'Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici, si scopre insomma che ci sono 741.151 vittime in più, che vanno ricercate in un sommerso nebuloso nel quale ci dobbiamo mettere certamente gli eventi annotati nel cid, ma anche le truffe o le frodi alle compagnie, con una ricaduta pesante sulle tasche del contribuente. Ciò, ovviamente, comporta una crescente incapacità dell'utenza di corrispondere i premi assicurativi, con conseguente aumento degli atti di pirateria e del ricorso al mercato delle assicurazioni false per non parlare delle sempre più frequenti fughe all'alt della polizia.

Già appare sospetto il fatto che la frequenza dei sinistri in Italia sia di 8,6 ogni 100 assicurati, di fronte ad una medie UE di 7,2. Ma ancora più incredibile è il dato che in Italia circa il 21 per cento dei sinistri provochi danni alle persone, contro una media europea di 13,5 e paesi vicini al nostro per tipologia della mobilità come Francia, Germania e Belgio che si fermano intorno a 10 per cento. «Crediamo», ci ha spiegato il presidente dell'ASAPS, Associazione Amici Polizia Stradale, Giordano Biserni «sia giunto il momento di vedere chiaro in quella fetta di due terzi di incidenti non rilevati dalle forze dell'ordine e soprattutto quei due terzi di feriti che vengono liquidati dalle compagnie con il riconoscimento di invalidità che vanno, secondo l'ANIA, nel 87 per cento dei casi da 1 a 9 punti e nel 70 per cento con invalidità ricomprese tra 1 e 2 punti. Sono costi enormi derivanti da incidenti con dinamiche da accertare nei dettagli, soprattutto con le verifiche delle lesioni attraverso la ricostruzione a tavolino dei sinistri, magari individuando appositi uffici e autorità con poteri di polizia giudiziaria per

accertare la reale portata dei fatti. Va istituita da subito un'agenzia antifrode che interfacci tutti i dati disponibili e che li metta a disposizione delle forze di polizia». Come non condividere questa proposta?

Va detto fra l'altro che i polli che pagano i pezzi di ricambio a listino pieno sono le compagnie di assicurazione che non hanno nessun controllo sulle officine (il danneggiato può andare dove vuole) così i maggiori costi sostenuti per le riparazioni finiscono – come sempre – per ricadere sulla collettività.

Il prezzo della polizza lo stabilisce il progettista

Assicurare un'auto nuova non costa sempre la stessa cifra: una grande incidenza sul prezzo finale, soprattutto in America, ce l'ha infatti il modo in cui è stata progettata l'auto e, di conseguenza, quanto sia facile da riparare e quanto riesca a proteggere i suoi occupanti o i pedoni in caso di incidente. Con il massimo riconoscimento per la protezione degli occupanti in caso di incidente, il *Top Safety Pick*, rilasciato dall'istituto statunitense *Insurance Institute for Highway Safety*, si ha insomma la certezza di avere forti sconti presso la quasi totalità delle compagnie assicuratrici. Va detto che l'IIHS è un'organizzazione di ricerca e comunicazione creata da società di assicurazione statunitensi che effettua test onnicomprensivi relativi agli impatti frontali (disassati) e agli urti laterali. Anche i sedili e i poggiatesta vengono sottoposti a prove simulate di tamponamento che consentono di valutare la protezione da lesioni da colpo di frusta mentre la struttura del tetto viene testata per determinare la protezione in caso di ribaltamento. I veicoli appartenenti alle varie categorie sono classificati con i titoli di *Good* (Buono), *Acceptable* (Accettabile), *Marginal* (Marginale) o *Poor* (Scadente). Per ricevere il riconoscimento *Top Safety Pick* le auto devono raggiungere il più alto punteggio in tutte e quattro le categorie di test (urti frontali, laterali, posteriori e ribaltamento) e devono essere

assolutamente dotate di sistema anti sbandamento elettronico ESP, un sistema fondamentale per la sicurezza e per ridurre i costi assicurativi non ancora obbligatorio in molti Paesi al mondo.

Va detto, però, che nel marzo 2009 il Parlamento Europeo ha raggiunto un accordo per rendere il sistema ESP obbligatorio a partire dal novembre 2011 su tutti i nuovi veicoli. Sulla base di diversi studi condotti dall'Università di Colonia sugli incidenti stradali, è stato infatti ampiamente dimostrato che se l'ESP fosse introdotto in modo capillare sul mercato, solo in Europa si potrebbero salvare 4 mila vite ed evitare 100 mila incidenti stradali l'anno.

Ovvio che introdurre per legge il sistema elettronico antisbandamento sia solo il primo passo di un pacchetto completo di misure che l'Unione Europea intende mettere in campo.

Infatti è già deciso che per i veicoli commerciali con un peso superiore alle 3.5 tonnellate, per i minivan e per gli autobus con più di otto posti a sedere, dal 2013 saranno obbligatori su tutti i nuovi modelli non solo l'ESP, ma anche l'impianto di frenata d'emergenza "predittiva" e il sistema di avviso del cambio di corsia. Tutti dispositivi che saranno obbligatori anche per le auto e i commerciali leggeri a partire dal 2015.

Prima di questa scadenza, però, i costruttori saranno obbligati a introdurre nella produzione di serie altre importanti tecnologie: dal novembre del 2012, sarà prevista per legge l'adozione dei pneumatici a bassa resistenza al rotolamento (*Low Rolling Resistance Tires* – LRR) e dei sistemi di monitoraggio della pressione degli pneumatici.

Tanto rigore legislativo dipende dal fatto che ad oggi abbiamo in Europa un tasso d'installazione dell'ESP sulle vetture di nuova immatricolazione di appena il 60 per cento, registrando una miserrima crescita di 5 punti percentuali rispetto al dato del 2008. L'Italia? Ovviamente sotto la media: da noi solo il 56 per cento delle vetture nuove è equipaggiato con ESP. Sono soprattutto le vetture

dei segmenti A e B che continuano a non essere equipaggiate con questo fondamentale dispositivo, mentre ai primi posti della graduatoria europea troviamo la Svezia con il 99 per cento, seguita dalla Germania con 80 per cento e la Spagna al 72 per cento.

Le difficoltà di prevedere i costi

Il mondo delle assicurazioni sotto la lente: a metà del 2011 la Fondazione Filippo Caracciolo Centro Studi ACI, in collaborazione con la Direzione Studi e Ricerche dell'Ente, ha concluso uno studio sul settore assicurativo e le sue riforme attraverso una chiave di lettura molto particolare, sintetizzata nel titolo "Polizze e Polis" della ricerca. «Le Polizze – ha spiegato infatti il presidente della fondazione Ascanio Rozera alla presentazione del lavoro – e il contenimento dei loro prezzi rappresentano la sfida dell'efficienza, come obiettivo del mercato nella sua dimensione imprenditoriale, mentre la tutela della Polis, nel suo originario significato di luogo in cui le scelte individuali si confrontano e si piegano al bene collettivo, è il fine al quale deve tendere un'attenta regolamentazione».

Da questo studio è emerso, fra l'altro, la necessità di avere dati e statistiche precise. Ma andiamo per gradi. Il corrispettivo pagato dall'assicurato si compone di tre elementi. Il primo, il premio puro, rappresenta la parte determinata dall'applicazione di metodi statistici per calcolare il rischio. Ad esso va sommato la componente finalizzata a coprire le spese di gestione (generali, amministrative, di distribuzione, di liquidazione) e, naturalmente, remunerare l'impresa.

«Già da questa sintetica spiegazione della struttura del premio – raccontano i ricercatori – si capisce come i rigorosi criteri statistici di determinazione dello stesso siano affiancati (e, per così dire, "inquinati"), nel passaggio dal premio puro a quello di tariffa, da una serie di costi la cui entità è influenzata dall'efficienza della gestione delle fasi esecutive e distributive dei servizi di assicurazione:

è di tutta evidenza, infatti, come la bontà delle procedure di liquidazione e la tipologia delle modalità distributive rappresentino variabili di costo (nonché di qualità del servizio) avvertibili da parte dell'assicurato».

Insomma le assicurazioni risentono con forza della presenza dei cosiddetti *transaction costs* e di conseguenza è difficile prevedere il livello dell'ammontare degli indennizzi in quanto collegati con una sinistrosità molto variabile della massa e, di conseguenza, «la probabilità – spiega la ricerca – che un sinistro si verifichi varia dunque da cliente a cliente e condiziona i profitti dell'impresa, che dipendono non solo da quanti ma anche da quali clienti essa assicura. Nella fattispecie, i costi di transazione maggiormente diffusi sono quelli legati all'esistenza di asimmetrie informative tra assicurato e assicuratore».

Insomma siamo di fronte ad enormi difficoltà da parte delle imprese per conoscere o prevedere i comportamenti imprudenti, dolosi o fraudolenti dell'assicurato, o di altri soggetti coinvolti nei sinistri e nella relativa gestione. E questo aumenta in modo esponenziale le possibilità che il danno abbia costi incontrollabili. Così il problema della conoscenza e del controllo, da parte dell'impresa, di una serie di elementi connessi ai vari momenti della copertura assicurativa diventa cruciale. Come fare? «In sede di assunzione e gestione del rischio, affinché l'applicazione dei criteri statistici possa garantire la neutralizzazione dei rischi, è necessario – concludono i ricercatori della Fondazione Caracciolo - che essa sia supportata da un'ampia e veritiera disponibilità di informazioni sulla natura e sull'entità dei rischi stessi, nonché sulle caratteristiche dell'assicurato. D'altra parte, in sede di gestione del sinistro, è ancora una volta decisiva la possibilità di acquisire informazioni esatte sull'entità del danno, sul comportamento e sulle responsabilità tanto dell'assicurato quanto degli altri soggetti coinvolti».

Ecco, in questa analisi c'è tutto il segreto che porta alla determina-

zione, da parte dell'assicuratore, di un costo equo della polizza. Se si sbaglia fissando un prezzo troppo alto si fa un torto ai consumatori e si perdono clienti che migrano verso altre compagnie. E se invece si stabilisce un prezzo troppo basso si rischia addirittura il fallimento dell'azienda...

Per arrivare a determinare infatti il prezzo finale non si può infatti prescindere dalle tasse, che in Italia hanno un peso enorme visto che arrivano fino al 27 per cento (come minimo al 23), e che quindi costituiscono il primo costo della polizza...

Colpo di frusta

Gli italiani sono gracili. Delicatissimi. E basta un nulla per danneggiare il loro fisico deboluccio. Ad un qualsiasi esperto di statistica noi appariamo così, visto che su 100 incidenti automobilistici da noi 21 provocano danni fisici contro i 10 di Francia, Germania e Belgio e gli 11 del Regno Unito. Solo che questo esperto di statistica dovrebbe essere appena sceso da una navicella spaziale dopo un viaggio infinito perché tutti sanno che in Italia si denunciano danni fisici anche quando non ci sono. Principale di questi mali? Ovviamente il famoso “colpo di frusta” denunciato al ritmo di 700 mila volte l'anno – record mondiale – perché è impossibile diagnosticarlo in modo strumentale. In questi casi infatti l'automobilista dichiara solo di avere «mal di collo» e il medico diagnostica «il paziente lamenta forti dolori cervicali». Fine: la truffa all'assicurazione è servita.

Eppure, anche per quanto riguarda le vittime in buona fede, il colpo di frusta non lascia danni permanenti. Anzi: secondo un test su 200 pazienti con dolori al collo eseguito al Policlinico Umberto I di Roma è stato dimostrato che nell'85 per cento dei casi dal “colpo di frusta” si guarisce completamente.

Ma è la legge che favorisce le truffe: in Italia si ha diritto sempre al risarcimento. In Francia e in molti altri Paesi no. Così noi

arriviamo a spendere circa 3000 euro per risarcire un automobilista vittima del colpo di frusta, pari a 2 miliardi di euro di costo complessivo pari al 15% del valore totale dei sinistri annui. E alla madre di tutte le domande (quanto si potrebbe risparmiare alla fine sulla polizza senza tutte queste truffe?) risponde direttamente l'ANIA, l'associazione che rappresenta tutte le compagnie che operano in Italia: «Se il valore della frequenza ed il costo medio dei sinistri in Italia fossero uguali a quello della Francia – spiegano – si potrebbe stimare il calo dei danni risarciti di oltre il 50 per cento, ossia il prezzo della copertura per l'assicurazione RC Auto si potrebbe dimezzare». Iperbole? Giudicate voi: in Francia la frequenza sinistri è del 4,4 per cento ed il costo medio per sinistro di 3.515 euro; in Italia la frequenza sale all'8,6 ed il costo a 3.972 euro per sinistro...

Non solo: in Italia abbiamo un'enorme differenza di frequenza di sinistri anche fra regione e regione, fra Nord e Sud. Questo significa che la lotta alle truffe in alcune zone, come la Puglia o la Campania, potrebbe portare a incredibili riduzioni dei prezzi delle polizze, anche nell'ordine del 50 per cento. Certo, il decreto sulle liberalizzazioni ha cambiato le cose. E' già qualcosa, ma è solo un primo passo.

Colpo di frusta, la parola al massimo esperto

«Partiamo da un punto molto semplice: il colpo di frusta cervicale non è una patologia, è un meccanismo di accelerazione-decelerazione con trasferimento di energia al collo. Avviene in seguito a collisione tra autoveicoli, principalmente con modalità d'impatto posteriore». Così Andrea Costanzo, Professore di Ortopedia e Traumatologia all'Università di Roma "La Sapienza", docente di Traumatologia della Strada nelle Università di Roma "La Sapienza" e nell'Università di Bologna, inizia la sua spiegazione sul delicato problema del colpo di frusta.

“Delicato” perché come spiega lui stesso “la diagnosi è sempre distrazione dei muscoli lunghi del collo, distorsione cervicale con presenza o meno di interessamento neurologico, lussazione e o frattura vertebrale, ecc.. Ma per porre quindi una diagnosi di una patologia dovuta a questo meccanismo di azione è fondamentale visitare a fondo il paziente».

Costanzo non è solo un professore esperto in materia ma vanta anche un’incredibile esperienza nel settore (è stato consulente di Ortopedia e Traumatologia per circa trent’anni presso gli Istituti di Clinica Pediatrica e di Puericoltura dell’Università di Roma “La Sapienza”. È Presidente della Società Italiana di Traumatologia della Strada e della Commissione Sanità della LIDU (Lega Italiana dei Diritti dell’Uomo, membro della FIDH - Federation Internationale des Droits de l’Homme), e membro della AAAM (Association for the Advancement of Automotive Medicine), in cui ha fatto parte del “Board of Directors”. Membro della Consulta Nazionale della Sicurezza Stradale (CNEL), del “Comitato del Ministero degli Affari Esteri per gli Ospedali Italiani e Centri di Cura con Partecipazione Italiana all’Estero”, del Comitato Tecnico Interministeriale Ministero della Salute e della Infrastrutture e dei Trasporti per l’informazione sulla guida di veicoli a motore per persone con disabilità fisica.

Membro esperto del Consiglio Superiore di Sanità e del CCM (sottocomitato scientifico “Salute e Incidenti Stradali”), del Ministero della Salute).

E la sua analisi quindi è particolarmente interessante: «La valutazione di un danno attribuito al meccanismo del colpo di frusta cervicale – spiega il luminare - rientra tra i compiti specifici del medico che deve definire in termini qualitativi e quantitativi la sintomatologia soggettiva e l’obiettività del traumatizzato. La valutazione complessiva del danno alla persona deve essere quindi formulata in prima battuta dal medico che ha osservato per la prima volta il

traumatizzato e cioè dal medico di pronto soccorso, che dopo un attento esame clinico e radiografico può formulare una diagnosi, inserendo la patologia rilevata in una classificazione ben articolata secondo un protocollo già sperimentato ed adottato nei paesi più sviluppati del mondo occidentale.

Dopo la prima settimana di trattamento il paziente va rivisto e riformulata la diagnosi secondo il solito protocollo. Si tratta della WAD (Wiplash Associated Disorders), una tabella che consta di quattro gradi. Nei primi due gradi si classificano i casi con una sintomatologia dolorosa senza interessamento neurologico, (in questi casi la prognosi è fausta e non si possono avere sequele medico-legali a carattere permanente). Nel terzo grado si evidenzia un interessamento neurologico e nel quarto grado fratture e lussazioni cervicali (in questi due ultimi gradi il danno a carattere permanente è esistente)».

Il problema prezzi secondo le compagnie

Il pensiero delle assicurazioni sui prezzi? Qual è il punto di vista dall'altra parte della barricata rispetto ai clienti che lamentano sempre il caro-tariffe? Un'analisi, molto precisa e dettagliata di questo scenario è stata fatta da Fabio Cerchiai, presidente ANIA, l'Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici, nell'ambito dell'“Indagine conoscitiva sul settore dell'assicurazione di autoveicoli, con particolare riferimento al mercato ed alla dinamica dei premi dell'assicurazione per responsabilità civile auto” presentata al Senato, l'8 novembre del 2011. Ed è subito apparso chiaro che il problema dei costi eccessivi fosse un punto cruciale per le compagnie. Neanche si trattasse di un'associazione di consumatori... La questione infatti è stata immediatamente posta sul tavolo spiegando che la “questione assicurazioni” continua ad essere affrontata come se il problema dei prezzi potesse essere scisso dal problema degli elevati costi dei risarcimenti che, solo in parte,

sono imputabili alle frodi e alle speculazioni diffuse.

«In più occasioni – ha spiegato Cerchiai in quell’occasione – la nostra Associazione ha avuto modo di segnalare i nodi strutturali che andrebbero sciolti per ridurre i costi e dunque i prezzi pagati dai cittadini e dalle imprese per l’acquisto della polizza obbligatoria. Purtroppo l’elenco dei fattori critici che abbiamo più volte sottoposto all’attenzione del Parlamento è sempre lo stesso, poiché non sono mai stati messi in atto quegli interventi normativi necessari, che, per la loro obiettiva utilità, risultano ora condivisi anche dalle maggiori Associazioni dei consumatori. I problemi, noti da tempo, riguardano principalmente: l’assenza fino ad oggi di strumenti efficaci per combattere le frodi; l’abnorme numero dei danni alla persona di lievissima entità di origine speculativa; il ritardo nell’emanazione della disciplina per il risarcimento dei danni alla persona di più grave entità; o le norme tecnicamente sbagliate come quella che ha alterato il sistema *bonus-malus* o come quella che ha aumentato i costi di distribuzione mediante l’introduzione del divieto di monomandato agenziale; le incertezze normative e giurisprudenziali che hanno minato il sistema di risarcimento diretto; le carenze macroscopiche ed i ritardi della giustizia civile». Chiaro il problema posto dall’ANIA: come è possibile continuare a dibattere di prezzi, come se gli stessi fossero indipendenti dai costi? Secondo l’associazione infatti è impossibile trascurare le cause della distorsione del sistema risarcitorio della RC Auto, imputando alle sole compagnie la responsabilità della situazione.

«Al riguardo – ha continuato Cerchiai – occorre osservare innanzitutto che disquisire sulla congruità dei valori economici ai fini dell’equo e integrale risarcimento del danno alla persona di natura non patrimoniale è un esercizio che non può condurre a risultati di certezza assoluta, in considerazione dell’incommensurabilità del bene persona. Non si tratta del danno patrimoniale (le perdite economiche subite, il mancato reddito, le spese mediche

affrontate a seguito della lesione) che continuano ad essere accertabili agevolmente, ma del danno che in assoluto è di più difficile quantificazione. Il valore dell'uomo, un bene in astratto non monetizzabile, ma che pure deve formare oggetto di una valutazione economica ai fini del risarcimento. E allorché deve essere monetizzato, non può che formare oggetto di una "convenzione". Vale a dire di un atto che esprima una condivisione sociale ed economica dei valori da applicare, coniugando principi di equità e di sostenibilità del sistema».

Secondo l'ANIA insomma i valori economici, nel rispetto di una congruità e una proporzione di fondo riguardo alla gravità della lesione, vanno valutati anche in relazione alle risorse che la collettività può esprimere in un determinato contesto storico. Andare oltre significherebbe superare la soglia di sostenibilità del sistema risarcitorio. Solo il legislatore, e non certo i tribunali, può realizzare il temperamento tra gli interessi in gioco.

Ma non è tutto. È la stessa ANIA a riconoscere che la ripresa all'aumento dei prezzi è iniziata nel 2010 e sta proseguendo nel 2011, dopo ben cinque anni consecutivi di riduzione, nel corso dei quali in termini reali, ossia al netto dell'inflazione, il prezzo medio della copertura RC Auto era diminuito di oltre il 20 per cento. Ma perché questi aumenti? La motivazione viene trovata nei problemi della gestione tecnica: su 100 euro di premi incassati, le imprese nel 2009 ne hanno spesi 108. Nel 2010 su 100 euro di premi incassati ne hanno spesi 106. In due anni le imprese hanno perduto oltre un miliardo di euro.

«Non si può e non si deve chiedere alle imprese di assicurazione di avere sistematicamente perdite – spiega Cerchiai – la conseguenza sarebbe il crollo del mercato e le ricadute sarebbero devastanti per i danneggiati, per gli assicurati e per il sistema paese, considerato il ruolo che le imprese di assicurazione svolgono, come è riconosciuto unanimemente, quali investitori istituzionali e fornitori

di protezione e di garanzie». Tuttavia, a fronte di questi riconoscimenti non sono mancate le polemiche, legate a quelle che l'Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici ha definito la roulette delle cifre, con numeri più o meno fantasiosi con aumenti sino al 30 per cento in un solo anno.

«Non è così. Nel 2010 – hanno spiegato – l'aumento medio del prezzo della copertura RC Auto è stato del 4,8 per cento. Nei primi sei mesi del 2011, l'aumento calcolato su base annua è del 5,7 per cento. Anche i dati dell' ISTAT, che analizza i prezzi di listino (le tariffe) praticati da tutte le imprese nei numerosi comuni che costituiscono il campione statistico oggetto di rilevazione, mostrano a settembre 2011 un aumento tendenziale su base annua del 5,43 per cento.

Si tratta evidentemente di medie a livello nazionale, per cui è possibile che singoli assicurati abbiano subito aumenti più considerevoli. Resta ferma però sempre l'opportunità di sfruttare la concorrenza praticata dalle imprese, che esiste ed è vivacissima, e che può attenuare l'impatto dei costi.

La riduzione della frequenza sinistri che si sta registrando nell'ultimo anno fa auspicare una tendenziale stabilizzazione del prezzo della RC Auto nel corso del 2012, anche se i problemi strutturali di sempre non inducono all'ottimismo».

Senato, indagine sui costi dell'assicurazione

Per capire come e perché in Italia ci siano prezzi così alti per le assicurazioni si è mosso anche il Senato che con la sua Commissione Industria ha realizzato un'indagine conoscitiva sul settore auto con particolare riguardo alla dinamica dei prezzi dell'RC Auto.

È stato ascoltato il presidente di Allianz Italia, Cucchiani che, raffrontando il sistema italiano con quello dei principali paesi UE, ha sostenuto che le compagnie assicurative italiane risultano, in relazione ai costi di gestione, mediamente più efficienti delle altre

società europee, ma i costi dei sinistri che le compagnie devono sopportare sono significativamente maggiori rispetto a quanto avviene nella maggior parte dei paesi europei a causa di fenomeni fraudolenti che finiscono con l'incidere sull'ammontare dei premi assicurativi.

Insomma, niente di particolarmente nuovo ma, almeno, anche il Senato ha preso atto di una situazione pazzesca visto che il Presidente della Commissione, Cesare Cursi, ha ricordato che un recente studio del dipartimento del tesoro del Ministero dell'economia ha messo in luce come in Italia si siano registrati negli ultimi anni aumenti nel settore dell'RC Auto pari al 131 per cento...

Altro che aumenti dell'RC Auto...

Il peso dell'RC Auto, per quanto importante, nell'ambito della fiscalità globale che colpisce l'auto è quasi un dettaglio. Sembra un'iperbole ma non lo è, considerando il fatto che l'automobile ha un ruolo chiave sul fronte sociale per i posti di lavoro che genera e sul fronte economico, considerando che contribuisce per l'11,4 per cento alla formazione del PIL e addirittura per il 16,2 per cento al totale delle entrate tributarie. Una percentuale di contribuzione altissima, di cui però il Governo sembra non tener conto visto che poco prima dell'estate 2011 è stata introdotta anche un'ulteriore sovrattassa, quella relativa alle auto più potenti.

«Riteniamo un grave errore colpire per l'ennesima volta nel giro di poche settimane gli automobilisti italiani e l'automobile – spiegò all'ora a caldo in un comunicato stampa Jacques Bousquet, presidente dell'UNRAE, l'Associazione che rappresenta le case estere sul mercato italiano dell'automobile – settore che contribuisce già in modo molto consistente all'annuale gettito dell'Erario e alla salute dell'economia del Paese più in generale, soprattutto in un anno in cui il mercato automobilistico registrerà i volumi più bassi degli ultimi 15 anni».

«La volontà di applicare la sovrattassa fa, infatti, seguito alla decisione di aumentare di 4 centesimi al litro le accise sulla benzina, al forte incremento già in atto dei premi per l'assicurazione RC Auto, alla preannunciata revisione del gettito dell'IPT – destinato sicuramente a gravare in modo maggiore sulle vendite di auto nuove ed usate – alla volontà di applicare i pedaggi anche sui percorsi stradali quotidianamente affrontati dai pendolari», concluse Bousquet.

Gioielli? Rolls? No, al sud assicurazioni

Fra le tante polemiche scatenate dalle associazioni consumatori quella relativa alla situazione del sud è stata sicuramente la più colorita: «I continui aumenti delle polizze assicurative per le auto – ha spiegato infatti l'Osservatorio Nazionale 2011 di Federconsumatori – stanno diventando insostenibili soprattutto a Napoli e nel meridione». E non si arresta – denuncia l'associazione – l'aumento dell'assicurazione RC Auto in Italia: dopo i rincari registrati lo scorso anno, in media del +18 per cento, quest'anno le tariffe per assicurare la propria auto continuano a salire tanto che l'incremento medio si attesta al +12 per cento».

Cresce ancora, quindi, l'impressionante bilancio dei rincari registrati dal 1994 ad oggi, che si attesta ad oltre 186 per cento. Ad aggravare la situazione, inoltre, contribuiscono anche le azioni di disdetta e l'abbandono di intere zone da parte delle compagnie, soprattutto nel sud.

«Su questo versante – conclude Stornaiuolo – la Federconsumatori Campania ha già avviato tutti i procedimenti legali necessari. Azioni, quelle delle disdette massive, che rappresentano una vera e propria violazione dell'obbligo a contrarre».

Crescono i premi assicurativi

Clamorosa inversione di tendenza: nel 2010 sono tornati a crescere

– dopo tre anni consecutivi di flessione – i premi RC Auto visto che l'ammontare complessivo, pari a 17 miliardi, è aumentato a campione omogeneo del 4,5 per cento rispetto all'anno precedente. E con un numero di veicoli assicurati rimasto sostanzialmente stabile, il prezzo medio unitario della copertura è aumentato del 4,8 per cento. Questi gli ultimi dati dell'ANIA che precisa però che negli ultimi sei anni il prezzo medio dell'RC Auto si è ridotto del 7,6 per cento.

Ricordiamo che quando parliamo di 17 miliardi facciamo sempre riferimento all'importo a cui - fino al 2010 - va aggiunto il 23% di tasse, poi, a seconda delle Provincie, si arriva al 27 (nell'appendice del libro pubblichiamo tutta la tabella aggiornata).

Una fotografia precisa della situazione: l'Italia è caratterizzata da una serie di «inefficienze di sistema» che originano per l'assicurazione obbligatoria RC Auto «prezzi più alti che in altri paesi europei», ha evidenziato infatti il presidente dell'associazione delle imprese assicuratrici, che ha però puntato il dito contro il sistema e fattori strutturali ancora tutti sul tappeto, che vanno dalla frequenza dei sinistri molto superiore a quella dei maggiori paesi europei, alla «patologica diffusione delle frodi e assenza di strumenti idonei per combatterle». Queste inefficienze sono inoltre all'origine di un fenomeno tutto italiano: «Il costo dei sinistri pagati dalle compagnie è in Italia fra i più alti d'Europa», cresciuto del 45 per cento in 10 anni. «Questo è il vero problema da risolvere», ha concluso Cerchiai, sottolineando che su questo fronte la soluzione si può trovare «solo con interventi collegiali».

L'Italia si conferma inoltre il Paese con il livello di tassazione dei premi assicurativi tra i più alti in Europa. E ora, avverte l'ANIA, con il Federalismo provinciale, che abilita le Provincie ad aumentare o diminuire l'aliquota a loro destinata (oggi pari al 12,5 per cento) di 3,5 punti percentuali, il carico impositivo del ramo RC Auto è destinato a crescere.

La crisi colpisce il mercato delle assicurazioni

Inutile negarlo: la paura di contagio della crisi dei debiti sovrani e le difficoltà politiche dell'Italia nel cercare di uscire dalla crisi al ritmo degli altri paesi «potrebbero influire negativamente sulla raccolta complessiva dei premi assicurativi, soprattutto nei rami vita». È quanto sostiene l'ANIA nel rapporto *L'assicurazione italiana*. Il volume dei premi contabilizzati nel settore vita, «che era stato fortemente trainato nel 2009 e 2010 dalla vendita di prodotti di risparmio garantito», secondo lo studio, «potrebbe ridursi nel corso del 2011, rimanendo tuttavia di un ammontare analogo a quello del 2009 e ampiamente superiore a quello registrato nel biennio 2007-2008». Inoltre, secondo l'ANIA, «i premi contabilizzati del settore danni potrebbero crescere nel 2011 del 2,4 per cento, in linea con quanto registrato nel 2010 (+2,2 per cento).

Questo sviluppo continua a essere influenzato dall'evoluzione dei premi del ramo RC Auto che costituisce circa la metà di tutti i premi danni». Per questo settore, in particolare, «è possibile stimare un aumento della raccolta premi nell'ordine del 4/5 per cento per cento come conseguenza degli aumenti tariffari già realizzati, che via via si applicheranno ai rinnovi di polizze nel corso del 2011».

Secondo il rapporto dovrebbe invece rimanere «sostanzialmente invariata» la raccolta premi per il ramo corpi veicoli terrestri (ipotizzando una ripresa della vendita di nuove vetture nella rimanente parte dell'anno) e per il settore *Property* (incendio e altri danni ai beni). Una crescita si dovrebbe registrare, invece, per il ramo malattia come conseguenza di uno sviluppo delle coperture collettive. In lieve calo sono previsti i premi del ramo auto generale. Nel 2011 la raccolta premi danni complessiva dovrebbe così arrivare a 36,7 miliardi e l'incidenza rispetto al PIL aumentare solo lievemente, passando dal 2,31 per cento del 2010 al 2,35 per cento del 2011».

La patria dei truffatori

Il titolo della provincia con il più alto numero di truffe alle assicurazioni, in un Paese come quello italiano, rischia di essere un primato mondiale... Così con un certo sconforto gli abitanti di Crotone hanno appreso che la loro Provincia è in assoluto quella dove ci sono più truffatori nel settore delle assicurazioni: i numeri parlano chiaro perché lì c'è un'auto con 376 incidenti nel 2010, pari al 7,17 per cento del totale e un incremento del 22,48 per cento rispetto al 2009.

I dati sono contenuti in uno studio effettuato dal Sole 24 Ore su base dati ISVAP e poi denunciano che nella classifica delle dieci province con più truffe Crotone si piazza al quarto posto (dietro Caserta, Napoli e Foggia), mentre al nono posto c'è Reggio Calabria con 1.273 incidenti, pari al 5,93 per cento del totale ed un calo del 19,74 per cento rispetto al 2009.

L'identikit dei truffatori

Ha ragione Beppe Grillo quando dice che ormai nelle associazioni a delinquere ci si trova di tutto tranne i delinquenti: in una vasta organizzazione criminosa sgominata nel settembre 2011 a Frosinone, i carabinieri hanno arrestato periti, meccanici, carrozzieri, medici, avvocati e liquidatori...

Ventitré persone sono state arrestate in tutta la Regione Lazio, 172 deferite in stato di libertà per associazione per delinquere finalizzata alle truffe in danno delle compagnie di assicurazione, a mezzo di plurime falsità ideologiche in atti pubblici, di falsità in certificazioni, di simulazione di incidenti stradali mai avvenuti o di alterazione delle reali dinamiche e dei reali esiti dannosi di incidenti stradali veri e, infine, richiedendo il risarcimento sia per i falsi danni materiali che per i falsi danni fisici subiti dalle persone effettivamente o solo apparentemente coinvolte.

Una truffa che avrebbe fruttato loro circa 6 milioni di euro.

Assicurazioni razziste?

La nazionalità di un assicurato può determinare il prezzo di una polizza? Sembra una follia che oggi si debba discutere ancora di un tema del genere ma è proprio quello che sta succedendo. A prendere in mano il boccino della delicata, anzi delicatissima, partita è stata la compagnia Genialloyd tirata in ballo da un accordo stragiudiziale raggiunto con un tunisino e con “Associazione studi giuridici sull’immigrazione” e “Avvocati per niente onlus” che avevano firmato un ricorso per discriminazione contro la SPA in relazione alla maggiorazione delle polizze per i guidatori extracomunitari.

«Sottoporremo il tema – spiegano alla Genialloyd – della rilevanza della cittadinanza nell’assicurazione obbligatoria per RC Auto all’ANIA e alle istituzioni competenti onde eventualmente stimolare un aperto e più ampio dibattito». Motivo? «A seguito delle istanze formulate dalle associazioni ASGI e APN – dirette a ottenere da Genialloyd la rimozione della cittadinanza dai parametri utilizzati per la determinazione dei premi di assicurazione per la RC Auto – le parti hanno avviato una approfondita discussione volta a superare il problema, dandosi reciprocamente atto della complessità della questione. Ciò – continuano alla compagnia di assicurazione – con particolare riferimento al delicato rapporto tra le esigenze dell’impresa assicurativa (di rispetto della mutualità e di corretta rappresentazione dei rischi della assicurazione obbligatoria della RC Auto) e il principio fondamentale – invocato dalle associazioni – della parità di trattamento tra italiano e straniero nell’accesso a beni e servizi. All’esito di tale confronto Genialloyd, nell’ottica del miglior servizio al cliente, ha accolto la richiesta delle associazioni e ha deciso che, con decorrenza dal mese di giugno 2011, non utilizzerà nella costruzione delle proprie tariffe per la RC Auto il parametro della cittadinanza, riservandosi di sostituirlo con un parametro volto a profilare il rischio in funzione degli anni di guida in Italia o

con altro parametro non discriminatorio. Al contempo Genialloyd ha dichiarato la propria intenzione, nell'interesse comune, e anche al fine di uniformare il mercato sul punto, di sottoporre il tema della rilevanza della cittadinanza nell'assicurazione obbligatoria per RC Auto all'ANIA e alle istituzioni competenti onde eventualmente stimolare un aperto e più ampio dibattito sul tema».

Assicurazioni femministe?

Da anni tutte le statistiche dimostrano che non c'è nulla di più sbagliato del luogo comune “Donna al volante pericolo costante”, e le compagnie assicurative europee hanno finora applicato una deroga comunitaria al principio di uguaglianza fra i sessi per far pagare di più i premi della copertura assicurativa sugli incidenti d'auto agli uomini.

Il gentil sesso mostra infatti una maggiore attenzione alla guida ed un reale interesse alla manutenzione dell'auto, superiore rispetto a quello maschile. Una recente ricerca della APCO *Insight*, la gigantesca società di analisi di Washington, condotta su un totale di 3.500 automobilisti in Belgio, Francia, Germania, Italia, Polonia, Spagna e Gran Bretagna, evidenzia infatti una minore predisposizione delle donne ad adottare comportamenti scorretti alla guida.

Ne è un esempio l'elevato numero di uomini (71 per cento) che ammettono di essere pronti a superare più di un veicolo contemporaneamente su una carreggiata a doppio senso di marcia, contro il 53 per cento delle donne. O ancora di coloro che confessano di aver provato a spingere l'auto fino alla velocità massima (46 per cento gli uomini, 30 per cento le donne). Non solo: la ricerca evidenzia poi che in Europa la percentuale dei guidatori maschi che ammette di mettersi al volante per tornare a casa dopo aver bevuto un paio di bicchieri di birra o di vino è quasi doppia rispetto a quella delle donne (39 per cento contro 22 per cento).

Non solo: gli uomini sono più propensi a superare i limiti di

velocità in caso di neve o ghiaccio (33 per cento contro il 21 per cento delle donne), mentre c'è una minore differenza tra i due sessi quando ci si trova davanti ad un semaforo giallo: il 76 per cento dei guidatori maschi ammette di accelerare invece di rallentare, ma lo fa anche il 71 per cento delle donne. Insomma, in fatto di sicurezza non c'è partita: le donne battono nettamente gli uomini.

Così le assicurazioni si sono adeguate, facendo pagare di più gli uomini. Fino ad oggi però: adesso una sentenza della Corte di Giustizia dell'UE ha stabilito che dal 21 dicembre 2012 questa discriminazione non sarà più possibile.

«Prendere in considerazione il sesso dell'assicurato quale fattore di rischio nei contratti di assicurazione costituisce una discriminazione», ha fatto sapere la Corte dando ragione a un'associazione belga per i diritti del consumatore e a due privati cittadini, autori di un ricorso contro la legge belga di trasposizione della direttiva UE che ammetteva la deroga.

La direttiva 2004/113/CE vieta qualsiasi discriminazione fondata sul sesso per quanto riguarda l'accesso a beni e servizi e la loro fornitura – ricorda la Corte – in linea di principio, essa vieta di prendere in considerazione il criterio del sesso per calcolare i premi e le prestazioni assicurative dei contratti di assicurazione conclusi dopo il 21 dicembre 2007 (termine ultimo per la trasposizione della direttiva).

Essa prevede però un'eccezione in virtù della quale gli Stati membri possono, a partire da tale data, autorizzare delle deroghe alla regola dei premi e delle prestazioni *unisex*, a condizione che possano garantire che i dati attuariali e statistici su cui si basano i loro calcoli sono affidabili, regolarmente aggiornati e a disposizione del pubblico».

Le deroghe, ricorda la Corte, sono consentite solo se la legislazione nazionale non ha già applicato la regola dei premi e delle prestazioni unisex e cinque anni dopo il termine ultimo per la trasposizione

della direttiva, ossia il 21 dicembre 2012, gli Stati membri devono riesaminare la motivazione delle deroghe, tenendo conto dei più recenti dati attuariali e statistici e della relazione presentata dalla Commissione tre anni dopo la data di recepimento della direttiva. Il rischio, secondo la Corte, è che «la deroga alla parità di trattamento tra donne e uomini prevista dalla direttiva sia permessa dal diritto dell'Unione a tempo indefinito. Pertanto, una disposizione che consenta agli Stati membri interessati di mantenere senza limiti di tempo una deroga alla regola dei premi e delle prestazioni unisex è contraria alla realizzazione dell'obiettivo della parità di trattamento tra donne e uomini e deve essere considerata invalida alla scadenza di un adeguato periodo transitorio».

Insomma, andiamo verso una RC Auto unisex in Europa, anche se la federazione europea delle compagnie assicuratrici, la CEA, appare perplessa: «La decisione dei giudici di non riconoscere che il sesso rappresenta un legittimo fattore nella tariffazione dei contratti – spiegano – è una brutta notizia per i clienti delle assicurazioni perché anche se gli uomini hanno una percentuale di incidenti di auto nettamente superiore a quella delle donne conducenti, questo non si potrà più riflettere sui premi di assicurazione».

Sicurezza per tutti ma non per i pedoni

Si sa, le prime vittime della strada sono i pedoni. Con costi assicurativi che vanno alle stelle e che incidono quindi sulle tasche di tutti. Il fenomeno inizia ad assumere aspetti preoccupanti anche perché le auto moderne sembrano ignorare il problema: offrono standard di protezione sempre più elevati per gli occupanti ma sul fronte della protezione pedoni siamo sempre lontani dal punteggio massimo che si raggiunge ormai (per fortuna) facilmente.

Qualche esempio per capire il discorso: nell'ultima serie di test sono stati esaminati 10 modelli di auto. Ossia l'Audi A6, la BMW

x3, le Chevrolet Aveo e Orlando, la Citroen DS5, la Hyundai i40, la Kia Picanto, l'elettrica Opel Ampera, le Volkswagen Golf Cabriolet e Jetta. Tutte macchine ovviamente premiate con il massimo punteggio di 5 stelle, tranne la Picanto, ma solo perché non ha di serie il fondamentale controllo elettronico della stabilità ESP. Il punto è che questa votazione si riferisce solo alla protezione di pilota e passeggeri. Se infatti andiamo a vedere cosa succede per i pedoni scopriamo che l'Opel Ampera, l'Audi A6 e la Citroen DS5 raggiungono standard minimi e che – addirittura – nessuna delle dieci vetture testate otterrebbe le 5 stelle con i nuovi e più stretti criteri in vigore dal 2012...

Oggi fra l'altro, EURONCAP, il programma internazionale per la sicurezza dei veicoli (promosso dall'ACI con altri Automobile Club internazionali insieme a varie associazioni di produttori, consumatori ed assicurazioni, nonché sette governi europei) ha un sito in italiano, per cui tutti possono scoprire che per i pedoni si fa davvero poco.

Un mondo pericoloso

Quando si parla di frodi assicurative si ha sempre l'impressione che ci si trovi di fronte a una massa sfuggente di automobilisti furbi, un po' come avviene per il mondo dell'evasione fiscale dove i protagonisti sono quasi sempre una massa silenziosa. In questo campo però non è così: dietro le truffe ci sono pericolose organizzazioni criminali senza scrupoli pronte a tutto.

Come quella, ad esempio che nel novembre del 2011 cercò di uccidere un investigatore privato che stava indagando, per conto della Allianz Assicurazioni, su strani sinistri.

Tutto cominciò quando il detective trovò una scritta minacciosa ("Fatti gli affari tuoi") incisa con un cacciavite sulla fiancata della sua auto. Poi, poco dopo, mentre guidava in autostrada, fu costretto a una manovra di emergenza per salvarsi, perché gli avevano

sabotato i freni: per gli inquirenti fu un tentato omicidio quello a cui scampò l'investigatore. E non si tratta di un'illusione ma di quanto è emerso dall'inchiesta che a Firenze ha portato all'arresto di otto persone, con altre 132 indagate, oltre al sequestro di una carrozzeria e di 60 auto; in tutto sono 170 le truffe già accertate dai carabinieri.

Tornando al tentato omicidio, l'investigatore ovviamente si accorse dell'insulto inciso sulla carrozzeria ma sconcertato, salì comunque in macchina e si mise a guidare verso Bologna, senza problemi; però arrivato in autostrada, mentre andava ad una certa velocità, i freni non rispondevano più ai comandi e fu costretto a fermare la vettura facendola strisciare contro il guard rail. Successivamente fu scoperto che all'auto erano stati tagliati i tubi dell'olio dei freni. «Un sabotaggio fatto con perizia, da persone esperte – ha commentato il pm Giuseppe Bianco – Il guasto si doveva verificare quando l'auto fosse arrivata in autostrada, come poi è successo».

Auto blu, il peso delle assicurazioni

Nella polemica delle auto blu il costo delle assicurazioni ha un peso rilevante, soprattutto quando la gestione del parco auto non è seguita con la dovuta cura, anzi praticamente abbandonata a se stessa: anche quando le vetture sono inservibili perché danneggiate o ferme per anni in garage nessuno si premura di sospendere o disdire l'assicurazione. Un caso tipico è il parco auto della sanità che, quando viaggia su quattro ruote, si tinge di blu. Le aziende sanitarie, come tutte le amministrazioni pubbliche del nostro Paese, hanno infatti il loro nutrito parco auto a disposizione dei propri dirigenti: oltre 22 mila vetture tra blu (a disposizione di presidenti, dirigenti, etc.) e grigie (a disposizione degli uffici).

Un "garage" che costa caro alle casse dello Stato: tra autisti, altro personale e spese di gestione delle auto si sfiorano i 290 milioni di euro l'anno. È il quadro che emerge dal secondo monitoraggio sul

parco auto della pubblica amministrazione voluto dal ministro Renato Brunetta e realizzato dal Formez PA, che ha coinvolto anche il 72 per cento delle amministrazioni pubbliche della sanità, tra ASL e aziende ospedaliere.

L'indagine – a cui hanno preso parte 214 ASL su 284 interpellate – suddivide le vetture in tre categorie: “blublu”, “blu” e “grigie”. Le prime sono di rappresentanza e vengono assegnate, tra gli altri, ai vertici istituzionali degli enti pubblici centrali e locali; le seconde sono le auto utilizzate dai dirigenti delle aziende, mentre quelle “grigie” sono le vetture a disposizione degli uffici. Secondo i numeri del Ministero – che parla espressamente di “dati stimati” – al 31 dicembre 2010 il parco auto delle Asl risulta composto da 821 auto tra “blublu” e “blu” e 21.652 vetture grigie. Per un totale di 22.473 auto. A guidarle sono 2.305 autisti, che costano allo Stato circa 104 milioni di euro l'anno. Ma considerando anche il personale dedicato alla gestione del parco auto – altri 2.919 dipendenti – la spesa supera i 185 milioni di euro. E non è finita, perché mantenere una vettura, anche ferma in garage, come sappiamo costa caro. Tra bollo, assicurazione, piccoli e grandi manutenzioni, un'auto “blu” arriva a costare circa 10 mila euro l'anno e una “grigia” oltre 4 mila. Per un totale di 102,6 milioni, che sommati ai 185,4 milioni di euro di spesi per il personale porta a un esborso complessivo annuo di 288 milioni.

Record di truffe alle assicurazioni, Campania in testa

Sembra senza fine l'aumento delle frodi sui sinistri stradali ai danni delle assicurazioni. Nel 2009 sono stati rilevati infatti qualcosa come 83.378 truffe, pari al 2,5 per cento di tutti i sinistri accaduti e denunciati nell'anno stesso, mentre nel 2008 la percentuale era pari al 2,31 per cento. Il rapporto *L'assicurazione italiana 2010-2011* dell'ANIA, l'associazione nazionale fra le imprese assicuratrici insomma traccia un quadro preoccupante perché la tendenza al

rialzo delle truffe sembra senza fine. La maglia nera? Va alla Campania, che presenta l'incidenza dei sinistri truffa più elevata d'Italia: il 9,58 per cento a fronte di una media nell'Italia meridionale pari al 6,62 per cento. Per quanto riguarda l'Italia settentrionale, anche nel 2009 è la zona del Paese dove si registrano meno sinistri connessi con episodi fraudolenti: l'incidenza dei sinistri con frode è stata pari a 0,91 per cento (era 0,85 per cento nel 2008). Nelle regioni del centro è il Lazio ad avere l'incidenza dei sinistri con frode più elevata e pari a 2,06 per cento, in aumento rispetto al 2008 quando era pari a 1,66 per cento. Tale andamento è stato determinato essenzialmente dalla città di Roma che nel 2009 registra un incremento di sinistri fraudolenti del 27,5 per cento.

Grido d'allarme dalla Calabria

«Calabria abbandonata anche dalle compagnie di assicurazione auto. Sarebbe opportuno un intervento istituzionale». È quanto ha sostenuto il segretario-questore del Consiglio regionale Giovanni Nucera in una conferenza stampa «a fronte delle lamentele e degli allarmi che provengono da varie zone della regione e, in particolare, dalla Locride, sull'impossibilità per molti automobilisti di sottoscrivere un contratto sulla responsabilità civile auto».

«Secondo una stima delle forze dell'ordine, in Italia – ha affermato Nucera – almeno tre milioni e mezzo di autoveicoli circolano senza assicurazione.

Questo a causa dei costi sempre più esorbitanti delle polizze assicurative. Ma c'è di più, perché molte compagnie hanno deciso di abbandonare le aree in cui si registra il maggior numero di truffe per falsi incidenti. Avviene così che oltre alla beffa di scaricare sugli automobilisti onesti e virtuosi alla guida i *deficit* negativi dei falsi incidenti, molte compagnie hanno addirittura chiuso i loro sportelli e tutte le sub-agenzie presenti sul territorio. Un fenomeno che sta colpendo, in particolare, la Locride, dove molti automobilisti

non trovano più nessuna compagnia disposta a sottoscrivere un contratto di assicurazione».

«Oltre ad un problema di sicurezza sociale a causa di veicoli circolanti senza alcuna garanzia assicurativa, questa situazione – ha proseguito Nucera – rischia di favorire quelle compagnie che pur scegliendo di restare sul territorio impongono premi insostenibili per la già precaria economia calabrese».

Da qui il «grido d'allarme, affinché – ha concluso Nucera – i rappresentanti politici nazionali ed il Consiglio regionale affrontino con decisione questa tematica».

Senza tagliando reato, fra reati

Guidare senza copertura assicurativa può costare caro, carissimo. E non solo per le sanzioni previste per questo tipo di violazione: chi viaggia senza tagliando normalmente lo fa perché “costretto” da altri tipi di reati, a volte più gravi. Per capire il discorso basta studiare due casi di cronaca, clamorosi certo, ma emblematici e – purtroppo – comuni: in piena estate del 2011 la polizia municipale di Verona ha multato con una sanzione di 3.500 euro un 41enne di Bovolone (Verona) mentre guidava, senza patente, un'auto non revisionata e senza assicurazione. L'uomo è stato fermato in corso Venezia da una pattuglia di vigili di quartiere, mentre viaggiava sulla FIAT Punto di un amico, che è stata sequestrata e venduta all'asta dopo la sentenza. L'uomo è senza patente dal 2004, quando gli era stata sospesa. Fermato due anni fa dalle Forze dell'Ordine, aveva subito la revoca definitiva della patente dalla Prefettura, come previsto dal Codice della Strada. Sorpreso nuovamente alla guida per l'uomo è scattata la denuncia penale.

Può sembrare un caso limite, ma non è così. Stesso discorso per un vicentino residente alle Fornaci, privo di patente, perché sospesa a tempo indeterminato: è incappato per due volte in pochi giorni in una pattuglia della polizia locale. La sua auto e il suo motorino

non erano assicurati e in più è stato trovato alla guida del ciclomotore in stato di ebbrezza. Ora rischia una maximulta fino a 17 mila euro.

Il protagonista della vicenda è un signore di 64 anni fermato a fine luglio 2011 una prima volta e trovato senza patente: gli era infatti stata sospesa a tempo indeterminato dalla motorizzazione civile ai primi di luglio, dopo che aveva esaurito tutti i punti a disposizione a causa delle infrazioni commesse e non si era presentato all'esame di idoneità tecnica. Non solo: l'assicurazione obbligatoria della Ford Fiesta che stava guidando era scaduta.

Ciò ha comportato una sanzione di 798 euro per l'assenza di assicurazione e la segnalazione dell'automobilista alla Prefettura per circolazione con patente sospesa, con sanzione da determinare a cura del Prefetto da un minimo di 1.886 euro ad un massimo di 7.546 euro, oltre al sequestro dell'auto ai fini della confisca. Agli agenti era sembrata una "batosta" sufficiente a far passare ogni velleità anche al guidatore più incallito, ma lunedì 1 agosto il sessantaquattrenne è stato nuovamente sorpreso alla guida di un altro veicolo nella zona di via Legione Antonini. Questa volta il vicentino era in sella ad un ciclomotore Piaggio, anch'esso non assicurato.

L'uomo è stato nuovamente segnalato alla Prefettura per guida con patente sospesa (altra multa da 1.886 a 7.546 euro, a seconda delle decisioni del Prefetto), è stato sanzionato per circolazione senza assicurazione obbligatoria (altri 798 euro) e, come se non bastasse, ha ricevuto un'ulteriore sanzione di 500 euro perché guidava il ciclomotore con un tasso alcolemico superiore al consentito. Anche il motorino gli è stato sequestrato ai fini della confisca. Dal comando della polizia municipale spiegano che il sessantaquattrenne potrebbe battere il record della storia delle sanzioni elevate dalla polizia locale di Vicenza. Ma sono solo alcuni casi emblematici di come il caso di recidiva sia piuttosto diffuso in questo tipo di infrazione.

Tagliandi falsi ma perfetti

La falsificazione dei tagliandi assicurativi, ancora cartacei come 50 anni fa, ormai ha raggiunto livelli di perfezioni assoluti. Al punto che la procura di Bari ha sgominato una banda composta da tre falsi agenti assicurativi che hanno raggrirato centinaia di persone con le loro polizze fasulle.

Certo, offrivano contratti per auto e moto a prezzi vantaggiosi, ma erano completamente falsi e per venire a capo della vicenda sono state necessarie accurate perquisizioni da parte dell'arma dei carabinieri perché i truffatori titolari della falsa agenzia avevano migliaia di documenti, falsi ovviamente, che avevano realizzato per raggrirare gli automobilisti.

Gli investigatori sono rimasti letteralmente schoccati dalla perfezione dei tagliandi e dei contratti assicurativi, talmente fedeli agli originali che durante i controlli di routine ai posti di blocco sarebbe stato impossibile per le forze dell'ordine capire che i talloncini erano completamente falsi.

La croce dell'ISVAP...

D'accordo, forse gli sarà sfuggita, ma nulla succede mai per caso... Così è con un certo stupore che il 17 novembre scorso, i partecipanti del *Consumers' Forum* di Roma hanno sentito dire da Giancarlo Giannini, presidente dell'ISVAP (Istituto per la Vigilanza sulle Assicurazioni Private) che «l' RCAUTO è la dannazione della nostra Autorità». Una battuta utilizzata per definire un settore in cui le tariffe crescono, nonostante gli interventi dell'istituto... Motivo? «Nell'RCAUTO – ha spiegato Giannini – esiste un monumento all'asimmetria: abbiamo da una parte l'obbligo a contrarre e dall'altra la libertà tariffaria garantita dall'Unione europea. Questo comporta che in molti casi le compagnie eludano indirettamente l'obbligo offrendo premi altissimi, non gestibili da parte degli automobilisti.

Al Sud un liquidatore ha 1.500 pratiche, contro una media nazionale di 790. Non sono contrario all'istituzione di un'agenzia antifrode, anzi, ma – ha concluso – le compagnie hanno già la possibilità di gestire le frodi».

I giovani italiani, fatalisti in auto

Nonostante in Italia ogni due giorni muoia un guidatore al di sotto dei 30 anni, spesso i ragazzi sottoscrivono polizze base perché ritengono altamente improbabile incorrere in un incidente stradale. Questa l'inedicabile scoperta di una ricerca promossa dalla compagnia online Quixa e condotta da MPS – *Marketing Problem Solving* – secondo la quale i giovani addossano le responsabilità in caso di incidente stradale tutte alla sfortuna, all'incapacità degli altri, mai al comportamento del conducente. Con l'aggravante che ogni volta che un guidatore inesperto sopravvive a una grave imprudenza si rafforza in lui il convincimento di essere immune dai rischi di incidente stradale. Insomma un pericoloso atteggiamento fatalista emerge con prepotenza dalla ricerca “Stetoscopio – Il sentire degli assicurati italiani”.

Una ricerca approfondita che non mette in risalto solo i fatalisti ma che individua quattro diversi profili di guidatore – i fatalisti, gli agguerriti, i disarmati e i sereni – con differenti tipologie di comportamento messe in atto in caso di incidente stradale.

Quello che pensano i fatalisti lo sappiamo, ma gli agguerriti? «Si tratta – spiega la ricerca – per lo più di uomini adulti che, temendo di non veder rispettati i propri diritti in caso di incidente, mettono in atto tutte le misure preventive e reattive adatte a fronteggiare la situazione. Sono soliti sottoscrivere polizze con garanzie aggiuntive come la tutela legale, la responsabilità civile dei trasportati, la mini-kasco e il *bonus* protetto. Memorizzano la targa dell'altro veicolo, fotografano le auto incidentate e chiamano i vigili se coinvolti in un incidente; nelle settimane successive presidiano

l'andamento della pratica, fino alla chiusura della stessa».

I disarmati sono, invece, in prevalenza donne, che vivono il sinistro con istintiva preoccupazione per la propria incolumità e quella delle persone coinvolte, senza però mettere in campo strategie specifiche per fronteggiarlo. Affidano con ansia la gestione della pratica all'assicurazione perché non sono in grado di monitorarne l'andamento.

Al contrario, i sereni, sia uomini che donne adulti, affrontano un'incidente stradale con relativa tranquillità sulla base di una buona conoscenza di pacchetti assicurativi, norme comportamentali e pratiche burocratiche da sbrigare. Sottoscrivono polizze, non necessariamente ricche di opzioni, ma frutto di un'attenta riflessione sulla base di effettive necessità. Denunciano il sinistro all'assicurazione e attendono gli sviluppi della pratica di cui conoscono l'*iter* perché, a differenza degli agguerriti, non sono sospettosi.

Il meteo per l'Rcauto

“Altissima” in Campania, Puglia e Calabria, “fresca” in Valle d'Aosta, Friuli, Basilicata e Veneto. Arriva il meteo per l'RC Auto, una divertente idea di uno dei tanti siti *on line* per confrontare i prezzi delle compagnie (cercassicurazioni.it) che ha realizzato un modo diverso per “misurare la temperatura” dell'RCAUTO.

Tutto nasce dall'analisi dei migliaia di preventivi effettuati mensilmente dagli esperti e così i navigatori, una volta selezionata la provincia di interesse, possono vedere visualizzata istantaneamente il livello dei prezzi RC (indicato come scostamento dalla media nazionale), la dinamica dei prezzi dalla seconda metà del 2010 a oggi e lo sconto medio ottenibile dai clienti attraverso la comparazione su internet. Va detto però che normalmente chi va su questi siti è un consumatore che ha più aumenti, quindi premi alti, insomma appartiene ad una fascia di utenti un po' diversa da quella della realtà.

Detto questo, dall'analisi emerge – ancora una volta... – che le

regioni in cui l'RC Auto è più cara sono la Campania (+68,5 per cento rispetto alla media nazionale), seguita dalla Puglia (+34,9 per cento) e dalla Calabria (+28,1 per cento). Opposta la situazione in Valle d'Aosta (-34,4 per cento), in Friuli (-31,5 per cento), in Basilicata (-24,1 per cento) e in Veneto (-20 per cento). In altre regioni del NORD Italia (Lombardia, Trentino e Piemonte) e del centro/SUD (Umbria e Molise) si rilevano prezzi inferiori alla media nazionale con una percentuale compresa fra il 20 e il 10 per cento.

Le compagnie telefoniche

Il proliferare delle proposte che piovono sul mercato da parte delle compagnie assicurative telefoniche fa nascere il dubbio: ma convergono davvero? La domanda serpeggia da anni nel settore anche perché, proprio per loro natura, queste aziende usano il web, i palmari e i telefoni stessi per fare promozione, quindi arrivano in modo più diretto ai clienti. A questa domanda ha cercato di dare risposta l'Autorità Garante della Concorrenza nella sua indagine conoscitiva sul settore, presentata nell'ottobre del 2011 in Senato.

Il risultato è stato abbastanza clamoroso, perché si è scoperto che, soprattutto per quanto riguarda il gentil sesso femminile, le compagnie telefoniche sono in genere più convenienti di quelle tradizionali, ma molto dipende però dal profilo del cliente. Fra l'altro va detto che le compagnie telefoniche non operano in maniera uniforme su tutto il territorio nazionale, ma hanno un raggio di attività prevalentemente concentrato nelle regioni centro-settentrionali del Paese e risultano quasi assenti nel SUD Italia. «Si può affermare, spiegano all'Autorità Garante della Concorrenza, che le compagnie telefoniche tendono ad operare prevalentemente con determinate categorie di rischio. Tali categorie comprendono i soggetti che sono coinvolti in un minor numero di sinistri e quelli che risiedono nelle regioni del Paese caratterizzate da una

minore frequenza sinistri (Centro e NORD). La selezione di tali categorie di rischio da parte delle compagnie telefoniche avviene mediante l'offerta di polizze a prezzi più contenuti di quelli delle compagnie tradizionali. Infatti, come emerge dalle prime osservazioni, considerando il differenziale tra i premi offerti tramite il canale tradizionale e quello telefonico (da parte di uno stesso gruppo assicurativo) questo risulta diverso nelle varie aree geografiche. In particolare, sembra che le compagnie tendano a selezionare la domanda – evitando di assumere elevati rischi in zone quali alcune province del SUD – non differenziando in modo significativo i premi offerti tramite il canale telefonico rispetto al canale tradizionale; diversamente da quanto avviene in varie zone soprattutto nel NORD».

«Questi comportamenti – concludono – fanno sì che la spinta competitiva del canale più evoluto appare molto limitata proprio nelle aree del Paese dove i premi sono elevati e ciò non tanto per la scarsa propensione al ricorso a tale modalità di acquisto delle polizze da parte della domanda, bensì per una scelta strategica delle imprese. Il fenomeno osservato è indicativo del fatto che i gruppi assicurativi cui fanno capo sia le compagnie assicurative tradizionali sia quelle telefoniche stanno riallocando determinati rischi dalle prime alle seconde, dove sono in grado di avere margini potenzialmente più elevati».

Automobilisti infedeli

Il 32 per cento degli italiani ha cambiato compagnia assicurativa. E il 97 per cento di loro lo rifarebbe. Dall'indagine di facile.it, noto comparatore di polizze auto, emerge una grande infedeltà da parte dei clienti rispetto alle polizze RC Auto. Motivo? La crisi che morde duro e che spinge gli automobilisti a cercare tutti i modi per risparmiare.

«All'inizio del 2009 – ha dichiarato Alberto Genovese, Ammini-

stratore delegato dell'azienda alla presentazione dei dati – meno del 10 per cento degli italiani sceglieva, al termine del contratto, una nuova compagnia assicurativa. L'indagine di facile.it, a cui hanno risposto oltre 1000 utenti alle prese con il rinnovo della polizza auto o moto, ha evidenziato come oggi sia sempre più diffusa la consapevolezza che comparare più preventivi sia utile al risparmio.»

Per il 75 per cento di chi ha scelto di cambiare assicurazione, infatti, il fattore determinante è stato il prezzo più competitivo offerto da una compagnia concorrente. Per il 12 per cento la spinta per guardare ad altre proposte è stata un'esperienza negativa con la propria compagnia. Il passaparola (8 per cento) e l'aver ottenuto allo stesso prezzo anche coperture aggiuntive (5 per cento) sembrano essere altri elementi importanti nella scelta.

Certo, è vero che chi ha scelto di non cambiare polizza, nel 40 per cento dei casi ha detto di averlo fatto perché si fida del proprio assicuratore, ma non va dimenticato che nel 21 per cento dei casi gli automobilisti hanno dichiarato il proprio scetticismo nei confronti di promozioni e offerte su internet, mentre nel 16 per cento ha ammesso di non voler perdere tempo a confrontare proposte alternative. Il 22 per cento del campione rimasto con la stessa compagnia, infine, conferma il proprio marchio assicurativo perché questo offre vantaggi particolari per la propria categoria professionale.

PARTE SECONDA

Incredibili quelle storie

Cosa significa in realtà avere 3,5 milioni di auto che circolano senza copertura assicurativa? Come si traduce in realtà avere il record mondiale di colpi di frusta? Ecco un incredibile spaccato di eventi. Situazioni incredibili e che potrebbero essere considerate comiche se non nascessero da una realtà tragica

Il dramma dei non assicurati

È vero, in Italia abbiamo tre milioni e mezzo di auto che vanno in giro senza assicurazione e siamo in una situazione di anarchia gravissima. Ma di questi automobilisti non tutti sono truffatori incalliti perché spesso – a parte le auto che non circolano perché in riparazione o parcheggiate in garage privati – fra le fila di questi “portoghesi” ci sono disperati o automobilisti costretti dalla necessità a viaggiare senza copertura assicurativa: polizze troppo alte, mancanza del permesso di soggiorno, improvvisa crisi economica. D'accordo, di fronte all'impossibilità di poter stipulare un contratto di assicurazione non bisognerebbe comunque circolare, qualsiasi necessità ci sia. Ma il caso di Torino, avvenuto il 27 maggio 2011 deve comunque far riflettere. Un uomo di 68 anni infatti si è ucciso con un vecchio fucile da caccia poco dopo un controllo in autostrada quando è stato trovato alla guida della sua auto, priva di assicurazione.

L'uomo era stato infatti fermato per un controllo di routine da una pattuglia della polizia stradale di Susa allo svincolo autostradale di Rivoli, alle porte di Torino. Mentre gli agenti redigevano il verbale l'uomo ha chiesto di potersi allontanare di poche decine di metri per poter aprire i cancelli del campo sportivo di via Isonzo, all'interno del quale gestiva il bar, per permettere l'accesso ai frequentatori del campo sportivo che di lì a poco sarebbero arrivati. La pattuglia, finita la scrittura degli atti, lo ha raggiunto al campo sportivo e lo ha trovato all'interno di uno sgabuzzino privo di vita.

Finte assicurazioni? No, finto assicuratore...

Non ci sono solo le finte assicurazioni ma anche qualcosa di più: i finti assicuratori. Un caso clamoroso è stato scoperto a Biella a metà 2011 quando un distinto signore si fingeva un agente assicurativo e continuava a vendere polizze ai clienti come se nulla fosse. Ma come è stato possibile tutto ciò? E come facevano

gli automobilisti a cadere in questa rete?

Il fatto è che il truffatore, un 51enne, residente a Netro (Biella), era stato licenziato dalla sua società di assicurazione un anno fa e aveva conservato tutto il materiale d'ufficio. L'uomo utilizzava infatti gli stampati originali che aveva trafugato dalla sua agenzia e incassava regolarmente i premi versati dai suoi clienti. Così i poveri automobilisti che sono incappati nella rete di questo strano assicuratore avevano ben poche speranze di scoprire l'inghippo. Per loro fortuna, però, l'assicuratore è stato smascherato e quindi denunciato per truffa aggravata continuata e falsità in scrittura privata.

Truffe, maxi retata

Quello messo a segno dai carabinieri del comando provinciale di Firenze, l'11 novembre del 2001, è stato probabilmente il colpo più duro inferto alla criminalità organizzata specializzata in truffe ai danni delle assicurazioni: otto misure cautelari e ben 132 persone finite sul registro degli indagati per presunte truffe assicurative. Una carrozzeria e decine di autovetture sequestrate. Questa la maxi operazione che ha riguardato le province di Firenze, Prato, Pistoia, Siena ed altre località della regione Toscana e che ha visto impegnati un centinaio di carabinieri del Comando Provinciale di Firenze.

Battezzato "Operazione Polizze Sicure", il blitz è stato il frutto di una lunga e accurata indagine che si è sviluppata per mesi attorno ad un nucleo di carrozzieri, avvocati e periti assicurativi che da anni si erano specializzati nelle frodi nel settore della responsabilità civile degli autoveicoli, realizzando un giro d'affari che solo negli ultimi mesi – e solo con riferimento al limitato campione di sinistri esaminato – aveva raggiunto e superato il milione di euro di illecito.

L'indagine, condotta dai Carabinieri di Lastra a Signa sotto la direzione della Procura della Repubblica di Firenze diretta da

Giuseppe Quattrocchi, e coordinata dal Sostituto Giuseppe Bianco, è stata avviata in seguito alle denunce delle varie compagnie assicurative truffate che, insospettite da richieste di risarcimento ripetute ingenti e relative ad un numero abnorme di sinistri, aveva incaricato l'agenzia investigativa specializzata nel settore delle frodi RC Auto, di condurre un autonomo studio, ricevendo allarmanti rapporti sulla veridicità degli incidenti. L'attività d'indagine dei Carabinieri ha preso in esame oltre 170 sinistri stradali, passando al setaccio una mole enorme di atti, con dettagliate analisi tecniche e grafologiche dei modelli di constatazione amichevole di sinistro e dei carteggi intercorsi fra le compagnie assicurative e i capi della organizzazione. Sentiti decine di soggetti coinvolti nei vari sinistri. Il reato ipotizzato è di associazione a delinquere finalizzata alla truffa.

Vigili si fanno multe a vicenda

Viaggiare senza assicurazione sembra un reato piuttosto comune dalla parti di Palermo dove è stato fermato e quindi multato perché viaggiava su uno scooter senza la copertura assicurativa, Enrico Riva Sanseverino, ex presidente dell'Ordine degli avvocati del capoluogo e attuale presidente dell'Urega (L'Ufficio Regionale per l'Espletamento di Gare per l'Appalto di lavori pubblici). Il fatto è che non solo il tagliando dello scooter era scaduto, ma anche quella dell'auto dei vigili... Così Riva Sanseverino ha fatto mettere a verbale l'infrazione dei vigili, chiedendo che gli agenti si sanzionassero a vicenda. Il comandante della polizia municipale, Serafino Di Peri, fa sapere di avere avviato le verifiche e non esclude sanzioni. In ogni caso, spiega «le nostre assicurazioni vengono pagate automaticamente e da questo punto di vista tutto è in regola. Semplicemente per una dimenticanza il nuovo tagliando non è stato esposto sul parabrezza della pattuglia». La stessa dimenticanza in cui sarebbe incorso Riva Sanseverino...

Anche la polizia municipale senza assicurazione

Il carabiniere delle compagnie di Ischia non credeva ai suoi occhi: per un controllo assolutamente casuale nell'aprile del 2011 si è trovato davanti ad una macchina della polizia municipale di Barano d'Ischia (Napoli) priva di copertura assicurativa. Così – la legge è legge – ha sottoposto a sequestro amministrativo l'auto di servizio della polizia municipale. Basterebbe questo per rendere incredibile la storia, ma c'è dell'altro. Ancora più incredibile: durante alcuni controlli è stata verificato che l'auto di servizio della polizia municipale, dotata anche di lampeggianti blu, era sprovvista di assicurazione già da qualche anno. Non solo: anche la macchina dell'ufficio tecnico comunale circolava sprovvista dell'obbligatoria assicurazione. Soluzione? Una vera e propria retata: i carabinieri hanno fatto arrivare sul posto un carro attrezzi che, ad una ad una, ha prelevato e portato via le auto del Comune non in regola che sono state sottoposte a sequestro amministrativo, così come prescritto dalla legge...

Doppio sequestro con salto mortale

In Italia, si sa, ci sono tre milioni e mezzo di auto senza assicurazione, così l'ASAPS, associazione amici polizia stradale, nel settembre del 2011 decide di mandare il suo fotografo Vincenzo Coraggio ad effettuare un servizio fotografico autorizzato con la polizia municipale di Roma sui controlli per il contrasto alle scoperture assicurative e ai falsi certificati RCA. Insomma, routine per illustrare un'inchiesta. Appuntamento alle ore 10 del 21 settembre in Piazza S. Croce in Gerusalemme e subito nella rete incappa la prima vittima: un furgone che trasporta formaggi e salumi viene trovato senza assicurazione, anzi con la polizza scaduta dal luglio 2010. Scatta quindi immediatamente la contestazione e sanzione ai sensi del 193 codice della strada, fermo del veicolo e sequestro amministrativo.

Tutto come da copione: la polizia chiama il carro attrezzi per portare via il furgone, ma quando arriva il mezzo per il trasporto del furgone una vigilessa decide di chiedere – visto che è lì per fare controlli – patente, libretto e assicurazione al conducente del carro attrezzi. E, sorpresa, anche il carro attrezzi ha la sua assicurazione scaduta.

Quindi tutto da rifare. Stessa procedura di sanzione con fermo del veicolo e sequestro amministrativo anche per il carro attrezzi. Con una nuova chiamata ad un secondo carro gru: uno per il furgone dei salumi e l'altro per il carro attrezzi...

Assicurazioni false, record degli stranieri

È in continua crescita il fenomeno delle false assicurazioni auto da parte di stranieri. Una crescita esponenziale e che sfugge a qualsiasi statistica, al punto che solo attraverso controlli empirici e fatti di cronaca si riesce a capire la portata di questa piaga sociale. Una delle zone più colpite è il Friuli Venezia Giulia e non è un caso che la polizia di Frontiera di Trieste continui a far rilevare casi di romeni sorpresi e denunciati mentre viaggiano alla guida di veicoli, per lo più furgoni, in direzione della Slovenia, muniti di certificati assicurativi, contrassegni di assicurazione, quietanza di pagamento e carta verde interamente falsi. L'epilogo di questi controlli? Sempre lo stesso: al termine degli accertamenti, questi automobilisti vengono denunciati per uso di atto falso, mentre i veicoli, spesso immatricolati in Italia, vengono sequestrati. Dall'inizio dell'anno sono stati numerosi i casi di accertamento di falsificazione dei documenti assicurativi nel territorio del Friuli Venezia Giulia, tanto da creare allarme sociale per le conseguenze in caso di incidente.

Assicurazione Ferrari

Le Ferrari, si sa, sono macchine particolari e le macchine particolari richiedono assicurazioni particolari. Così, a fine 2006, la casa di

Maranello ha fondato la *Ferrari Financial Services*, una società composta da tre entità giuridiche: la capogruppo italiana (*Ferrari Financial Services SpA*), che gestisce direttamente il mercato Italia, controlla la *Ferrari Financial Services AG* (cui fanno capo i mercati di Germania, Francia, Austria, Belgio e Svizzera) e la *Ferrari Financial Services Inc.* che opera, tramite la rete di concessionari, in tutti gli USA.

Un'idea di grande successo perché oggi più di un terzo delle autovetture prodotte e vendute dalla Casa di Maranello è stata acquistata sottoscrivendo un contratto di finanziamento con la sua società finanziaria e usufruendo così dei loro servizi, dall'assicurazione alla manutenzione programmata. E la cosa più straordinaria è che questo progetto copre qualsiasi esigenza, da chi compra e usa una vettura di serie a chi sceglie Rossa d'epoca o addirittura una vecchia Formula 1. Così nel portafoglio di Ferrari Financial Services si trovano diverse Enzo (valore medio 700mila Euro) e una quindicina di Formula 1 delle stagioni passate (valore medio: 1,5milioni di Euro).

La durata media dei finanziamenti è di 40 mesi e il valore finanziato va dai 100mila euro fino ai 4milioni di dollari, pari al valore di una California Spider d'epoca venduta sul mercato americano. Quando si dice, servizio personalizzato...

Idea BMW, assicurazione per la maxi moto

Per il suo ingresso nel mondo delle maxi moto stradali ad altissime prestazioni la BMW ha messo a punto qualcosa di davvero speciale, la RR Card che comprende un prodotto assicurativo innovativo ed unico sul mercato concepito per l'habitat naturale della S 1000 RR: la pista. La RR Card infatti è un prodotto dedicato proprio ai clienti che acquistano una S 1000 RR ed offre con un premio di 500 euro una copertura assicurativa della durata di 365 giorni per l'uso amatoriale della moto in pista.

L'assicurazione copre i danni accidentali durante l'attività in pista (con l'esclusione delle competizioni), anche in seguito a collisioni con altri motocicli o danni fisici al conducente. Una specie di manna per chi si cimenta nelle gite domenicali che si concludono in giri liberi sui tracciati italiani.

In caso di danni alla moto è previsto un massimale annuo di 15.000 Euro. In caso di danno parziale il rimborso verrà riconosciuto applicando uno scoperto del 20 per cento con un minimo di 500 Euro per ogni sinistro, a patto che la riparazione venga effettuata in un *Service BMW Motorrad*. Ed anche in caso di danno totale il cliente verrà risarcito fino ad un massimo di 15.000 Euro. Se l'assicurato ha già subito sinistri e ricevuto relativo indennizzo, verrà riconosciuta la differenza residua rispetto al massimale annuo assicurato. In caso di danno totale poi non verrà applicata alcuna franchigia, mentre in caso d'infortunio al conducente il massimale è di 30 mila euro con franchigia fissa del 10 per cento per invalidità permanente e senza alcuna franchigia o scoperto in caso di decesso.

Sembra una banalità ma cose del genere non le fa nessuno (a proposito comprando una S 1000 RR con finanziamento *BMW Financial Service* la RR Card è compresa nella proposta finanziaria) ed è un'iniziativa importante perché, di fatto, spinge i clienti a non usare un simile mostro da 200 cavalli su strade aperte al traffico ma a lanciarlo in tutta sicurezza nel suo habitat naturale: la pista.

Record di infrazioni senza assicurazione

Nuovo recordman di reati: senza patente, completamente ubriaco, al volante di una auto senza assicurazione e sottoposta a fermo amministrativo, quando è stato fermato, alle 3,30 di un mattino di fine estate 2011 in via Regina Margherita a Reggio Emilia, ha pure cercato di aggredire i poliziotti. L'uomo era in una area di servizio a bordo di una Ford Focus. Gli agenti della volante hanno però visto subito che sui cristalli dell'auto c'erano i cartelli lacerati

del fermo amministrativo. Alle domande dei poliziotti, il conducente, 41 anni sardo ma residente a Reggio Emilia e pregiudicato per furto e stupefacenti, ha spiegato di non avere la patente perché gli era stata ritirata dalla municipale, visto che non aveva più punti. Stesso destino aveva subito la carta di circolazione. Era già nei guai ma quando i poliziotti gli hanno chiesto di sottoporsi all'alcoltest, il sardo si è rifiutato e si è divincolato, dandosi alla fuga dopo aver gettato le chiavi del mezzo sul cofano della volante. È stato fermato poco dopo. La sua autovettura era pure senza copertura assicurativa ed è stata quindi sequestrata.

Diabolik al volante

Fra le tante truffe ai danni delle compagnie assicurative, quella messa in piedi da un ragazzo di Fano (Pesaro Urbino), è la più fantasiosa. Invece di contraffare i documenti il giovane automobilista ha infatti pensato bene di scambiare la propria identità con un altro, proprio come il famoso Diabolik. Fermato dagli agenti della polizia municipale di Rimini per un controllo alla guida della sua auto, l'automobilista invece delle proprie generalità ha infatti fornito quelle del fratello dicendo di avere dimenticato a casa i documenti.

Sprovvisto di copertura assicurativa, il veicolo è stato sequestrato. Ma si è scoperto che era già stato messo sotto sequestro dalla Polstrada di Pesaro, a gennaio, sempre per mancanza di assicurazione. Inoltre il fanese aveva la patente sospesa. Il documento gli è stato revocato, l'auto confiscata, lui è stato denunciato e dovrà pagare 4.000 euro di multa.

Colpo grosso dei vigili

È stata sventata lo scorso settembre 2011 una delle più ingegnose truffe ai danni delle assicurazioni. Ma per farlo è stato necessario che la polizia stradale perquisisse la sede della polizia municipale di

Bergamo. I poliziotti hanno infatti bloccato per due ore gli accessi dal palazzo di via Coghetti, compiendo poi un'ispezione all'ufficio contravvenzioni. Il mandato della Procura della Repubblica sarebbe stato emesso nel corso di un accertamento sulla presunta sparizione di denaro incassato dalle contravvenzioni. Al termine della perquisizione il comandante della polizia locale Paolo Cianciotta è andato in municipio per riferire l'accaduto al sindaco. All'origine dell'inchiesta un agente della polizia locale di Bergamo coinvolto in un'operazione della polizia stradale bergamasca e di Padova.

Tutto partiva da finti furti di automobili: i proprietari (che avevano acquistato la vettura in leasing) ne denunciavano la scomparsa e ne incassavano la relativa assicurazione ma, in realtà, vendevano la vettura all'estero. Secondo l'accusa il ruolo dell'agente bergamasco era quello di elevare delle false contravvenzioni in modo da poter permettere ai proprietari di dimostrare che l'auto era ancora in loro possesso, mentre era invece da tempo in viaggio verso i nuovi clienti. L'indagine ha coinvolto una quarantina di persone e ha già visto l'esecuzione di sei ordini di custodia cautelare nei confronti di persone specializzate nel giro del riciclaggio e del traffico verso l'estero di vetture come BMW X6 o Porsche.

Napoli provincia di Perugia...

Come risolvere il caro assicurazioni e pagare tariffe più basse? Oltre 80 napoletani, grazie alla complicità di un assicuratore di Assisi, avevano falsificato documenti per risultare residenti in Umbria, dove i prezzi sono nettamente più bassi rispetto alla Campania. A scoprire la truffa sono stati i carabinieri di Assisi che dall'aprile scorso hanno avviato delle indagini dopo aver scoperto un numero consistente di napoletani – fermati in Umbria – che affermavano di vivere nello stesso appartamento a pochi passi dalla famosa basilica.

Gli accertamenti hanno portato alla scoperta dell'assicuratore compiacente – un 55enne di Assisi – che taroccava i documenti per far pagare a metà prezzo le polizze furto/incendio delle auto.

La truffa del secolo

Ci hanno messo due anni ma alla fine la Polizia è riuscita a sgominare una delle più grandi bande specializzate nella clonazione di auto rubate e nelle truffe alle assicurazioni.

L'operazione, denominata "l'illusionista" proprio per la fantasia truffaldina del gruppo, è il frutto di un'indagine accuratissima, nel corso della quale sono state arrestate in flagranza di reato altre 24 persone e denunciate a piede libero altre 80. Ora, in occasione dell'esecuzione delle 13 misure di custodia cautelare firmate dal gip Andrea Ghinetti, i vigili hanno inoltre eseguito 43 perquisizioni e sequestrato merce rubata per altri 2 milioni di euro.

La banda, con sede a Milano, aveva messo in piedi un sofisticato laboratorio criminale di clonazione di automobili rubate che rivendevano in Europa e in Africa per un giro di affari da svariati milioni di euro. Alla fine sono state recuperate 109 macchine del valore totale di 1,5 milioni, ma si stima che ne siano ormai sfuggite per sempre almeno un migliaio. Tutte sparite nel nulla e tutte regolarmente risarcite dalle società di assicurazione.

Una fede al posto dell'assicurazione

Per capire fin dove si possa arrivare con le estorsioni ai danni degli automobilisti non assicurati o che cercano di risparmiare non coinvolgendo la compagnia di assicurazione, basta vedere quello che ha scoperto l'arma dei carabinieri a Siena nell'ottobre del 2011: un povero ottantenne aveva dato anche la fede in pegno per pagare un altro automobilista a cui aveva rovinato l'auto. Il vecchietto infatti, dopo aver sborsato circa mille euro, ha continuato a ricevere richieste di denaro dall'altro automobilista finché, non

potendole esaudire, è stato costretto a dargli, come garanzia, la fede nuziale. Alla fine, l'anziano si è rivolto ai carabinieri di Poggibonsi, che hanno arrestato il ventitreenne con l'accusa di estorsione.

Secondo quanto ricostruito dai militari, qualche giorno prima, l'anziano a bordo di una vecchia Panda si è scontrato con una Ford, a Colle val d'Elsa (Siena). Dopo aver deciso di tener fuori le assicurazioni, il vecchietto ha iniziato a ricevere continue telefonate e richieste di denaro: alla fine, la pretesa dell'altro automobilista è stata di un migliaio di euro.

Ma all'anziano è stata chiesta anche la fede nuziale come pegno: gli sarebbe stata restituita a saldo avvenuto. Come minaccia, l'altro automobilista ha anche ventilato la possibilità di far intervenire un fratello carabiniere, in realtà inesistente. Alla consegna della fede, però, c'erano pure i carabinieri – quelli veri – che hanno arrestato il ventitreenne.

Il tentativo di truffa più goffo del mondo

Sono le 2,30 di un mattino di agosto in via delle Acacie, al Prenestino, quartiere popolare di Roma, quando un ragazzo di 24 anni, viene svegliato dall'antifurto della sua auto parcheggiata in strada: si affaccia dalla finestra e nota la sua Golf priva delle ruote posteriori, con un uomo chinato intento a smontarne una terza. Sceso in strada, il ragazzo si mette all'inseguimento del ladro, nel frattempo fuggito, riuscendo a raggiungerlo e bloccarlo.

Dopo aver recuperato le ruote e lasciato andare via l'autore del furto, un giovane straniero, al ragazzo però viene in mente di truffare la sua compagnia di assicurazione.

Chiama infatti il 113 riferendo di aver subito un furto sulla sua auto e di attendere una pattuglia in strada per la constatazione. Erroneamente però, dopo aver attaccato, dal suo cellulare parte inavvertitamente un'altra chiamata al 113, ascoltata dall'operatore

della Sala Operativa della Questura... Il ragazzo così, conversando con un suo amico, spiegava chiaramente i suoi intenti, ovvero nascondere nel suo garage le tre ruote, poi aspettare la polizia per denunciare il furto, con lo scopo di ottenere il risarcimento dall'assicurazione.

All'arrivo degli agenti del Commissariato Prenestino, diretto da Fabrizio Calzoni, il giovane seguendo il suo piano ha recitato alla perfezione la commedia, raccontando di aver sentito l'allarme, e una volta sceso in strada di aver trovato la macchina priva di tre ruote. Non sapeva però che i poliziotti intervenuti erano a conoscenza del suo disegno criminoso. Invitato infatti in Commissariato per formalizzare la denuncia, l'uomo è stato così formalmente incriminato.

Una volta scoperto, ha confessato agli agenti il suo vero intento. All'interno del suo garage sono state trovate le tre ruote mancanti. Per lui è scattata la denuncia in stato di libertà.

Il calendario non si tocca...

È uno dei classici delle truffe ai danni delle assicurazioni: spostare la data del furto. Un espediente però pericoloso e goffo che viene quasi sempre scoperto. Il caso di un automobilista bolognese è emblematico: per intascare un risarcimento aveva spostato in avanti di oltre un mese la data del furto dei pneumatici della sua macchina, tentando così di truffare la propria assicurazione.

L'espediente però è stato scoperto e ha fatto finire nei guai un quarantottenne di Ozzano Emilia, nel bolognese, denunciato dai carabinieri per truffa e simulazione di reato. Con lui è stato denunciato anche un rivenditore di gomme, un bolognese di 39 anni, per favoreggiamento.

La vicenda smascherata dai militari risale al 30 aprile 2011 scorso, quando l'automobilista aveva denunciato ai carabinieri il furto, avvenuto a suo dire nella notte, di pneumatici e cerchi dalla

propria auto, parcheggiata nel cortile di casa.

Prima di andare in caserma, l'uomo si era già recato in un'officina di Bologna, per farsi montare un treno provvisorio di gomme e cerchi, da utilizzare fino all'arrivo di quelli nuovi, il cui costo sarebbe stato risarcito dall'assicurazione.

Questo racconto era stato integralmente confermato dal commerciante. Una serie di circostanze hanno però insospettito i responsabili dell'assicurazione e i carabinieri. Il quarantottenne aveva stipulato la polizza contro questo tipo di episodi appena 30 giorni prima del furto; inoltre non ha saputo spiegare con quali pneumatici, la mattina successiva al furto, avrebbe potuto raggiungere da Ozzano il rivenditore bolognese, per farsi montare le gomme provvisorie. Gli investigatori hanno così scoperto che l'uomo aveva effettivamente subito il furto, ma il 26 marzo.

Non essendo coperto da assicurazione, aveva aspettato a sporgere denuncia, e il successivo primo aprile aveva stipulato una polizza specifica. Infine, il 30 aprile, era andato dai carabinieri sostenendo che il furto era appena avvenuto, e chiedendo al rivenditore di certificare il falso.

Voglia di polizze ecologiche

Alle stelle, in modo abbastanza inaspettato, la richiesta di polizze ecologiche: nel periodo luglio-agosto 2011 la percentuale di assicurazioni per auto verdi ha infatti raggiunto il 7,7 per cento del totale, segnando un incremento del 6,8 per cento rispetto ai primi 6 mesi dell'anno. È quanto emerge dall'ultimo osservatorio di cercassicurazioni.it, broker *on line* del gruppo MutuiOnline.

Parliamo di auto alimentate a GPL, metano, benzina+Gli/metano, ibride e elettriche ma questa grande crescita secondo gli analisti è legata soprattutto all'aumento delle vendite delle vetture ibride che, rispetto al 2010, hanno fatto segnare una crescita di circa il 7 per cento. Un boom dovuto in parte al caro carburanti ma,

soprattutto, all'arrivo sul mercato di decine di modelli con questa tecnologia, dalle Peugeot 3008 alle nuove Lexus, passando per la piccola compatta Honda Jazz.

La truffa dello specchietto

Uno degli effetti più deleteri del sistema *bonus-malus*? Sicuramente il fatto che dopo un piccolo incidente, con danni minimi alle auto, nessuno più lasci un biglietto, cerchi di rintracciare il proprietario o accetti di risarcire il danno. Il che rende la circolazione una specie di piccola giungla, proprio come quando l'assicurazione non era obbligatoria.

Non è un caso che negli ultimi anni il fenomeno della cosiddetta "truffa dello specchietto" sia cresciuto a dismisura. Parliamo di quei ceffi che fingendo di aver subito un danno da un automobilista di passaggio (quasi sempre un vecchietto o una signora indifesa), chiedono e a volte estorcono 100, 200 euro di risarcimento immediato, senza tirare in ballo le assicurazioni, con l'alibi che «così conviene a tutti».

La polizia però è sul piede di guerra e sta cercando di contrastare il fenomeno in tutti i modi, ma va detto che a volta la provvidenza viene in aiuto... È quanto è successo ad esempio a Siracusa dove due persone sono state arrestate dopo aver tentato la truffa del falso incidente automobilistico con la rottura dello specchietto retrovisore: i due hanno sbagliato vittima puntando un sovrintendente della squadra mobile della Questura siracusana...

La dinamica è sempre la solita: due ragazzi, rispettivamente di 35 e 27 anni su una BMW con specchietto retrovisore laterale già rotto, hanno affiancato un'altra auto, lanciandole contro un bullone metallico. Hanno poi chiesto al guidatore il "risarcimento danni" immediato: 150 euro da pagare subito, senza ricorso all'assicurazione. Ma i due, che nella vettura avevano altri 20 bulloni, hanno sbagliato bersaglio: il poliziotto li ha fatti parlare e quando i toni

della richiesta si sono fatti “pesanti” sfiorando quasi un’aggressione, si è identificato.

A quel punto i due hanno tentato la fuga ma il sovrintendente li ha bloccati e arrestati grazie all’intervento di rinforzi allertati telefonicamente.

In chiesa per lo sconto sull’assicurazione

Tutti i fedeli chiedono al parroco di attestare con un certificato la loro confessione cattolica e la frequenza assidua nelle celebrazioni eucaristiche. Motivo? Secondo l’agenzia assicurativa, cui si sono rivolti, l’attestato di “buona condotta cristiana” serviva ad ottenere uno sconto sull’assicurazione dell’auto di 400 euro. Così a San Giovanni a Teduccio, un quartiere periferico e popoloso nella zona Est di Napoli, durante la predica padre Orlando Esposito, parroco della Chiesa di Santa Maria del Soccorso sul centralissimo corso San Giovanni, ha denunciato dall’altare la prassi insolita che si trascina da diversi mesi.

Il sospetto è dietro tutto questo ci sia una truffa: «Non ho voluto rilasciare alcun certificato, ha spiegato il parroco, e ho anche spiegato ai fedeli che neanche noi parroci abbiamo sconti su assicurazioni e non esiste alcuna convenzione di questo tipo con compagnie assicurative».

PARTE TERZA

Le idee

Siamo tutti allenatori di calcio, siamo tutti prodighi di consigli a governi, presidenti e amministratori delegati. Il mondo delle assicurazioni non sfugge a questa regola non scritta. Così arrivano proposte per risolvere il caos assicurazioni da mezzo mondo.

Il decreto sulle liberalizzazioni

Il cosiddetto “semplifica Italia” del governo Monti, il decreto Legge del 24 gennaio 2012 scorso, poi approvato il 28 febbraio dal Senato, ha portato grandi novità nel settore assicurativo, anche se in sostanza c’è ancora molto, moltissimo da fare. Ma andiamo per gradi. Molti hanno indicato nella Scatola nera la principale novità, ma non è così perché questo sistema “di controllo dell’automobilista” è già in vigore da tempo per molte compagnie, l’unica novità qui è costituita dal fatto che si prevede l’installazione della scatola nera in auto con costi a carico delle assicurazioni che praticano anche uno sconto sull’RCAUTO.

Insomma il decreto sulle liberalizzazioni per il mondo delle assicurazioni è stato una specie di tormento a colpi di ripensamenti, emendamenti last minute e veri e propri cambi di fronte. Alla fine quello che è stato approvato è una specie di ibrido che cambia qualcosa ma non tutto e, soprattutto, non consente quella forte riduzione delle tariffe possibile con una opposizione più determinata alle truffe. Ma andiamo per gradi. La prima novità arriva sui colpi di frusta, e sul fatto che non si pagheranno danni alla persona di lieve entità che non siano “visivamente o strumentalmente accertati”. E nello stesso senso va anche la novità che introduce banche dati elettroniche, cancellando il tagliando di assicurazione, ulteriore freno alle truffe. E quella che prevede l’inserimento di una banca dati dei testimoni e una banca dati danneggiati nei computer delle assicurazioni.

E’ stata invece stralciata la norma che prevedeva che le assicurazioni potessero riparare in proprio i danni o rimborsassero solo il 30 per cento se i lavori di riparazione dell’auto danneggiata venivano fatte in una carrozzeria qualsiasi, e non in una convenzionata. Si è cercato poi di introdurre la tariffa unica nazionale per la RCAUTO, a partire da chi è in classe di massimo sconto: “Per le classi di massimo sconto – recita l’emendamento approvato - a parità di con-

dizioni soggettive ed oggettive, ciascuna delle compagnie di assicurazioni deve praticare identiche offerte”. Secondo l’assessore allo Sviluppo e alla Tutela dei consumatori di Napoli, Marco Esposito, tale meccanismo garantirà ai napoletani che hanno raggiunto la classe di massimo sconto un risparmio nell’ordine del 50 per cento rispetto alle tariffe attuali. Sarà vero? Vedremo. Sono in molti a nutrire seri dubbi sul tema. Anche perchè l’interpretazione letterale dell’emendamento non sembra andare nella direzione voluta.

Importante invece la lotta alle clausole vessatorie che potranno essere sanzionate, con multe fino a 20.000 euro. Se le informazioni e le documentazioni fornite non saranno veritiere, invece, la sanzione potrà variare tra 4.000 e 40.000 euro. Per chi ha trasgredito la legge e non rispetta norme sanzionatorie la multa potrà variare da 5.000 a 50.000 euro.

E per chi froda le assicurazioni sono previsti fino a 5 anni di carcere. Le sanzioni, che attualmente vanno da 6 mesi a 4 anni, vengono elevate e arrivano da uno a 5 anni. La norma interessa chi “al fine di conseguire per se o per altri l’indennizzo” da parte dell’assicurazione “distrugge, disperde, deteriora od occulta cose di sua proprietà, falsifica o altera una polizza o la documentazione relativi al sinistro”.

In quest’ottica appare significativa anche i quindici giorni di tempo dati per regolarizzare la posizione assicurativa per tutti coloro che non hanno assicurato il proprio veicolo e sono inseriti nell’elenco del ministero dei Trasporti. Dopo ci sarà l’intervento della polizia e quindi scatteranno le sanzioni.

Cambia anche il bonus malus:«L’emendamento 34.0.6 Presentato dai senatori del Pd, approvato dalla commissione industria – spiega Antonio Liroso, responsabile consumatori e commercio del Pd - rappresenta una mezza rivoluzione del campo della RcaUTO. Potrebbe ridare credibilità alla formula del bonus malus che fino ad oggi si è rilevata sempre beffarda per gli assicurati e finalmente

procurare agli automobilisti virtuosi i tanto attesi benefici in termini di riduzione del prezzo della polizza».

In sostanza “si vincola la compagnia di assicurazione a dichiarare, in sede di preventivo e in sede di stipula del contratto, la diminuzione del premio assicurativo relativo all’anno successivo a quello assicurato nel caso in cui il cliente non abbia incidenti, per garantire un’efficace applicazione della formula bonus-malus. Il cliente rimane comunque libero di scegliere, nell’anno successivo a quello assicurato, la polizza assicurativa rc auto. La norma mira anche a creare maggiore concorrenza sul prezzo dal momento che l’assicurato al momento della scelta del preventivo più conveniente avrà la possibilità di scegliere l’offerta della compagnie anche in base al risparmio prospettato in caso di assenza di sinistri”.

Insomma l’aggiornamento dei premi assicurativi scatterà “automaticamente” ogni anno nel caso in cui i guidatori non abbiano avuto incidenti e dunque debbano pagare tariffe più basse. Prima infatti i contratti di assicurazione dovevano essere stipulati in base a condizioni di polizza che prevedano ad ogni scadenza annuale la variazione in aumento od in diminuzione del premio applicato all’atto della stipulazione o del rinnovo, in relazione al verificarsi o meno di sinistri nel corso di un certo periodo di tempo, oppure in base a clausole di franchigia che prevedano un contributo dell’assicurato al risarcimento del danno o in base a formule miste fra le due tipologie.

Con l’emendamento approvato “la predetta variazione in diminuzione del premio si applica automaticamente nella misura preventivamente quantificata in rapporto alla classe di appartenenza attribuita alla polizza ed esplicitamente indicata nel contratto”. Qualora le nuove misure non vengano applicate scattano sanzioni amministrative applicate dall’ISVAP. Ma anche questo emendamento appare poco chiaro e suscettibile di diverse interpretazioni.

Altro importante emendamento è stato quello riguardo i risarcimenti

veloci in caso di furto e diminuzione automatica del premio da pagare. Queste due norme sono state introdotte con due emendamenti del Pd, a prima firma Gian Carlo Sangalli. Il primo recita: “È fatto obbligo alla compagnia di assicurazione di risarcire il danno derivante da furto o incendio di autoveicolo, indipendentemente dalla richiesta del rilascio del certificato di chiusa inchiesta, fatto salvo quanto disposto dal comma. Nei procedimenti giudiziari nei quali si procede per il reato di cui all’articolo 642 del codice penale, limitatamente all’ipotesi che il bene assicurato sia un autoveicolo, il risarcimento del danno derivante da furto o incendio dell’autoveicolo stesso è effettuato previo rilascio del certificato di chiusa inchiesta”.

Infine c’è l’obbligo di “Multi-Preventivazione” per gli agenti assicurativi. In pratica per le compagnie di assicurazione auto, in base all’articolo 34, è confermato l’obbligo di presentare a ogni cliente almeno tre diversi preventivi, due dei quali da società concorrenti. Nella fattispecie gli intermediari “sono tenuti, prima della sottoscrizione del contratto, a informare il cliente, in modo corretto, trasparente ed esaustivo, sulla tariffa e sulle altre condizioni contrattuali proposte da almeno tre diverse compagnie assicurative non appartenenti a medesimi gruppi”, pena sanzioni da mille a diecimila euro e la nullità dei contratti stipulati.

La scatola nera

Il progetto di una Scatola Nera applicabile alle auto (che riprende concettualmente il principio del data recorder presente negli aerei e in molti altri mezzi di trasporto) come abbiamo visto non è proprio una novità, anche perché si ricollega al diffuso servizio degli antifurti satellitari. Un mondo ed un mercato in piena evoluzione e crescita con previsioni di incrementi annuali a doppia cifra ed un valore mondiale previsto entro il 2016 di oltre 70 miliardi di euro, in cui le aziende italiane giocano un ruolo di assoluto rilievo.

La scatola nera rappresenta fra l'altro anche una tappa in direzione del sistema eCall per la chiamata automatica di emergenza al 112 previsto dall'Unione Europea con la raccomandazione dell'8 settembre 2011 per l'adozione su tutte le auto dal 2015.

La funzionalità di eCall, che mira a fornire assistenza immediata in caso d'incidente tramite la localizzazione satellitare, potrebbe facilmente essere integrata in un apparato più complesso, comprendente la Scatola Nera e altre funzioni di interfaccia tra veicolo e infrastrutture.

L'apparato indicato nel Decreto sulle Liberalizzazioni nasce da una sperimentazione avviata dall'ISVAP nel 2007 con la Check Box della OCTOTelematic, un registratore di dati che rileva diversi parametri - tra cui velocità, regime di rotazione del motore, marcia inserita e accelerazione laterale - e che registra specifici segnali, come una forte decelerazione (comunicata dalla centralina dell'Abs) o l'attivazione degli airbag. La Scatola Nera conserva i dati relativi ai 40 secondi precedenti un eventuale incidente e i 10 secondi successivi, in modo da permettere un'analisi dettagliata di quanto è avvenuto durante il sinistro. Altri dispositivi, come quello di Viasat, allargano il tempo di registrazione a 70 secondi prima e 70 secondi dopo l'impatto. Naturalmente il dispositivo mantiene in memoria, attraverso la localizzazione mediante Gps, la posizione in cui questo è avvenuto. Se poi il dispositivo è dotato anche di funzione Gsm/Grps, cioè incorpora una sim telefonica, tutti i dati e l'eventuale allarme vengono inviati alla centrale di gestione del servizio, che li registra e li gestisce.

La stessa Viasat, uno dei maggiori player del settore, quasi subito oltre all'originaria funzione di antifurto ha introdotto il sistema per contenere i costi per le compagnie assicurative grazie alla riduzione delle frodi sui sinistri, ma anche grazie al miglioramento dei processi di gestione ed alla possibilità di creare nuovi prodotti personalizzati e più convenienti per i clienti. E' il caso delle

polizze pay per use (premio in base ai chilometri percorsi) o delle più evolute polizze pay as you drive con il premio costruito in base al profilo specifico del cliente e determinato non solo dai chilometri percorsi ma anche dalle tipologie di strade percorse (urbane, extraurbane, autostrade), dagli orari di percorrenza (notte, giorno, feriali o festivi), dalle ore consecutive di guida, dalla pericolosità delle strade, dallo stile di guida (più o meno rischioso) ed altri parametri ulteriori, come l'impatto del traffico sull'inquinamento ambientale. Ma la novità di far pagare la scatola nera alle compagnie di fatto limiterà la sua diffusione.

Scatola nera, comportamenti chiari

Una forte, fortissima, riduzione dei prezzi delle polizze arriva dalle scatole nere come abbiamo visto, ma un grande aiuto alle compagnie di assicurazione sta arrivando anche dall'analisi dello stile guida dei clienti FIAT. Una mole di dati scientifici veri, non rilevati con i soliti sondaggi, perché qui la fonte sono le centraline elettroniche del motore. Questo il succo del progetto *White Paper* di FIAT Automobiles lo studio più ampio e oggettivo sugli stili di guida in Europa, basato su oltre 400.000 registrazioni di diversi stili di guida: una ricerca basata su un metodo di analisi scientifico e statisticamente rappresentativo. «Queste informazioni», spiegano dalla FIAT Automobiles, «rappresentano la base statistica più precisa e ampia che sia mai esistita sugli stili di guida e sulla possibilità di migliorarli».

La ricerca ha preso in esame un campione significativo di tutti i dati finora raccolti dal sistema eco: Drive, l'applicazione gratuita di FIAT disponibile sul sito www.fiat.com/ecoDrive che consente all'utente di raccogliere i propri dati di guida attraverso la porta usb del sistema Blue&Me montato in vettura.

Scaricato 140.000 volte e utilizzato regolarmente da oltre 50.000 automobilisti, il software ha inviato i dati di circa 10 milioni di

percorsi al server FIAT che li ha processati per misurare l'efficienza di guida sulla base di quattro parametri: accelerazione, decelerazione, cambio marcia e velocità. I punteggi ricevuti in ognuna di queste quattro aree definiscono il cosiddetto "eco Index", un indice che riassume la qualità di guida con un punteggio da 1 a 100. Successivamente gli automobilisti ricevono dei consigli personalizzati su come migliorare le proprie prestazioni in ogni area e, di conseguenza, il proprio "eco Index". Certo, gran parte del lavoro qui è finalizzato alla ricerca delle migliori prestazioni possibili in tema di risparmio energetico e di emissioni di CO2, ma emergono anche dati molto importanti ai fini della sicurezza visto che poi per redigere il *White Paper* eco:Driver è stato selezionato un campione rappresentativo di oltre 400 mila tragitti tra i 10 milioni di viaggi raccolti, effettuati da più di 5.000 conducenti, nei 5 principali Paesi europei (Italia, Francia, Spagna, Germania e Inghilterra). L'elaborazione ha messo a confronto in tal modo le prestazioni del conducente quando inizia a usare questo sistema con le prestazioni medie al termine di 30 giorni (il periodo di tempo necessario per ottimizzare il nuovo stile di guida). I punteggi ottenuti dai guidatori sulla base dei quattro indicatori del sistema danno vita a un "eco Index" di sintesi: 31 per cento per cambi marcia corretti, 29 per cento per l'accelerazione uniforme, 25 per cento per la decelerazione graduale della vettura e 15 per cento per la velocità media costante. Insomma, attraverso questo strumento, si spingono gli automobilisti a diventare conducenti migliori, con un effetto visibile anche sui viaggi che compiono abitualmente.

«Per esempio», spiegano gli ingegneri FIAT, «sempre nel periodo di 30 giorni, la distanza media (10 km) percorsa dai clienti è rimasta invariata mentre sono cambiati: il tempo necessario a percorrerla (-3,3 per cento), un leggero aumento della velocità media (+ 2,4 per cento) e, soprattutto, un drastico calo del tempo perso negli stop&go (-13 per cento, ad esempio, decelerando in anticipo

quando il semaforo è rosso in modo da intercettare le “green wave”). Dunque, grazie a eco:Drive i guidatori consumano meno e arrivano prima».

Non solo: la ricerca FIAT ha messo in risalto che in ciascuno dei cinque Paesi presi in esame si è registrata una “cultura di guida” specifica: per esempio, gli inglesi e i tedeschi guidano in modo più regolare e scorrevole di italiani e spagnoli, mentre gli automobilisti francesi hanno migliorato le proprie performance prima e meglio degli altri. Ma è altrettanto vero che tutti gli eco-driver europei hanno effettivamente ottenuto grandi risultati e, soprattutto, che in tutta Europa il miglioramento raggiunto persiste nel tempo. Un dato molto importante se si considera che oltre il 50 per cento degli utenti eco:Drive ha meno di 35 anni: insomma, si può parlare davvero di una nuova generazione di automobilisti.

Il provvedimento antifrode

Colpo di scena nella lotta alle frodi assicurative: il 30 giugno del 2011 è stata approvata alla Camera l’istituzione di un sistema di prevenzione delle frodi nel settore assicurativo. Una proposta di legge antifrodi assicurative lanciata dalla commissione finanze della Camera con un maxi emendamento presentato dal relatore, Francesco Barbato che ha raccolto indicazioni e proposte da tutti i gruppi.

In pratica con questo atto legislativo dovrebbe venire istituita presso l’ISVAP, l’Istituto per la Vigilanza sulle assicurazioni private, un gruppo di lavoro con il compito preciso di prevenire le frodi. Sarebbe poi prevista la possibilità per la società assicurativa di ispezionare il veicolo prima di assicurarlo: in questo caso dovrebbe essere prevista una riduzione rispetto alle tariffe stabilite. Analogo strumento è la dematerializzazione dei contrassegni che verrebbero sostituiti con sistemi elettronici o telematici, direttamente collegati con le banche dati dell’archivio informatico. L’assicuratore avrà la possibilità di non formulare l’offerta di risarcimento nel caso vi siano elementi

che prefigurano una frode: è prevista l'istituzione di un elenco dei veicoli a motore non assicurati. Infine è previsto un sistema annuale di monitoraggio finanziario dei benefici derivanti dall'applicazione del testo unico. Troppo bello per essere vero? Vedremo.

Stefano Saglia, sottosegretario al Ministero dello Sviluppo Economico, ha spiegato che «si tratta di un testo coordinato di norme che non ha oneri a carico del bilancio statale. Vogliamo ridurre i premi per i cittadini che pagano onestamente a discapito di chi falsifica il certificato di assicurazione o la dinamica dei sinistri». Ma come funziona, nel dettaglio, il provvedimento (testo unificato C. 2699-ter) che prevede che gli effetti delle misure in esso contenute siano correlati direttamente al contenimento dei premi assicurativi?

In pratica servirebbero una sorta di 007 istruiti e addestrati a stanare i simulatori di incidenti. Questi 007 dovrebbero lavorare presso l'ISVAP e contare sulla collaborazione di tutte le forze dell'ordine incrociando con queste ultime le informazioni a disposizione. In particolare la nuova struttura scambierà informazioni *on line* con l'INAIL, l'istituto pubblico che si occupa degli infortuni sul lavoro, proprio per verificare la natura "automobilistica" dei danni alle persone per le quali si richiede un risarcimento.

Non solo: quando una compagnia rilevasse dalla banca dati che il sinistro per il quale si richiede il risarcimento presenta parametri "fuori linea" potrà decidere di congelare il rimborso per fare ulteriori accertamenti. Entro 30 giorni potrà inoltre scegliere di non formulare un'offerta di risarcimento nei casi in cui presenti querela nei casi in cui è prevista. Anche questo punto, che in una precedente versione prevedeva l'obbligo di denuncia, è stato riformulato su parere del Ministero di Grazie e Giustizia.

I truffatori colti con le mani nel sacco verranno querelati dalla compagnia assicuratrice "vittima" del finto incidente, la quale sarà tenuta ad avvertire con raccomandata il titolare fedifrago

della polizza. E non è tutto perché la nuova normativa prevede anche un incremento delle pene che passano da un minimo di 1 anno ad un massimo di 5 (attualmente sono da 6 mesi a 4 anni). Rischieranno naturalmente grosso anche i periti che si presteranno a certificare danni inesistenti oppure tenderanno di maggiorarli.

La proposta di legge intende colpire anche un'altra piaga tutta italiana, quella dei contrassegni assicurativi contraffatti. Verranno sostituiti da sistemi elettronici e telematici in grado di essere rilevati a distanza anche dai caselli autostradali e dai varchi dei centri storici. Inoltre, verrà redatto un elenco di tutte i mezzi immatricolati che non risultano muniti di assicurazione. Resterà in piedi il diritto dei proprietari a non assicurare l'automobile se resta ferma in garage o in un'area privata; perché sulla strada pubblica l'assicurazione rimane obbligatoria anche se il mezzo è fermo.

Quando poi la mancanza di copertura assicurativa verrà rilevata a distanza, le sanzioni verranno recapitate a domicilio, perché le forze dell'ordine non avranno l'obbligo della contestazione immediata.

Non solo: accanto a tutto questo, presso il Ministero dei Trasporti è prevista anche l'istituzione di un elenco delle auto che risultano prive di assicurazione, stimate oggi in 3,5 milioni. Lo stesso Ministero invierà poi lettere ai proprietari informandoli delle conseguenze di una eventuale circolazione senza copertura assicurativa. Ogni anno è prevista una raccolta di informazioni generalizzata del settore: le compagnie dovranno mandare relazioni all'ISVAP; l'istituto a sua volta, sulla base della relazione, predisporrà una relazione alle Camere sull'attività svolta dal gruppo di lavoro. Le compagnie dovranno infine specificare nei bilanci le riduzioni per gli oneri da sinistri derivanti dalla lotta alle frodi. Gli oneri del provvedimento, quantificati in 2,3 milioni annui dal 2012, saranno coperti da un incremento del contributo di vigilanza a carico delle compagnie di assicurazione che non potranno rivalersi sui premi.

«Questa – ha sottolineato Barbato – è la risposta più efficace alle polemiche di Cerchiai che parlava di Parlamento che dormiva sull’antifrodi. La risposta mia e della commissione è nell’aver completato una normativa ricca di contenuti molto tecnici ed efficaci che contribuiranno alla riduzione delle tariffe». Ora, rileva il relatore, l’obiettivo è ottenere la sede legislativa per poter approvare il testo in tempi brevissimi, e poterlo poi inviare al Senato. Come dicevamo, “vedremo”: fino ad oggi tutte queste belle intenzioni sono rimaste lettera morta... Non va dimenticato infatti che manca in ogni caso che manca un gruppo di lavoro che lavora a tempo pieno su questo fronte, che faccia indagini, che abbia accesso a vaste banche dati. Insomma un team che possa davvero incidere sul mondo delle investigazioni.

Progetto antifrode, appena nato già stroncato

Appena approvato, il provvedimento antifrode ha già ricevuto una bella stroncatura. Ma non da una qualsiasi associazione consumatori ma dal direttore generale dell’ANIA, Paolo Garonna, in Senato davanti alla commissione straordinaria per il controllo dei prezzi e delle tariffe.

«È da apprezzarsi come scelta politica – spiega il massimo dirigente del settore – ma il progetto non centra l’obiettivo di istituire un’Agenzia pubblica per il contrasto alle frodi assicurative che hanno un impatto rilevante sull’elevata frequenza dei sinistri soprattutto in alcune aree del Paese».

Per Garonna insomma «l’articolato non istituisce un vero organismo antifrode, del tipo di quelli operanti nei Paesi più avanzati, ma semplicemente un gruppo di lavoro a composizione prevalentemente amministrativa e addirittura con incarichi a tempo determinato, che dovrebbe presiedere, senza alcuna struttura dedicata e qualificata, ad una serie di attività complesse. Inoltre, la proposta presentata trascura la fase di stipulazione dei contratti, che al contrario

presenta propri profili di possibili frodi e che in molti casi costituisce già attività preparatoria della frode relativa alla fase del risarcimento del danno. Per dare concreto impulso all'attività antifrode – ha aggiunto Garonna – occorre istituire un organismo di prevenzione dotato di autonomia gestionale e patrimoniale e soprattutto costituito da una vera e propria struttura operativa composta da personale specializzato nelle investigazioni, proveniente per esempio dalle Forze di polizia».

Il nucleo centrale del sistema delineato dal ddl, ha evidenziato, «risulta invece consistere nella sola interconnessione di una serie di banche dati esistenti per l'estrazione di parametri di significativo rischio di frode e prevede solo una blanda forma di collaborazione tra il citato gruppo di lavoro e le imprese di assicurazione, collaborazione che si riduce a sporadici scambi di informazioni». Secondo Garonna, «si è in presenza quindi di un apparato meramente amministrativo, privo di quei concreti poteri investigativi e di quelle risorse di personale specializzato indispensabili per un sistema efficace».

«Crediamo che il testo del disegno di legge – ha concluso – debba essere opportunamente emendato e chiediamo sin d'ora l'opportunità di essere ascoltati dal Senato quando la proposta passerà al suo esame».

E una piccola provincia del SUD batte il Parlamento

Il Parlamento, dopo anni di discussioni, sta per approvare – si spera in tempi brevi – l'istituzione di un sistema di prevenzione delle frodi nel settore assicurativo. Ma c'è una piccola giunta provinciale del SUD che l'ha battuto sul tempo, con l'istituzione dell'*Agenzia provinciale antifrodi sulla sinistrosità stradale*, presso il Centro di monitoraggio della sicurezza stradale dell'Ente stesso. L'idea è della Giunta provinciale di Crotone, su proposta del presidente Stanislao Zurlo, e promette meraviglie. «La creazione di

tale Agenzia, è finalizzata alla realizzazione – spiega infatti Franco Barbieri, dell’Unione europea assicuratori – di una banca dati provinciale sulla incidentalità che produce lesioni alle persone, allo scopo di consentire la catalogazione e la verifica di tale tipologia di eventi che si verificano sul territorio crotonese. Il tutto per esclusive finalità di prevenzione, accertamento e repressione dei reati, a vario titolo connessi alle predette fattispecie. Ovviamente, nel rispetto delle prerogative di legge in capo alle competenze della Amministrazione provinciale ed in linea con le norme in tema di trattamento dei dati personali».

Ma perché tanto zelo? «La Provincia – spiegano a Crotona – ritiene che, il fenomeno legato alla infortunistica stradale nel suo territorio, manifesti incongruenze rilevanti. Difatti, risulta essere la provincia italiana dove si registra la più alta percentuale di sinistri auto con lesioni, precisamente il 44 per cento del totale accertato. Il Centro di monitoraggio della Amministrazione provinciale ha così realizzato un software che consente direttamente all’agente di pubblica sicurezza che rileva il sinistro stradale, l’immissione di questo, tramite una piattaforma on web dedicata, permettendo di condividere le informazioni caricate tra i soggetti autorizzati all’accesso al data base. Quindi, un esempio eclatante di sano attivismo istituzionale, semplice, efficiente e, soprattutto, efficace, tanto sul piano della repressione che della prevenzione».

Ma, allora, come mai una piccola Provincia del profondo SUD, comunque, mette in piedi un’agenzia antifrode sui sinistri auto, pur con tutti i suoi evidenti limiti di competenza, mentre il Parlamento ne discute da due anni, senza produrre un testo legislativo?

«Peggio ancora – risponde Franco Barbieri, dell’Unione europea assicuratori – come mai il Governo si disinteressa completamente del fenomeno? Non è che per caso potenti lobbies ostacolano un forte intervento normativo, volto ad un duro contrasto delle frodi assicurative e della conseguente spirale di crescita vertiginosa ed

ingiustificata delle tariffe RC Auto, o dell'abbandono sistematico e diffuso di pezzi di territorio centro meridionale da parte di tutte le compagnie di assicurazione? E dell'obbligo a contrarre cosa ne facciamo? Ed i principi costituzionali di eguaglianza in quale angolo li relegiamo? E tutte le perorazioni di principio sul necessario ed ineludibile contrasto alla criminalità organizzata dove le collochiamo? E gli inviti al riscatto civile, sociale ed economico delle aree più depresse del mezzogiorno a quale vento le affidiamo, affinché le disperda il più lontano possibile? Insomma, in Parlamento chi sta tutelando chi?».

Le auto non assicurate? Si combattono così

Abbiamo visto che in Italia abbiamo 3,5 milioni di auto senza assicurazione, comprese quelle che non circolano perché chiuse in proprietà private. Su come combattere il fenomeno molti hanno tirato fuori la propria ricetta ma, sul tema – doppiamente scottante per loro – le compagnie di assicurazione, hanno le idee ben precise. Per risolvere il problema dei veicoli non assicurati – che pur non costituendo tecnicamente una frode, rappresenta una patologia grave del sistema perché il peso di questi comportamenti pesa sull'intera collettività, attraverso il “Fondo di garanzia vittime della strada” che paga il costo dei sinistri provocati – l'ANIA, l'Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici, parte dalla considerazione che spesso il fenomeno è agevolato dall'organizzazione di vere e proprie compagnie “fantasma” che, utilizzando denominazioni fittizie e similari a quelle delle compagnie regolarmente autorizzate, si propongono agli assicurati, spesso inconsapevoli, come operatori legittimati ad operare nella RC Auto. In questo caso si tratta di frodi su larga scala che vengono scoperte solo in occasione dei controlli sul territorio o quando si verificano i sinistri.

Secondo l'ANIA un sistema di controllo centralizzato sull'adempimento

mento dell'obbligo assicurativo RC Auto necessita di un'attività di incrocio di banche dati già esistenti che fanno capo all'ANIA (veicoli assicurati) e alla Motorizzazione civile e al PRA (veicoli immatricolati). Da questo incrocio telematico – per fortuna ormai alle porte – sarebbe ovviamente facile estrarre l'elenco di tutti i veicoli non assicurati, che peraltro potrebbero risultare legittimamente non assicurati in quanto non circolanti. Basterebbe usare sistemi di controllo attraverso la telesorveglianza organizzata sulla rete autostradale e stradale ordinaria.

In questo modo i veicoli non assicurati verrebbero individuati nella quasi totalità, a differenza di quanto avviene oggi con le limitate occasioni di controllo su strada. Giusto per l'ANIA anche il progetto di “dematerializzazione” del contrassegno assicurativo, che, grazie al controllo elettronico sull'adempimento dell'obbligo, non sarebbe più necessario. Però l'associazione contesta che il DDL, di cui si sta discutendo, contenga due disposizioni inutili, che comportano solo ulteriori oneri in capo alle imprese e alla Motorizzazione civile.

La prima è la previsione dell'obbligo in capo alle compagnie di comunicare mensilmente all'Archivio nazionale dei veicoli gli estremi dei contratti RC Auto: per loro è una mera duplicazione di previsioni già in vigore e contrasta con gli attuali principi di base della e-administration e in genere dell'attività amministrativa, che mirano a risolvere le esigenze delle Amministrazioni in via “dinamica”, cioè mediante interrogazioni e flussi interni, e non già in via “statica”, cioè mediante il passivo ricevimento di informazioni altrove già disponibili e l'inutile moltiplicazione di banche dati o di archivi.

Scende in campo il Governo

«Lotta alle frodi, maggiore trasparenza verso i consumatori e spinta alla concorrenza. Solo così è possibile modernizzare il

settore che ormai è una necessità improrogabile». Le parole di Saglia, ex sottosegretario al Ministero dello sviluppo economico con delega all'energia, sono state chiare. «Un primo passo – ha affermato il sottosegretario in autunno – è stato fatto a fine giugno 2011 con l'approvazione alla Camera della legge antifrode, un'iniziativa parlamentare bipartisan fortemente sostenuta dal Governo. Si tratta di un un testo coordinato di norme senza oneri a carico dello Stato». Le compagnie assicurative «dal canto loro, devono ridurre i costi di sistema non necessari e investire adeguate risorse in termini organizzativi: migliorare le competenze nella gestione dei sinistri e aumentare l'efficacia nella gestione dei fiduciari esterni. Inoltre è necessario che metta al centro delle proprie azioni il sostegno alle PMI, con prodotti pensati ad hoc sia con strumenti a sostegno della crescita».

Il sottosegretario conclude: «L'ANIA è un soggetto economico forte e di fondamentale importanza nelle politiche strategiche del Paese. Basti pensare che nel 2010 la sua incidenza sul pil ha superato l'8 per cento: un risultato importante nonostante la crisi e la riduzione della propensione al risparmio delle famiglie».

Il carro attrezzi evita truffe

I carro attrezzi e i mezzi adibiti al servizio di ripristino della viabilità dopo gli incidenti svolgono un servizio sempre più utile per il mondo delle assicurazioni: il lavoro che loro garantiscono arrivando immediatamente (anche con moto super attrezzate) sul luogo dell'incidente diventa importantissimo per il contrasto alle frodi alle assicurazioni con gli incidenti truffa. Si sta lavorando infatti per spingere gli assicurati a chiamare la loro compagnia per segnalare all'istante l'incidente e in 15 minuti i mezzi di soccorso, oltre a svolgere il normale lavoro di riparazione o ripristino stradale possono, con sistemi pressoché istantanei di rilevamento della zona, constatare i danni ai veicoli e alla strada rendendo di

fatto impossibili le truffe. La tecnologia d'altra parte viene incontro da questo punto di vista perché i mezzi che oggi ridanno vita alle strade sono simili a quelli usati in Formula1.

A seguito di un sinistro gli addetti al soccorso stradale bonificano infatti le strade con prodotti chimici ecologici diluiti in acqua che agiscono sui liquidi (lubrificanti, carburante, acidi, anticongelanti ecc.), versati sull'asfalto. Non solo: il servizio provvede anche ad aspirare qualsiasi tipo di liquidi e al recupero di detriti (vetri, metalli, plastica), più ovviamente il classico trasferimento delle auto e del materiale recuperato presso Centri autorizzati allo smaltimento dei rifiuti pericolosi.

Il servizio viene svolto senza alcun costo per l'Ente Gestore della strada: l'Amministrazione locale concede all'Automobile Club Provinciale la delega che autorizza la stessa a presentare direttamente alla compagnia assicurativa la richiesta di risarcimento degli oneri derivanti dall'intervento di bonifica effettuato. Infatti, l'Art.14 del Codice della Strada sancisce che gli Enti proprietari o concessionari delle Strade hanno l'obbligo di provvedere al ripristino delle condizioni di sicurezza della circolazione e che i costi del ripristino delle normali condizioni del manto stradale a seguito di incidente stradale sono a carico del proprietario del veicolo che ha causato i danni.

Ma molto è cambiato anche nei classici carro attrezzi che una volta erano arancioni, oggi sono tutti gialli: la metamorfosi dei carri del soccorso stradale però è molto più profonda di quanto lasci intendere il cambio di colore. Il vecchio carro attrezzi oggi è infatti una specie di mostro hi-tech pieno di segreti. E chi, con l'auto ferma ai bordi della strada, si vedrà arrivare un nuovo mezzo di soccorso avrà la certezza di poter proseguire il viaggio con la propria vettura, senza dover cercare un'auto sostitutiva e, soprattutto senza aspettare i lunghi tempi di riparazione con grande risparmio. Questo stesso "mostro" potrebbe anche rilevare tutti i

dati per gli incidenti che poi consentirebbero alle assicurazioni di sventare ogni tipo di truffa.

Di questi strani 4x4, in diverse versioni, l'ACIGLOBAL ne ha in campo alcune centinaia, affiancando i classici camion gru, per una piccola rivoluzione: cercare di risolvere i problemi sul posto invece di trainare la macchina all'officina più vicina. In Italia, infatti, in caso di guasto nell'88 per cento dei casi la macchina viene trainata e solo nel 12 per cento viene riparata in loco, mentre in Europa la situazione è inversa: nell'80 per cento dei casi il carro attrezzi riesce a far ripartire l'auto e solo nel 20 per cento è costretto a trainarla.

Ed ecco quindi che entra in gioco il super 4x4: ha la scocca ribassata per infilarsi anche nei garage più bassi, una trazione integrale rinforzata per trainare fino a 3,5 tonnellate, "forche" estraibili per sollevare l'auto e spostarla con facilità anche se incastrata e, soprattutto, tanta, tanta elettronica perché per scoprire un guasto oggi serve un computer, proprio come quello, specializzato in auto-diagnosi, montato a bordo del nuovo carro attrezzi ACIGLOBAL.

«Oggi la situazione è molto diversa», spiega Pierluigi Leone, direttore generale di ACIGLOBAL, «sulle nostre auto c'è una potenza di calcolo di due ordini di grandezza superiore rispetto a quella che era installata nel lem atterrato sulla luna. Quindi oltre ad avere dei mezzi particolarmente versatili è necessario possedere strumenti innovativi di diagnostica portatile in grado di dialogare con l'elettronica dell'auto e fornire una diagnosi esatta e in tempo reale dei problemi oltre a personale specializzato della rete di soccorso a individuare e risolvere il guasto».

Un nuovo strumento per smascherare le false compagnie

L'idea è questa: usare la rete per smascherare le finte compagnie di assicurazione. Questo lo spirito con cui l'ISVAP ha messo a messo a

disposizione di Autorità, utenti e cittadini interessati un nuovo strumento per controllare se un'impresa italiana od estera è autorizzata ad operare nei rami della responsabilità civile auto e/o natanti verso terzi obbligatoria. “Sul nostro sito, per le imprese autorizzate ad offrire questo tipo di coperture, sono stati enucleati infatti appositi elenchi distinti da quelli relativi alla generalità delle imprese con l'indicazione di tutti i rami offerti”, spiegano all'ISVAP. In tal modo è possibile per le forze di polizia, per esempio, effettuare controlli e accertamenti più veloci ed efficaci. E i cittadini a loro volta possono con una semplice consultazione del sito ISVAP evitare la stipula di contratti con imprese non autorizzate. “L'innovazione, conclude l'ISVAP, crea le condizioni per una rapida ed efficace diffusione delle informazioni, e rappresenta un passo ulteriore nella direzione della prevenzione e del contrasto all'abusivismo e più in generale al fenomeno delle truffe assicurative. Ad oggi, nel solo 2011, sono state individuate in Italia ben 35 compagnie fantasma o non abilitate ad esercitare il ramo contro le 52 dell'intero periodo 2002-2010”...

Polizze false, in campo anche l'ASAPS

Contro il fenomeno delle “scopertura” assicurativa alla fine del 2011 è scesa in campo anche l'ASAPS, associazione amici polizia stradale, con una dura campagna per denunciare il fenomeno. Una presa di posizione importante questa associazione è leader nell'analisi e nello studio del triste fenomeno della pirateria stradale. Ed è proprio la mancanza di copertura assicurativa, secondo l'ASAPS, uno dei principali motivi di crescita dei casi di pirateria. «La situazione – ci ha spiegato il presidente dell'ASAPS Giordano Biserni – sta lievitando in questa direzione in modo ormai esponenziale. I rischi sono noti, ce li segnalano in un crescendo vistosissimo le cronache ma anche gli osservatori dell'ASAPS. Le fattispecie sono due: controparte dell'incidente priva di assicurazione,

oppure munita di tagliando e certificato falsi, quindi con lo stesso risultato e le stesse conseguenze».

Il problema è stato affrontato sul Centauro, il magazine dell'associazione, che in una lunga inchiesta ha scoperto che incrociando i dati provenienti dalla Motorizzazione Civile con quelli delle compagnie assicuratrici: in Italia almeno il 6,7 per cento circa del parco veicolare circolante è privo di garanzia per la copertura della RC Auto. Il dato trova conferma fra l'altro anche da quanto denunciato dal ministro Romani qualche tempo fa. E nella ricerca dell'ISVAP che ha segnalato, solo nel 2010, dodici gruppi assicurativi "fantasma" che stipulavano polizze fasulle truffando gli automobilisti. Un ulteriore e preoccupante incremento si è avuto nel corso del 2011 quando nei primi sette mesi dell'anno le compagnie segnalate sono già raddoppiate. Ma torniamo all'Osservatorio Centauro-ASAPS sulla pirateria stradale: nei primi otto mesi del 2011, alle tradizionali motivazioni alla fuga, come l'aver assunto alcolici e droga, o la paura di perdere la patente dopo un incidente nel quale si ha chiara la responsabilità, si fa sempre più spazio anche la fuga di quanti sono scoperti di assicurazione o ne hanno una falsa. Secondo i dati dell'ASAPS si è già potuto accertare un 8 per cento di fughe addebitabili alla mancanza di assicurazione quindi una percentuale già più alta rispetto a quella ricavabile dai dati del ministro Romani. Ma va anche ricordato che chi è senza assicurazione non scappa solo dopo un incidente ma anche dopo l'alt delle forze di polizia, specie di notte: in molti casi, segnalati dai referenti e iscritti all'ASAPS, emerge che il conducente successivamente fermato o identificato è risultato privo di copertura assicurativa. Cosa propone quindi l'Associazione? «L'istituzione di un'Agenzia Antifrode per i sinistri simulati e una banca dati delle coperture assicurative dei veicoli accessibile in tempo reale alle forze di polizia. Si dovrà arrivare poi alla capacità di attivare lettori ottici delle targhe per sapere col collegamento alla banca dati dell'ANIA

se il veicolo è in regola con l'assicurazione o lo stesso Tutor che quando il veicolo passa sotto il portale oltre alla velocità sia in grado di segnalare se quella targa ha una qualche copertura assicurativa sul territorio nazionale».

La politica fiscale penalizza il settore

«Alcune decisioni di politica fiscale penalizzano in modo rilevante il settore assicurativo». Questa la dura presa di posizione del direttore generale dell'ANIA, Paolo Garonna, durante l'audizione in commissione Finanze del Senato sulla delega fiscale. «Anziché incoraggiare l'investimento in sicurezza e prevenzione – ha aggiunto Garonna – le assicurazioni italiane sono svantaggiate rispetto alle concorrenti estere perché, da noi, le imposte sul reddito delle imprese e quelle sui premi pagate dagli assicurati sono strutturalmente più elevate e questo scoraggia gli investimenti». «La situazione – ha concluso il direttore dell'associazione che racchiude le società assicuratrici – è andata progressivamente peggiorando negli ultimi dieci anni grazie anche all'innalzamento in moltissime province dell'imposta sui premi RC Auto dopo l'entrata in vigore delle norme sul federalismo». In conclusione, Garonna ha spiegato, «forse un po' enfaticamente, che porre in condizioni di parità dal punto di vista del fisco gli assicuratori italiani con quelli degli altri paesi può contribuire in maniera significativa al riequilibrio strutturale del sistema fiscale e, per tale via, al rilancio della crescita dell'economia italiana».

Il Bancomat dell'erario

I tagli alle pubbliche amministrazioni locali da parte del Governo stanno portando la tassazione indiretta a livelli record, si sa. E anche nel campo assicurativo questa regola non fa eccezione. A livello locale infatti si “pesca” dove si può, soprattutto nelle tasche degli automobilisti, i più esposti a questo tipo di prelievi forzosi.

Basta guardare a quello che è successo a Genova in piena estate 2011 – dopo l’annuncio della manovra fiscale – dove il Consiglio provinciale ha approvato con 20 voti favorevoli e 8 contrari la variazione di bilancio che “immette”, già a partire dal 2011, le maggiori risorse derivanti dall’aumento dal 12,5 per cento al 16 per cento dell’addizionale provinciale dell’assicurazione RC Auto. Una soluzione una volta tanto *bipartisan* perché, in una nota, la Provincia ha evidenziato che l’opposizione di centrodestra ha votato contro ed ha sollevato diverse obiezioni ma, «nella sostanza non ha contestato la legittimità e l’opportunità» di aumentare l’imposta, resa quasi obbligata dalla forte diminuzione delle risorse finanziarie dopo il taglio dei trasferimenti statali, e resa possibile, fra l’altro, «dalle norme sul federalismo fiscale introdotte a livello centrale dal Governo di centrodestra». Le maggiori risorse saranno utilizzate in manutenzione di edifici scolastici, di strade provinciali e nel trasporto pubblico locale extraurbano.

Insomma un classico esempio di come l’aumento delle tasse diventi poi addirittura un elemento di vanto, un punto di forza per la pubblica amministrazione. «La nostra volontà – ha infatti addirittura dichiarato il Presidente della Provincia Alessandro Repetto – è cogliere l’occasione di queste nuove risorse per dimostrare ai cittadini quello che la Provincia fa per loro, perché capiscano che non è affatto un ente inutile».

E chi pensa che l’esempio di Genova sia piccolo e di scarsa rilevanza, sbaglia: basti dire che gli interventi saranno inseriti nel nuovo programma triennale delle opere pubbliche 2012-2014. E che solo in questa Provincia ligure nel triennio il maggior introito da RC Auto sarà di circa 21 milioni di euro (7 milioni all’anno), a cui si aggiunge 1 milione previsto per il 2011. Una mare di soldi, che peseranno come macigni sul costo finale dell’assicurazione. Certo, in parte quattrini ben spesi (di questi 22 milioni, 14 saranno destinati alla manutenzione delle scuole, che sarà quindi garantita

senza più dover far ricorso ai mutui. Altri 3 milioni saranno utilizzati per la manutenzione stradale. Gli ultimi 5 milioni, infine, compreso il primo milione, quello del 2011, sosterranno l'ATP, azienda di trasporto pubblico locale) ma soldi quasi "rapinati" alle assicurazioni, agli automobilisti e ai motociclisti.

L'esempio di Genova insomma spiega meglio di mille discorsi come si possa poi arrivare a trasformare il settore dell'*automotive* in un vero e proprio "bancomat dell'erario". Uno studio dell'ANFIA – associazione costruttori nazionali – rileva infatti che il prelievo fiscale sulla filiera automobilistica nel 2010 si è attestato a oltre 67,8 miliardi di euro. A fronte di una contrazione del totale delle entrate tributarie nazionali dell'uno per cento dal 2009 al 2010, il gettito proveniente dal settore è cresciuto del 1,2 per cento, raggiungendo una quota sul gettito complessivo calcolato secondo il criterio di cassa pari al 16,6 per cento contro il 16,2 per cento di un anno fa. «La pressione fiscale sul settore auto continua a lievitare – ha spiegato infatti Eugenio Razelli, presidente di ANFIA – e in termini di incidenza sul PIL si mantiene al livello più alto tra i principali paesi europei: 4,4 per cento contro una media del 3,8 per cento. Inoltre, nonostante il momento di evidente difficoltà, i numerosi provvedimenti introdotti e annunciati durante l'anno in corso gettano le basi per un ulteriore rincaro della fiscalità». Il riferimento a casi simili a quello di Genova è evidente, ma è solo uno dei tanti modi in cui le Pubbliche Amministrazioni possono mettere le mani nelle tasche degli automobilisti visto che poi oltre alle polizze assicurative sono anche i rincari dei carburanti, della tassa sulla trascrizione dei veicoli e il rincaro del superbollo sulle vetture di potenza superiore a 225 kW introdotta con la manovra finanziaria 2011.

«Di fronte a tutto questo – ha concluso Razelli – affermiamo la necessità di riportare la mobilità, elemento chiave per lo sviluppo economico del Paese nei confronti della quale, tuttavia, da oltre 20

anni manca una politica di investimenti, al centro dell'attenzione delle istituzioni, impegnandoci a far sì che il federalismo fiscale non comporti ulteriori aggravii o complicazioni del sistema di tassazione, facendo in modo che una buona parte del gettito fiscale possa essere reinvestito nel settore, a partire dalla rete infrastrutturale, e lavorando sulle voci di spesa relative alla gestione dell'autovettura per mantenere la mobilità accessibile, ad esempio con l'adozione di nuove tecnologie per abbassare i costi, per esempio dell'assicurazione, e ridurre la congestione del traffico, diminuendo i consumi».

Da Napoli una spirale perversa

Se il cuore del problema del pianeta assicurazioni è costituito dalle frodi e se queste si concentrano soprattutto in Campania, possibile che un "buco nero" così circoscritto non sia risolvibile? E che ne pensano gli esperti locali?

«Nella RC Auto – spiega Antonio Coviello, esperto in frodi assicurative e docente di marketing assicurativo, alla II Università di Napoli – bisogna stroncare la perversa spirale fra aumento dei costi e aumento dei premi, che fanno del nostro Paese, ma soprattutto di Napoli, il territorio ove l'assicurazione RC Auto obbligatoria è la più cara del mondo».

«Appare troppo semplicistico – continua Coviello – scaricare tutte le inefficienze riscontrate nel sistema assicurativo sulle frodi consumate soprattutto in Campania e nel SUD. La presenza in Italia di 3,5 milioni di veicoli non assicurati determina il caro tariffa RC Auto e dimostra che la questione è seria e va affrontata con interventi mirati e con la collaborazione di tutte le istituzioni, anche quelle locali. Le Province, ad esempio, con l'eventuale ulteriore imposizione, fino al 3,5 per cento del premio, per fare "cassa" potrebbero aggravare ulteriormente un già troppo elevato carico fiscale sull'assicurazione obbligatoria. E ciò non sarebbe tollerabile».

La Provincia di Napoli, infatti, pare intenda aumentare l'aliquota dell'imposta sulle assicurazioni RC Auto dal 12,5 per cento al 15-16 per cento in un momento in cui i premi sono diventati insostenibili per molte famiglie, duramente colpite dalla crisi economica.

«Le imprese, d'altro canto, – spiega Coviello – dichiarano che il settore RC Auto a Napoli non è in equilibrio e sono costrette a continui aumenti delle tariffe che tuttavia non incrementano nella misura sperata i premi RC Auto nell'area napoletana. La stessa Provincia è impegnata nella misurazione del fenomeno della non assicurazione dei veicoli sul territorio napoletano, stimata dalle Forze dell'Ordine al 30 per cento e del contenuto gettito rispetto ai veicoli circolanti a Napoli», ha concluso.

Secondo il docente, l'aumento dell'aliquota dell'imposta sulle assicurazioni RC Auto aumenterà il premio RC Auto per i napoletani del 3-4 per cento; graverà solo sui veicoli assicurati, e cioè sui cittadini onesti e nelle prime classi di merito; potrà incrementare il gettito solo se non si incrementa il fenomeno dei veicoli non assicurati; produrrà un aggravio di costi per le imprese napoletane, soprattutto quelle del settore trasporto e stimolerà comportamenti al limite della legalità da parte della domanda assicurativa. «Concludendo – spiega Coviello – l'ipotetico intervento della Province italiane nel settore RC Auto mi pare avvenga in un periodo di forte crisi per gli operatori assicurativi, soprattutto napoletani, e di elevata conflittualità sociale. Con la strada intrapresa a pagare saranno solo una parte dei cittadini, quelli onesti; il problema è che essi sono già stremati dalle troppe tasse».

Il problema assicurazioni a Napoli in ogni caso è molto sentito. Al punto che sul tema ha preso un preciso impegno il neo sindaco di Napoli, Luigi de Magistris che con l'assessore allo sviluppo Marco Esposito insieme al resto della giunta, ha assunto nel suo programma per la città un piano volto ad affrontare il problema, ormai insopportabile, del caro assicurazioni in Campania. È stato lo stesso

Franco Barbato, deputato di IDV, a svelare la strategia del comune campano: «A seguito dello scambio avuto in tal senso con de Magistris, ho preso accordi con il direttore generale dell'ANIA Garonna per organizzare un tavolo di lavoro insieme al sindaco stesso e sviluppare il progetto che prevede l'utilizzo delle telecamere poste dal comune di Napoli per il controllo della zona a traffico limitato al fine di far emergere, da un relativo confronto con i dati ottenuti, tutte quelle situazioni nelle quali i veicoli che circolano per le strade di Napoli siano sprovviste di tagliando assicurativo o peggio circolino con tagliando falso».

Il deputato dipietrista conclude: «È bene ricordare che i sinistri provocati da auto scoperte di assicurazione vengono pagati dal fondo garanzie vittime della strada che viene finanziato prelevando dagli assicurati onesti che pagano regolarmente l'assicurazione. Eliminare questo costo improprio permetterà quindi di incidere meno sulle tariffe delle assicurazioni stesse che inevitabilmente si abbasseranno. Occorre sconfiggere l'industria del falso nel mondo delle assicurazioni RC Auto una volta per tutte, ed è bene che si parta proprio dalla città di Napoli, che grazie alla sua nuova amministrazione, potrà tornare ad essere una città normale».

L'inchiesta dell'albo Trasportatori

«I costi dell'autotrasporto viaggiano più veloci dei camion: negli ultimi mesi, aumenta ogni voce del bilancio degli autotrasportatori. Gasolio in primo luogo, ma anche le assicurazioni Rca». Questa la denuncia di un'inchiesta pubblicata da *TIR – La rivista dell'auto-transporto*, nel maggio del 2011. Una denuncia importante e “pesante”, perché arrivata di fatto da un organo ufficiale visto che *TIR* non è un mensile qualsiasi ma la rivista ufficiale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Comitato Centrale Albo Autotrasportatori.

Così si è scoperto che dopo il caro-carburante (pesa sui costi

d'esercizio fino al 37,1 per cento, nel caso di veicoli pesanti che operano sulle lunghe distanze) è proprio l'assicurazione obbligatoria RCA a mettere in allarme il settore visto che – dopo un aumento medio dei prezzi del 18 per cento – stimano che quest'anno si avrà un ulteriore aumento medio del 12 per cento. L'elemento appare esplosivo se si stringe l'osservazione ad alcune regioni italiane, che mostrano tassi d'incremento molto superiore a quello medio nazionale. Situazione che si aggrava ulteriormente nell'autotrasporto, al punto che le Associazioni di categoria la stanno inserendo tra le emergenze nazionali. Così, proprio da un'altra inchiesta di *TIR* si scopre che i premi RCA per i veicoli adibiti al trasporto di merci sono addirittura raddoppiati nel Mezzogiorno, colpendo soprattutto le piccole imprese, che non hanno alcuna forza contrattuale né accordi quadro con le compagnie. Fino ad un paio di anni fa, in Campania o in Sicilia, esistevano convenzioni che prevedevano premi da 1.200-1.300 euro l'anno, mentre oggi l'autotrasportatore ne paga, a parità di condizioni, come minimo 3.000-4.000 euro, per contratti che prevedono franchigie. «Ma ci sono anche padroncini che in agenzia hanno ricevuto preventivi fino a 13mila euro», ha dichiarato a *TIR* un esperto del settore, che poi ha proseguito: «Nel caso di un operatore che ha subito tre sinistri, il premio può salire fino a 28mila euro l'anno».

Le compagnie d'assicurazione giustificano queste richieste con il forte aumento dei risarcimenti che giungerebbe dalle regioni meridionali, aggiungendo che una parte rilevante di questi sarebbe frutto di vere e proprie truffe.

Una tesi che forse può valere per le autovetture o i veicoli leggeri che viaggiano in ambito locale, ma che non ha senso quando si parla di veicoli industriali pesanti che operano sull'intero territorio nazionale o addirittura in ambito internazionale. In questo caso, infatti, non è affatto significativo se nel luogo dove ha sede l'impresa che stipula il contratto d'assicurazione c'è un elevato

tasso d'incidentalità, perché il camion può viaggiare in prevalenza in zone più "tranquille". Si crea, così, un effetto distorsivo della concorrenza all'interno degli stessi confini nazionali. Tenendo conto che oggi è impensabile tornare ad un regime di premi contingenti, come si può affrontare la questione?

Una risposta – secondo *TIR* – potrebbe essere quella di spostare la sede dell'impresa a nord, dove i premi sono decisamente più bassi, ma è evidente che questa suona più come una provocazione che come una reale soluzione, perché è impraticabile da parte delle piccole e medie aziende d'autotrasporto (mentre quelle più grandi o lo hanno già fatto, magari all'estero, oppure hanno accordi più vantaggiosi con le compagnie d'assicurazione).

Qualcuno affronta la questione con modi criminali, ossia rivolgendosi a false compagnie d'assicurazione. Ma è una via che può condurre direttamente a denunce penali. Chi aderisce ad un'Associazione di categoria può utilizzare prodotti convenzionati che, essendo tarati su medie nazionali, non presentano generalmente enormi differenze a livello geografico. Tuttavia, è evidente che bisogna trovare una soluzione per tutti e questo è stato il tema di un Tavolo avviato tra rappresentanti dell'autotrasporto e delle compagnie assicuratrici, che però non ha finora determinato risultati concreti, anche se ha stimolato la nascita di alcune proposte da parte dei vettori per stilare una sorta di "protocollo antifrode", che sarebbe il presupposto per un abbassamento dei premi assicurativi.

Bisogna innanzitutto separare l'autotrasporto professionale dagli altri utenti della strada quando si stilano le statistiche su incidentalità e frodi, così da valutare il rischio in modo preciso e corretto. Il secondo passo fondamentale è trovare modi per analizzare in modo oggettivo le singole imprese con strumenti più sofisticati dell'attestato di rischio. In questa attività, si può ipotizzare una collaborazione tra le Associazioni dell'autotrasporto e quella che rappresenta le compagnie assicuratrici. In tale ambito, potrebbe

sorgere anche un organismo di controllo dedicato al trasporto delle merci. Ma esiste anche una soluzione tecnologica, che è già stata sperimentata in alcuni consorzi d'impresе d'autotrasporto: installare a bordo del veicolo una "scatola nera" in funzione anti-truffa, che in caso di denuncia di sinistro accerti l'esatta dinamica degli eventi, aiutando a smascherare i falsi sinistri ed a stabilire le responsabilità di quelli veri.

Infine, da questa approfondita inchiesta, è emersa anche la possibilità di coinvolgere il Fondo di Garanzia dell'Autotrasporto, che potrebbe stabilire una procedura che tuteli le imprese d'assicurazione sull'effettivo incasso delle franchigie. Insomma, le proposte da parte dell'autotrasporto per disinnescare una potenziale situazione esplosiva non mancano davvero.

Lotta a chi viaggia senza assicurazione

Autovelox, Tutor e i controlli ai varchi ZTL per stanare chi guida senza assicurazione. Questa la grande novità del testo della modifica contenuto nel Decreto Bilancio e Stabilità approvato subito prima delle dimissioni del Governo Berlusconi e che è entrato in vigore il primo gennaio 2012. Insomma gli usuali strumenti utilizzati per l'accertamento di sanzioni a distanza, secondo l'art.201 del CdS, diventeranno micidiali fornitori della prova legale che un determinato veicolo sta circolando in un dato momento, e ad accertamenti incrociati sarà rilevabile se chi guida è privo di copertura assicurativa.

Questo quanto previsto dal famoso maxi-emendamento 2012 del Governo al disegno di legge di stabilità. L'obiettivo è contrastare il fenomeno dei veicoli che circolano privi di copertura assicurativa, una piaga che dilaga sempre più rapidamente, specie in alcune zone del Sud, ma che si sta allargando a macchia d'olio, e che si intende definitivamente contrastare.

Il provvedimento modifica quindi il codice stradale, aggiungendo

all'art 193 i seguenti tre commi, eccoli:

- 4-ter. L'accertamento della mancanza di copertura assicurativa obbligatoria del veicolo può essere effettuato anche mediante il raffronto dei dati relativi alle polizze emesse dalle imprese assicuratrici con quelli provenienti dai dispositivi o apparecchiature di cui alle lettere e), f) e g) del comma 1-bis dell'articolo 201, omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico e gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1.
- 4-quater. Qualora, in base alle risultanze del raffronto dei dati di cui al comma 4-ter, risulti che al momento del rilevamento un veicolo munito di targa di immatricolazione fosse sprovvisto della copertura assicurativa obbligatoria, l'organo di polizia procedente invita il proprietario o altro soggetto obbligato in solido a produrre il certificato di assicurazione obbligatoria, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 180, comma 8.
- 4-quinquies. La documentazione fotografica prodotta dai dispositivi o apparecchiature di cui al comma 4-ter, costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada.

«Salutiamo con favore questa modifica alla legge attuale, ha dichiarato Giordano Biserni, presidente dell'Associazione Sostenitori Amici Polizia Stradale, e non può essere che così visto che è stata proprio l'ASAPS ad avanzare da tempo questa proposta».

L'impegno del multi-presidente

Nel mondo delle assicurazioni, nell'ambito delle direzioni dei tanti presidenti delle compagnie, c'è una figura di grande rilievo che rappresenta, da sola, la storia stessa dell'automobile e della mobilità. È Rosario Alessi, oggi presidente della SARA Assicurazioni,

ma storico presidente dell'ACI: fu eletto per la prima volta nel 1982 e rimase in carica – con rielezioni plebiscitarie – per 18 anni. Sue tante, tantissime, battaglie per la sicurezza stradale, con proposte che in molti casi sono diventate legge; dall'uso degli etilometri alla patente a punti, dalla scuola guida a 16 anni all'introduzione degli incentivi per la rottamazione, dalle proposte di legge di iniziativa popolare sui parcheggi all'educazione stradale obbligatoria (raccolte 150mila firme prima fra tutte quella di Ferrari), fino ad arrivare alla stesura della Carta dei diritti degli automobilisti. Storico braccio destro di Alessi proprio in quel periodo è stato Carlo Luna, numero uno delle relazioni esterne dell'ACI e direttore de *L'Automobile* (rivista con la tiratura record di oltre un milione di copie) per 14 anni dal 1986 al 2000, giornale che portò avanti con forza le tante battaglie appena citate.

Il ruolo e l'impegno di Alessi su questi temi lo ha poi portato anche alla presidenza della FIA Foundation che ha per scopo proprio la sicurezza stradale e la mobilità compatibile. In quella veste organizzò anche il Salone Internazionale della Sicurezza Stradale; un appuntamento di primo piano per gli Automobile Club, la FIA, gli Enti governativi, le forze di polizia e dei produttori. Fu proprio questa fondazione, fra l'altro, a collaborare con l'Unione Europea per mettere nell'agenda di Bruxelles, attraverso l'*European Road Safety Action Programme*, l'ambizioso obiettivo di dimezzare, entro il 2010, il numero dei morti sulle strade. All'epoca ogni anno 50.000 cittadini dell'Unione Europea perdevano la vita, a seguito di incidenti stradali e 2 milioni erano i feriti, con costi economici che superavano i 160 miliardi di euro. Numeri oggi dimezzati, proprio grazie all'impegno di tutti.

Non va dimenticato, infatti, che la la Fondazione FIA, fin dagli esordi, ha sostenuto un gran numero di programmi per la sicurezza stradale – a cominciare da quello dei crash test – per valutare la protezione che, in caso di incidente, le automobili garantiscono ai

passaggeri, nonché le conseguenze dell'impatto sui pedoni; questo, per consentire ai consumatori di compiere scelte consapevoli, orientandosi verso automobili più sicure.

«Così – ci ha spiegato Alessi – EURONCAP è diventato un catalizzatore che ha promosso una positiva concorrenza fra i costruttori che, adesso, mettono la sicurezza al primo posto tra le caratteristiche dei propri prodotti. EURORAP è, poi, un programma europeo di valutazione delle strade, che fornisce valutazioni critiche sulle loro caratteristiche, suggerendo i miglioramenti necessari per ridurre l'indice di pericolosità. È, infine, decollato il nuovo programma per la valutazione dei sistemi di ritenzione dei bambini a bordo delle vetture: il *New Program for the Assessment of Child Restraint System*».

Insomma, visto l'impegno odierno delle compagnie di assicurazione sul fronte della sicurezza stradale, è una sorta di garanzia avere uno come Alessi a capo di una grande società. Le moderne iniziative sulla sicurezza stradale (come ad esempio SARA Safe Factor 2011, il tour dedicato agli studenti all'ultimo anno delle scuole superiori) infatti nascono sulla scia di quanto si è fatto e sull'esperienza delle storiche battaglie sul tema. Non va dimenticato che fu proprio la Fondazione FIA a promuovere, a livello mondiale, la campagna “prima di guidare pensa” che evidenziò alcune semplici azioni che richiedono solo pochi istanti, ma che potevano fare la differenza tra la vita e la morte.

Tanto impegno del presidente Alessi si è poi riversato nella SARA, una Compagnia speciale e molto diversa dalle altre: oltre ad avere il naturale obbligo a tenere i conti in ordine, questa società assicuratrice ha anche l'impegno di essere la Compagnia ufficiale dell'ACI che protegge per statuto e missione gli automobilisti. Esiste quindi un filo rosso fra la SARA e la FIA *Foundation* che, in sintonia con la storica risoluzione della Assemblea delle Nazioni Unite del 2004 (che ha sollecitato tutti gli stati membri a impegnarsi

per la sicurezza stradale) svolgono un importante ruolo per la sicurezza stradale. Proprio in tale contesto, con la collaborazione con l'Organizzazione Mondiale della Sanità, la Banca Mondiale e la Global Road Safety, nacquero una serie di pubblicazioni per aiutare i paesi a dar vita a una politica di sicurezza. Manuali d'uso su settori specifici, quali le cinture di sicurezza, i sistemi di ritenuta per bambini, l'alcool e il casco.

Risparmiare? Si può

Le assicurazioni non sono tutte uguali. E, soprattutto, non è vero che a parità di auto i prezzi delle polizze sono più o meno sempre uguali. Molto dipende dai servizi offerti, dalle franchigie, dalle condizioni contrattuali. Oggi grazie al web è tutto più facile e una piccola ricerca in rete vale più di mille discorsi perché appare subito evidente, fin dai primi clic, che i prezzi delle varie compagnie sono molto diversi per lo stesso profilo di assicurato e nella stessa città.

L'importante è non arrendersi al primo preventivo e, soprattutto, non rinnovare al buio la propria polizza di anno in anno ma impegnarsi nel cosiddetto shopping, nel confronto tra le varie offerte. Altra mossa importante è leggere bene le condizioni contrattuali visto che il prezzo finale non è tutto.

È bene poi sapersi orientare in quella che è la vera cartina di tornasole del rapporto tra assicurato e compagnia, ossia le regole in base alle quali si ha diritto al risarcimento in caso di incidente. Infine, bisogna ricordare che, in caso di problemi, la procedura per il reclamo o il contenzioso deve seguire iter ben precisi: solo così si avrà qualche speranza di ottenere ragione.

Vigili con iPad

Da più parti abbiamo visto che è piovuta sul tavolo la proposta di introdurre l'elettronica per gestire i contratti di assicurazione, con la

smaterializzazione fisica dei tagliandi. E uno sguardo su quanto potrebbe avvenire in futuro arriva dalla polizia municipale di Reggio Emilia dove i vigili fanno ancora ovviamente le multe con carta e penna, ma per tutto il resto usano l'iPad.

La rivoluzione è arrivata grazie al protocollo triennale 2010-2012 che il comando della città del tricolore (unico a farlo...) ha stipulato con la Regione per snellire le procedure burocratiche attraverso l'informatizzazione. Il progetto prevede l'uso di 40 iPad per 100 agenti e potrebbe portare incredibili vantaggi perché gli agenti così possono inviare in tempo reale indicazioni (foto e video relativi a rilievi effettuati) alla centrale operativa, abbattendo drasticamente i tempi di trasmissione.

Dai terminali sarà inoltre possibile consultare una serie di schede on line relative, tra l'altro, a disposizioni di servizio, numeri telefonici utili, edifici pubblici sotto allarme e documenti falsi. E ancora: schede relative alle persone scomparse, i database dei controlli amministrativi, le segnalazioni dei cittadini e i link per interfacciarsi direttamente, senza bisogno di richiedere l'ausilio della centrale operativa, con ANIA associazione nazionale fra imprese assicuratrici per i controlli relativi alle assicurazioni dei veicoli, all'ACI per i controlli sull'immatricolazione dei mezzi, all'ACT per le verifiche sulle autorizzazioni al transito ed alla sosta nelle aree pedonali o nelle zone a traffico limitato.

Lotta agli aumenti dell'RC Auto

Sul prezzo delle RC Auto «è inutile continuare ad addebitarsi l'un l'altro la responsabilità di problemi che in realtà, possono trovare soluzione solo con interventi “di sistema”. Ossia con la collaborazione di tutti». Fabio Cerchiai, presidente dell'ANIA, apre uno spiraglio di collaborazione per ottenere un risultato importante e condiviso. «Recentemente – ha continuato Cerchiai – si era registrato un calo del premio medio per l'assicurazione obbligatoria dell'11,8 per

cento», ma per consolidare la tendenza positiva «sarebbe stato indispensabile intervenire con misure strutturali. Misure che sono al di fuori del campo di azione delle sole imprese. Avevamo espressamente indicato che, in assenza dei necessari interventi, la pressione dei costi sarebbe divenuta insostenibile e, quindi, sarebbe stato inevitabile un aumento dei prezzi. Tale circostanza si è purtroppo verificata». Lo scorso anno, ha poi spiegato il presidente dell'ANIA, «si è tornati a un aumento della raccolta premi (+4,5 per cento), frutto appunto dell'inevitabile aggiustamento tariffario. Tuttavia l'equilibrio economico non è stato ancora raggiunto. Per ogni 100 euro di premi incassati, infatti, le imprese hanno avuto costi per quasi 106 euro».

Insomma sul settore pesa un equilibrio economico ancora da raggiungere a causa soprattutto di costi dei sinistri superiori alla media europea. Il costo dei sinistri pagati dalle compagnie è, in Italia, tra i più alti d'Europa, decisamente superiore a quello di Germania e Francia. E il costo medio dal 2000 al 2010 è cresciuto del 45 per cento.

Secondo Cerchiai, «bisogna evitare l'innescarsi di una perversa spirale fra l'aumento dei costi e aumento dei prezzi. È inutile continuare a denunciare prezzi troppo elevati, senza approfondirne le cause sottostanti. Denunciare la presenza di 3,5 milioni di veicoli non assicurati, senza andare alle radici del fenomeno e intervenire per reprimere la più elementare delle frodi assicurative: la violazione dell'obbligo di assicurarsi. Così come è del tutto irragionevole e incoerente – ha concluso – il provvedimento che consente alle province un'ulteriore imposizione, sino al 3,5 per cento del premio, aggravando un già troppo elevato carico fiscale sull'assicurazione obbligatoria».

Dello stesso parere anche Stefano Saglia, sottosegretario al Ministero dello sviluppo economico con delega all'energia: «Diamo battaglia – ha spiegato – alle frodi nel settore RC Auto a vantaggio

delle imprese assicurative e dei consumatori. Se limitiamo il fenomeno si possono ottenere significativi risparmi e conseguire l'abbassamento dei premi».

Ridurre le tariffe? Ecco le idee delle associazioni consumatori

A quanto sembra è uno scherzo da ragazzi ridurre le tariffe delle polizze assicurative. Un progetto talmente semplice e chiaro che – addirittura – il 30 giugno 2011 è stata indetta una conferenza stampa da ANIA e alcune associazioni dei consumatori (ADICONSUM, ADOC, Cittadinanzattiva, CODACONS, Federconsumatori, Lega Consumatori, Movimento difesa del cittadino e Unione nazionale consumatori). Il titolo dell'appuntamento? Tutto un programma: “Sette proposte per far diminuire i prezzi dell'assicurazione RC Auto”. Già questa, di per se, è una notizia perché una cosa del genere non si era mai vista. Ma c'è dell'altro perché si sono fatte le cose in grande: a presenziare la conferenza stampa c'erano il presidente di ANIA, Fabio Cerchiai, e il vice presidente di Federconsumatori, Francesco Avallone.

L'idea di base sta tutta nel vietare il mercato dei sinistri, vietando la cessione del credito al risarcimento del danno, rilanciare la procedura di conciliazione paritetica ed eliminare l'obbligatorietà della mediazione, rendere più efficace la battaglia contro le truffe assicurative, favorire l'uso della tecnologia (esempio scatole nere nei veicoli) nella liquidazione dei sinistri.

«Si tratta di proposte – hanno spiegato Fabio Cerchiai dell'ANIA e Francesco Avallone per i Consumatori – realizzabili in breve tempo e a costo zero per lo Stato che, se attuate, potrebbero «determinare un abbattimento dei costi impropri che gravano sulle assicurazioni RC Auto e di conseguenza dei prezzi elevati che gli assicurati sono costretti a pagare».

Ma c'è dell'altro. Fra le idee lanciate sul tavolo di lavoro anche quella di intervenire sul disegno di legge che prevede la costituzione

di un sistema antifrode per rafforzare l'operatività della struttura, rendere più efficace la battaglia contro le truffe assicurative modificando le procedure di offerta previste dalla legge per la liquidazione dei sinistri RC Auto, completare la disciplina sul risarcimento dei danni alla persona, intervenire sulla tabella delle lesioni micropermanenti prevedendo criteri di valutazione obiettivi.

Il caso della Yara

Abbiamo parlato spesso di truffe assicurative e di polizze fantasma, ma il caso della Yara vale più di mille discorsi. Per risolvere la questione è scesa in campo direttamente l'ISVAP dichiarando che «la compagnia di assicurazioni Yara non è abilitata ad operare nel ramo RC Auto». Motivo?

«Sono stati segnalati casi di commercializzazione di polizze temporanee RC Auto contraffatte – spiegano all'ISVAP – riportanti la denominazione sociale di Yara con sede in *58, Davies Street, Westminster, London w11k 5jf, United Kingdom*. Al riguardo si segnala che la suddetta denominazione sociale è del tutto simile a quella della società irlandese *Yara Insurance Limited*, con sede legale *c/o Willis Management Ltd, Grand Mill Quay, Barrow Street, Dublin 4*, che risulta abilitata ad operare in Italia in regime di libera prestazione di servizi in alcuni rami danni ma non nel ramo RC Auto».

Ma come fare a scoprire truffe del genere? Basta andare sul sito dell'ISVAP.

Attenti ai falsi

L'ISVAP è scesa in campo nel novembre del 2011 per denunciare la commercializzazione di polizze Rc auto false intestate alla compagnia: *Haifa Insurance*, società che non rientra tra le compagnie autorizzate o, comunque, abilitate all'esercizio dell'attività assicurativa sul territorio della Repubblica italiana. L'Istituto di

vigilanza sulle assicurazioni insomma non dimentica il suo ruolo istituzionale richiamando l'attenzione degli utenti e di chi rilascia tali coperture assicurative che l'eventuale stipulazione di polizze Rc auto recanti l'intestazione Haifa Insurance comporta, per i contraenti, l'insussistenza della copertura assicurativa e, per coloro che le rilasciano, lo svolgimento di un'attività non consentita dalle vigenti disposizioni normative. In ogni caso va detto che l'ISVAP raccomanda sempre di verificare, prima della sottoscrizione dei contratti, che gli stessi siano emessi da imprese regolarmente autorizzate allo svolgimento dell'attività assicurativa. Come? In caso di dubbi si può chiamare direttamente all'Autorità (06.42.133.1) o consultare direttamente l'Albo delle imprese disponibile sul sito Internet www.isvap.it.

Pagare sì, ma non così...

Uno dei punti più contestati, e dibattuti, nel mondo dell'assicurazione riguarda i tipi di liquidazione. Su questo, va detto, l'Ania ha idee piuttosto precise. D'altra parte non potrebbe essere altrimenti, visto che proprio recentemente l'associazione ha chiesto al Parlamento importanti modifiche alla procedura di liquidazione dei sinistri. Tutto parte, secondo l'Ania, dal fatto che le frodi ai danni delle compagnie avvengono soprattutto nella fase "liquidativa" e si declinano in una serie variegata di comportamenti illeciti che vanno dalla simulazione completa del sinistro all'esagerazione dolosa delle sue conseguenze. Ecco, qui, proprio nel punto più delicato, le compagnie di assicurazione si sentono indifese di fronte ai truffatori. Gli strumenti a disposizione del settore assicurativo per combattere il fenomeno sono limitati agli accertamenti della sussistenza del sinistro e delle caratteristiche del danno denunciato rispetto alla descrizione dell'evento.

«A tal fine – ha spiegato il presidente Cerchiai – è assolutamente imprescindibile garantire all'impresa di assicurazione il diritto di

accertare il danno denunciato, poiché la normativa sulle procedure di liquidazione dei sinistri RC Auto è tutta concepita in chiave garantista a favore del danneggiato, sul presupposto che i suoi comportamenti risultino sempre rispettosi della legge e dell'etica. Purtroppo non sempre è così. Bisogna pertanto introdurre alcune modifiche alla normativa vigente che, senza far venir meno i diritti dei danneggiati, consentano di arginare il fenomeno speculativo e fraudolento. Il disegno di legge contiene alcune interessanti modifiche alla procedura liquidativa prevista dall'articolo 148 del Codice delle assicurazioni. L'intento è condivisibile, ma il risultato non è risolutivo. Occorre fare di più».

Secondo l'Ania le disposizioni riguardano in particolare alcuni punti molto precisi. Questi:

- a) l'obbligo per il danneggiato di far periziare il veicolo prima della sua riparazione, nell'intento di combattere le esagerazioni dolose del danno. Tuttavia la previsione contempla un termine per la perizia a cura della compagnia (5 giorni, ridotti dall'attuale decreto a 2 giorni) che risulta inferiore a quello oggi in vigore di 8 giorni lavorativi che è già ristrettissimo, soprattutto se il danneggiato non collabora. Occorre un termine almeno di 10 giorni.
- b) la facoltà per l'impresa di sospendere i termini per la formulazione dell'offerta risarcitoria nel caso in cui dalla consultazione delle banche dati emergano almeno due parametri di significativo rischio frode. Si tratta della misura più importante del testo, perché in linea teorica dovrebbe consentire di respingere motivatamente tutte le richieste fraudolente e speculative. L'articolazione della norma però non permette di raggiungere l'obiettivo. Il termine concesso per la sospensione è del tutto insufficiente (30 giorni) per gli approfondimenti da compiere e l'esito finale di tale sospensione è assurdo: o l'impresa liquida il danno o presenta querela per truffa, mentre nella realtà potrebbe

continuare a respingere il danno perché non dovuto. Occorre portare a 90 giorni il termine di sospensione e eliminare la previsione dell'alternatività tra il pagamento del danno e la presentazione della querela.

- c) altrettanto illogica è la previsione dello sconto sul premio RC Auto da concedere all'assicurato che, richiesto dalla compagnia, sottoponga il veicolo a perizia preventiva: non si vede quale sia il comportamento da premiare e soprattutto a che titolo dovrebbe essere concesso lo sconto.

Patente? Carta straccia

Partiamo da un dato: i giovani arrivano poco preparati alla patente. Così, in attesa che cambi qualcosa a livello legislativo, l'ACI in collaborazione con la sua SARA Assicurazioni ha messo a punto un vero e proprio progetto di formazione per la guida responsabile e sostenibile. Un progetto molto articolato, nel quale rientrano anche i corsi di guida sicura nei centri di Vallelunga e Franciacorta, oltre alla polizza RC Auto "Ruota Libera" di SARA Assicurazioni che introduce un nuovo approccio attivo nella definizione dei parametri di rischio.

Tutto parte dal fatto che, secondo un'elaborazione ACI su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in Italia il 22 per cento dei candidati non ha superato l'esame della patente nel 2008, malgrado il 90 per cento abbia frequentato un corso in un'autoscuola. Le donne sono più brave nella prova teorica (il 69,4 per cento supera il test contro il 64 per cento degli uomini), mentre i maschi prediligono l'esame di guida (91 per cento dei promossi contro l'83 per cento delle donne). Reggio Emilia è nella media: il 21,21 per cento delle donne e il 15,21 per cento dei maschi non è riuscito a conseguire la patente.

Da questa analisi nasce un approccio particolare per aumentare la sicurezza dei neopatentati. Nel progetto di formazione ACI alla

guida responsabile e sostenibile si inserisce a pieno titolo, oltre ai corsi di guida sicura nei centri di Valledlunga e Franciacorta, anche la polizza RC Auto “Ruota Libera” di SARA Assicurazioni. “Ruota Libera” introduce un nuovo approccio “attivo” nella definizione dei parametri di rischio premiando, con una migliore classe di merito, i conducenti più consapevoli del valore della formazione che si sono impegnati nello sviluppo delle proprie capacità, prima conseguendo la patente con il metodo “Ready2Go” e poi aggiornandosi con i corsi di guida sicura ACI.

Il caso di Catania

«Non è facile conoscere la reale entità del danno ma è certo che anche a Catania gli aumenti di truffe inventate dai conducenti d’auto per ottenere soldi facili sia in aumento». A lanciare l’allarme è stata la Camera di Commercio di Catania che lo scorso autunno ha segnalato l’aumento delle frodi del settore assicurativo come già osservato anche dall’Osservatorio antifrodi attivo in Prefettura, di cui anche l’ente camerale fa parte. La dinamica è purtroppo nota: piccoli colpi di frusta inesistenti, tamponamenti forzati, sono solo alcuni esempi delle truffe inventate da molti italiani per ottenere soldi “facili”.

È per questo che è stato attivato un primo incontro con le associazioni di categoria e dei consumatori al fine di creare un nuovo servizio di consulenza dei contratti assicurativi per monitorare quantità e la qualità dei sinistri, ma soprattutto per promuovere una nuova campagna di sensibilizzazione al problema.

«L’aumento delle frodi – spiegano il presidente Agen e il segretario generale Alfio Pagliaro – porta a due conseguenze immediate. Nel nostro Paese, infatti, i costi di gestione e i costi al cliente sono i più alti di tutta Europa. In primo luogo aumentano i premi assicurativi in modo esponenziale, con gravissimo danno per gli onesti contribuenti. Di conseguenza molti, già provati dalla crisi,

preferiscono non assicurarsi più, ricorrendo alla famosa arte dell'arrangiarsi. Una scelta questa pericolosa sul piano personale ma anche per la categoria che registra un calo degli associati. È questo l'aspetto che alla Camera interessa maggiormente: non possiamo guardare con indifferenza ad un dato così allarmante». In città sono 14 le imprese iscritte alla Camera di Commercio che si occupano di assicurazioni a largo raggio, di cui solo 7 attualmente sono attive; nel 2010 non c'è stata alcuna nuova iscrizione mentre ci sono state ben 4 cessazioni.

«La Camera potrebbe anche avviare, d'accordo con gli addetti ai lavori, un'opera di *moral suasion*, ossia di "tattica di persuasione" per influenzare e fare pressione sui cittadini al fine di ottenere un effettivo comportamento socialmente responsabile», concludono Agen e Pagliaro.

Sindacati in soccorso dell'ISVAP

Colpo di scena: a fine 2011, incredibilmente e in modo del tutto inaspettato, una mano tesa all'ISVAP è arrivata dai sindacati: «L'UGL sostiene con forza quanto affermato dal presidente dell'ISVAP, Giancarlo Giannini, sulle problematiche che affliggono il settore assicurativo in Italia e sulle proposte volte a tutelare i consumatori». Così il segretario confederale dell'UGL, Nazzareno Mollicone, commentando la relazione annuale sull'attività di controllo, svolta dall'ISVAP, nel settore assicurativo e ribadendo che «nel prendere atto della denuncia formulata dall'istituto contro i numerosi comportamenti a danno dei cittadini assicurati, chiede alle autorità competenti, compresa l'unione europea, interventi immediati e drastici per impedire ulteriori speculazioni.

L'assicurazione obbligatoria auto è, di sicuro, causa principale di malessere per i cittadini – continua il sindacalista – in particolare, il costo della RC Auto. Inoltre, il sistema *bonus-malus* si è trasformato da tutela dell'assicurato in una fonte di gettito,

soprattutto, a causa delle distorsioni dovute a regole interne delle singole compagnie. L'ISVAP propone una riforma del sistema ed invita le compagnie a potenziare e rendere maggiormente efficienti le strutture liquidative».

L'impegno per la sicurezza delle assicurazioni

«Il nostro impegno deve crescere sempre di più per arginare le tragedie legate agli incidenti stradali che causano un morto ogni due ore». Questa la posizione ufficiale di Sandro Salvati, recentemente scomparso, e storico presidente della Fondazione ANIA per la sicurezza stradale, costituita dalle compagnie di assicurazione nel 2004, oggi presieduta da Aldo Minucci «per affrontare l'emergenza nazionale rappresentata dagli incidenti stradali a livello di sistema». La Fondazione ha, infatti, proprio l'obiettivo di individuare e realizzare attività che possano concretamente contribuire al miglioramento dei livelli di sicurezza sulla strada, soprattutto attraverso politiche di rafforzamento della prevenzione e del controllo. E la linea "politica" dell'ANIA parla chiaro: gli incidenti stradali sono un male sociale e questi lutti e dolori devono indurci tutti a fare di più. Gli ultimi dati ACI-ISTAT sull'incidentalità stradale in ogni caso ci regalano buone notizie, con una diminuzione delle vittime della strada, «ma non possiamo dirci ancora soddisfatti dei progressi fatti in termini di riduzione della gravità degli incidenti perché», ci ha ricordato Salvati con un commento ufficiale pubblicato sul sito dell'ANIA nell'autunno del 2011, prima che la malattia lo costringesse ad abbandonare il suo impegno, «ancora oggi muoiono più di 4000 persone l'anno. Per questo l'incidentalità stradale resta dunque un male sociale che deve essere aggredito con forza sempre maggiore da tutti i soggetti operanti nel settore, dai magistrati che devono assicurare certezza delle pene, al legislatore che deve promulgare norme adeguate ai cambiamenti degli stili di vita, ma anche ad ogni singolo cittadino perché ognuno può e

deve fare la propria parte nel combattere questa battaglia. E lo si può fare intervenendo innanzitutto sui comportamenti al volante, responsabili o corresponsabili di oltre l'80 per cento degli incidenti stradali. Velocità, distrazione, alcol, droga: tutti sappiamo i pericoli che ne conseguono quando si guida. Ogni ora di ogni giorno, e soprattutto oggi, ricordiamoci le gravi conseguenze che possono comportare ed impegniamoci a dire basta una volta per tutte».

«In un Paese che invecchia», proseguì Salvati, «come possiamo tollerare che i giovani – il nostro futuro – siano distrutti da comportamenti demenziali alla guida? Se continuiamo di questo passo, nel giro di 10 anni rischiamo di veder sparire la popolazione di una città di provincia di medie dimensioni. Si tratta di una strage a puntate che bisogna continuare a combattere con tutti i mezzi a nostra disposizione».

Non si può dimenticare l'enorme gap che ci separa da altri Paesi, come la Francia, in cui, a parità di parco autoveicoli circolante, gli incidenti risarciti dalle imprese di assicurazione sono stati 1 milione e 700 mila e i feriti poco più di 200 mila. Da anni le compagnie di assicurazione hanno costituito la Fondazione ania per la Sicurezza Stradale e sono impegnate in progetti di comunicazione e sensibilizzazione dei guidatori e in particolare dei giovani. Ultima in ordine di tempo la campagna contro la guida distratta che nell'ultimo fine settimana ha visto il coinvolgimento del mondo del calcio.

«Gli incidenti stradali sono la più grande tragedia d'Italia», ribadì il Presidente Salvati, «e quindi bisogna percorrere qualsiasi strada per sensibilizzare i conducenti. Un terzo degli incidenti stradali sono causati dalla distrazione al volante. Non a caso il segretario generale delle Nazioni Unite, Ban Ki-moon l'ha definita una vera e propria epidemia e per questo la Fondazione ania, durante il 2010, ha voluto mandare un messaggio semplice e diretto a tutti gli automobilisti: “Quando guidi, pensa a guidare”».

Le frodi secondo le assicurazioni

I prezzi delle polizze, ovviamente, se le compagnie non fossero gravate dalle tante, tantissime frodi, potrebbero scendere di molto. Questa teoria è davvero condivisa dalle compagnie di assicurazione. A giudicare da quanto spiegato da Fabio Cerchiai, presidente ANIA, l'Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici, nell'“Indagine conoscitiva sul settore dell'assicurazione di autoveicoli, con particolare riferimento al mercato ed alla dinamica dei premi dell'assicurazione per responsabilità civile auto (RCA)” presentata al Senato, l'8 novembre del 2011 sembrerebbe proprio di sì. Anzi, in questa relazione, l'Ania proprio in tale sede istituzionale ha denunciato che su questo fronte si fa davvero poco e che il fenomeno ha ormai raggiunto un livello inaccettabile e determina una dispersione enorme di risorse della collettività, che sconta il fenomeno pagando premi assicurativi più elevati di quelli che sarebbero necessari.

«Anche su questo tema – ha spiegato Cerchiai – le imprese vengono a torto ritenute quantomeno acquiescenti rispetto al fenomeno, poiché ne scaricherebbero gli effetti sulle tariffe. La verità è che il settore assicurativo privato, a differenza di quanto avviene in altri paesi europei (dove infatti le frodi scoperte sono molte di più), non è in grado di organizzare un sistema antifrode articolato, perché glielo impedisce una rigida impostazione della disciplina della tutela della privacy. Le imprese non possono trattare in comune le informazioni sensibili relative ai comportamenti degli assicurati e dei danneggiati per impiegarle nell'attività liquidativa o nell'organizzazione delle investigazioni necessarie per disporre degli elementi probatori da far valere in un giudizio penale.

Le compagnie italiane, a differenza delle imprese di altre nazioni, devono misurarsi con una normativa in materia di liquidazione sinistri particolarmente onerosa in termini di tempistica e di modalità da osservare per l'offerta risarcitoria, con relative elevate

sanzioni in caso di mancato rispetto della procedura. Nel caso di sinistri fraudolenti i tempi concessi da tale disciplina risultano insufficienti per condurre gli approfondimenti utili a smascherare i frodatori e a querelarli».

Forte anche la denuncia nei riguardi del sistema giudiziario, sia in ambito penale (molti procedimenti per frode si concludono con la prescrizione dei termini) sia in ambito civile (rispetto ai costi da affrontare nonché alle scarse *chances* di successo delle imprese nei giudizi dinanzi alla magistratura non togata). «La conoscenza del mondo della liquidazione sinistri in RC Auto – ha detto Cerchiai – è essenziale per poter intervenire con successo nella lotta alle frodi. In pratica, come è stato detto autorevolmente in passato, “conoscere per legiferare”. Intendiamo perciò offrire il nostro contributo di natura eminentemente tecnica». Vedremo come finirà. Certo è che quello che si è fatto fino a oggi non piace affatto alle compagnie. Anzi. L’articolato approvato dalla Camera e poi rimasto bloccato all’esame del Senato, è fonte di dura contestazione. Di fatto secondo l’Ania non serve a nulla perché non si fa nascere un organismo antifrode, ma semplicemente un gruppo di lavoro a composizione prevalentemente amministrativa e, addirittura, con incarichi a tempo determinato, che dovrebbe presiedere ad una serie di attività complesse, senza disporre di struttura dedicata e qualificata.

Se si volesse, invece, dare concreto impulso all’attività antifrode, secondo le compagnie di assicurazioni, occorrerebbe pensare un organismo di prevenzione dotato di autonomia gestionale e patrimoniale e, soprattutto, costituito da una struttura operativa composta da personale specializzato nelle investigazioni proveniente dalle Forze di Polizia, con un ridotto personale amministrativo di supporto.

Ovviamente l’intero sistema non dovrebbe gravare sul bilancio statale e le imprese di assicurazione sono pronte a finanziarlo con apposito contributo, e già questa ammissione costituisce un grosso

passo avanti. Ma l'Ania avanza anche una proposta precisa: far fare le indagini sui casi sospetti – con i ben più ampi poteri – dalla polizia giudiziaria. «La proposta – spiega Cerchiai – risulta coerente con la natura obbligatoria dell'assicurazione e con il connesso interesse pubblicistico a tutelare la collettività dei soggetti tenuti all'adempimento dell'obbligo. La frode nell'assicurazione RC Auto colpisce tutti i cittadini. La proposta di prevedere la sua perseguibilità d'ufficio è coerente anche con quanto previsto dall'articolo 640 del codice penale, che la prescrive per i casi di truffa nei confronti dello Stato o di enti pubblici. Nel caso della RC Auto, è evidente la stretta analogia tra interesse dello Stato e interesse dell'intera comunità che lo compone. Come anticipato, la perseguibilità d'ufficio potrebbe essere prevista solo per i casi in cui l'organismo antifrode segnali alla magistratura competente le situazioni di sospetta frode, estratte dagli archivi dati interconnessi o frutto di apposite investigazioni effettuate».

Napoli, un comitato contro il caro assicurazioni

Per sconfiggere il caro assicurazioni che sta letteralmente stritolando le finanze degli automobilisti napoletani ormai si tenta di tutto. E con la proverbiale fantasia dei partenopei nel 2011 è nato addirittura un comitato per mettere a punto misure a tutela dei consumatori per contrastare il caro RC Auto e RC Moto nel capoluogo campano. Il nome, “RC Auto Napoli virtuosa” è tutto un programma ma chi pensa che si tratti di una burla o giù di lì sbaglia di grosso: a questo progetto ha partecipato addirittura l'assessore allo Sviluppo del Comune di Napoli, Marco Esposito che si è impegnato in prima persona per coinvolgere associazioni, sindacati e singoli cittadini. «È una battaglia per tutti i napoletani onesti – ha spiegato in una max conferenza stampa infatti l'assessore – vessati dal sistema tariffario che è impazzito 10 anni fa con lo sblocco delle tariffe. L'obiettivo – ha continuato Esposito nella stessa occasione – è

ottenere un segnale tariffario forte da parte delle compagnie. Sono convinto che le tariffe così alte siano criminogene, spingano le persone a commettere illeciti».

Vedremo. Fatto sta che, almeno sulla carta, gli intenti dell'assessorato allo Sviluppo del Comune di Napoli sono lodevoli e vanno nella direzione giusta, perché è ormai accertato che al caro assicurazioni nella provincia di Napoli sono collegati numerosi fattori anomali, come l'elevato numero di veicoli assicurati fittiziamente fuori provincia, la presenza di testimoni che hanno assistito a decine di sinistri, le perizie gonfiate sui danni, le disdette immotivate dei contratti. Insomma una sorta di network del malaffare molto radicato nel sociale.

Ma, come sempre, non bisogna generalizzare. E fare di ogni erba un fascio non fa altro che favorire i truffatori: ci sono gli onesti, ma spesso è difficile individuarli in un sistema che fa di tutto per nascondere i truffatori. Ecco perché il comitato napoletano avrà il preciso compito di definire i criteri per censire i napoletani virtuosi cui applicare gli sconti della convenzione tariffaria. Un compito difficile, ma che potrebbe davvero riuscire grazie all'adesione già annunciata delle associazioni dei consumatori, rappresentanti dei periti assicurativi, delle compagnie assicurative, dell'ISVAP e delle forze dell'ordine.

Sei ubriaco? Non ti pago

È passata quasi in sordina, ma la sentenza della Cassazione depositata il 23 maggio 2011, quella in cui si stabilisce che le assicurazioni potranno rivalersi sul guidatore ubriaco in caso costui abbia provocato un incidente con danni. Una sentenza, però, importantissima e che rischia addirittura di rivoluzionare il mondo della circolazione e della sicurezza stradale. Secondo gli ermellini infatti le assicurazioni potrebbero non pagare i danni provocati da un proprio assicurato ubriaco in base ad una clausola contrattuale che prevede la copertura

assicurativa solo in caso di circolazione stradale, anche di una persona diversa dall'assicurato, in uno stato cosciente e quindi non alterato dall'uso di alcool o sostanze stupefacenti.

La Cassazione insomma è stata chiarissima e si è pronunciata sulla vicenda del padre di un giovane che si era messo alla guida dopo aver assunto alcool, causando un sinistro. In base alla clausola prevista nel contratto, infatti, che prevedeva la rivalsa dell'assicurazione in caso di guida in stato di ebbrezza, la compagnia assicurativa aveva chiesto al genitore di essere risarcita per una somma di 3 milioni, dal momento che aveva dovuto pagare per un sinistro causato dal figlio dell'assicurato che guidava in stato d'alterazione psicofisica dovuta all'alcol. La difesa aveva definito tale clausola vessatoria, dal momento che determinava un forte squilibrio fra i diritti e doveri delle parti contrattuali in caso di comportamenti colposi messi in atto da persone diverse dall'assicurato. In seguito alla condanna, il contraente ha impugnato la sentenza in Cassazione, che però gli ha dato ancora torto respingendo il ricorso e stabilendo che le clausole previste dall'assicurazione non possono considerarsi vessatorie poiché escludevano che il conducente dell'auto potesse guidare in stato di alterazione, quindi limitavano semplicemente il rischio assicurato alla circolazione stradale "consapevole".

Per i giudici di Piazza Cavour, quindi, la società assicurativa ha il diritto di rivalersi in caso di guida del veicolo assicurato da parte di un conducente in stato di alterazione alcolica accertata e non contestata, sia nel caso in cui il veicolo sia guidato da chi ha stipulato il contratto o meno. Una vera bomba: da oggi in poi chi si mette al volante in stato di ubriachezza rischia due volte.

L'auto come un'arma

Si apre una nuova era nei risarcimenti assicurativi: la Corte d'Assise di Teramo ha riconosciuto per la prima volta due principi: la garanzia assicurativa RC Auto vale anche per gli omicidi stradali

commessi con dolo, cioè volontariamente, e la legittimazione dell'AIFVS (Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada onlus) a costituirsi parte civile anche nei processi di omicidio stradale volontario. La Corte ha rigettato infatti le eccezioni sollevate dagli avvocati dell'assicurazione Groupama Assicurazioni e dell'imputato nel processo che vede incriminato Alfredo Beltramba, di 63 anni, accusato di aver ucciso volontariamente con l'automobile, il 14 aprile di un anno fa, la suocera Iolanda Di Matteo, per vecchi rancori familiari.

Mele, detersivi, latte e assicurazioni

L'assicurazione sbarca al supermarket. Così insieme a patate, pasta, formaggi e detersivi oggi si potrà anche comprare una polizza di assicurazione. L'idea è della COOP adriatica che, dopo aver proposto servizi di telefonia e pagamento bollette, ora allarga con servizi bancari, finanziari e assicurativi.

Ovviamente un'idea del genere non poteva che essere supportata da prezzi competitivi e proposte innovative. Così l'assicurazione dell'auto si paga a chilometro: si tratta di un progetto sperimentale, nato in collaborazione con UNIPOL, che è partito in piena estate 2011 in cinque spazi pilota "Coopiconto" dell'Emilia Romagna: agli IPER LAME e NOVA di Bologna, al Leonardi di Imola, l'ESP di Ravenna e al Malatesta di Rimini. Poi a partire dal 2012 sarà la volta della maxi rete di vendita COOP con otto ipermercati e 145 supermercati. In pratica in mezzo a scaffali di ogni tipo ci saranno dei corner dove personale specializzato potrà dare informazioni e vendere i servizi. L'assicurazione della COOP si pagherà a consumo (con un sistema simile a quello della SARA Free che ha inventato per prima il servizio), a seconda dei chilometri percorsi, che saranno calcolati grazie a una scatola nera. Questo strumento servirà anche per evitare truffe e, con un localizzatore, potrà aiutare a ritrovare l'auto rubata. Nel pacchetto sarà inclusa anche la polizza infortunio

per il conducente. Molto innovativa sarà pure la polizza infortuni, che sarà attiva 24 ore su 24 e potrà essere personalizzata a seconda delle esigenze di viaggio, di lavoro o del tempo libero.

Per quanto riguarda i conti correnti le tipologie saranno quattro, dal genere tradizionale a quello on line, con prezzi bassi e agevolazioni. Funzionerà? Vedremo.

Il satellite ti fa risparmiare

Le polizze a consumo sono oggi una realtà, ma pochi sanno che questa tipologia di assicurazione (consente di pagare la polizza in base ai chilometri percorsi dall'auto) è stata inventata dalla SARA nel 2003. Battezzata SARA Free questa formula propone grandi risparmi: se il cliente fa infatti meno di 2000 km l'anno, può risparmiare fino al 55 per cento rispetto ad una polizza tradizionale. Insomma un prodotto rivolto essenzialmente agli automobilisti che utilizzano poco l'auto, ma anche a quelli che la prendono tutti i giorni ma per brevi spostamenti o poche volte l'anno (ferie, ponti o week end). Il tutto controllato in modo semplice e imparziale perché è un kit satellitare installato a bordo dell'auto del cliente a calcolare automaticamente i km percorsi. Kit che poi si rivela utile anche per altri scopi visto che il cliente grazie proprio al sistema satellitare può poi verificare la posizione della sua auto in caso di furto, attivando subito l'invio delle Forze dell'Ordine per il suo recupero oppure ricostruire la dinamica di un sinistro del quale gli sia stata attribuita erroneamente la responsabilità. Oppure anche contestare eventuali multe inesatte grazie al rilevamento dei dati di percorrenza e di posizione.

In concreto la proposta messa in piedi dalla SARA funziona così: il cliente paga subito solo il 45 per cento del premio di una polizza tradizionale, riceve il contrassegno annuale e 2.000 km gratuiti, monta sulla sua macchina il kit satellitare (il canone annuale per accedere al servizio è di 62 euro) e poi paga solo il costo dei

chilometri effettivamente percorsi con addebito sul conto corrente o carta di credito. Nulla di più facile. Va detto poi che il kit satellitare è gestito in modo da non poter controllare in nessun modo il cliente o violare la tua privacy, nel pieno rispetto della legge attuale e che per i soci ACI si sono altri servizi gratuiti come la tutela legale, la polizza infortuni del Conducente.

Ma oggi l'esempio della SARA è stato seguita da molte altre compagnie che propongono diverse polizze a chilometro. Fra queste una delle ultime è quella della Genertel che con la sua polizza satellitare punta a premiare gli stili di guida più virtuosi. L'idea è proposta con il contratto *quality driver* che prevede l'installazione di un localizzatore GPS sull'auto: in caso di furto basta una semplice chiamata per saper dove si trova l'auto, in caso di incidente grave si attivano immediatamente ed in automatico i soccorsi, in caso di sinistro, se ci sono contestazioni tra i veicoli coinvolti, è possibile ricostruirne la dinamica allo scopo di sostenere le ragioni dell'assicurato Genertel. Ogni mese il cliente riceve inoltre un estratto-conto riepilogativo del proprio stile di guida.

Insomma un grande fratello che controlla tutto. Una violazione della privacy importante. Ma quali sono i benefici? I nuovi clienti che acquistano la polizza *quality driver* possono beneficiare di uno sconto di benvenuto pari al 25 per cento del premio RC Auto. E tutti coloro che acquisteranno la polizza entro il primo mese e si dimostreranno per tre anni consecutivi *top driver* (ossia accumuleranno 900 crediti-sicurezza/anno), al quarto anno potranno rinnovarla al costo simbolico di 1 euro. Va detto in ogni caso comunque che il *quality level* è un sistema premiante e non assume mai valori negativi: i guidatori meno virtuosi semplicemente non accumulano crediti-sicurezza, che vengono azzerati in caso di incidente.

Stesso discorso per "Autometrica", la polizza auto pay per use di AXA Assicurazioni che fra l'altro propone anche un interessante pulsante di emergenza da montare in auto per offrire ovunque

un'assistenza immediata e la massima protezione.

«Sull'auto – spiegano i tecnici della AXA – verrà installato presso un nostro centro convenzionato un dispositivo satellitare, che come un'antenna invisibile, starà accanto ai clienti in maniera discreta, sempre pronto a segnalare alla nostra centrale operativa la sua posizione per inviarti prontamente assistenza. In caso di richiesta di assistenza, per garantire la massima sicurezza, i nostri clienti hanno a disposizione un pulsante di emergenza che permette di parlare in viva voce con un operatore 24 ore su 24, 365 giorni l'anno. E in caso di incidente il sensore di crash installato sull'auto avvisa la nostra centrale operativa di assistenza, che verificherà lo stato di salute degli automobilisti provvedendo, se necessario, all'invio di un mezzo di soccorso in loco».

Chiaro che avere a bordo sistemi del genere poi porti innumerevoli vantaggi anche per il soccorso stradale perché tutte le centrali operative hanno a disposizione in tempo reale la posizione dell'auto da raggiungere, magari solo per una gomma bucata.

Orientarsi on line

Ci sono luoghi comuni duri, anzi durissimi a morire nel mondo dell'auto. Uno di questi è di sicuro quello che vuole le assicurazioni tutte uguali. Insomma una specie di “non ci sono più le mezze stagioni” di taglio automobilistico che qui, come dicevamo, si traduce nell'errata convinzione che a parità di auto i prezzi delle polizze siano più o meno sempre uguali. Niente di più sbagliato perché molto dipende dai servizi offerti, dalle franchigie, dalle condizioni contrattuali. Insomma una miriade di variabili che finiscono per incidere non poco sul conto finale.

Arrendersi al primo preventivo, insomma, può costare caro, così come rimanere fedeli alla propria compagnia solo per inerzia anche perché il mercato oggi offre diverse tipologie di polizze, progettate apposta per le diverse esigenze: da quelle di chi usa l'auto raramente

a quelle di chi macina chilometri come un camionista.

Fra l'altro, grazie ai configuratori on line per il cliente, con pochi clic, è facilissimo riuscire a capire le differenze fra le varie compagnie. Ma se si vuole qualcosa di ancora più semplice, si può andare direttamente su uno dei tanti siti che comparano da soli le varie polizze, guidando il cliente alla ricerca delle migliori offerte. Piattaforme web che in questi ultimi tempi si sono incredibilmente sviluppate perché i clienti – sempre di più – cercano aiuto nello stipulare contratti convenienti. Va detto, fra l'altro, che nella ricerca di prestiti personali, finanziamenti auto, mutui casa o conti correnti e deposito, proprio le ricerche di polizze assicurative di auto e moto sono in cima alla classifica delle pagine più viste. L'eccesso di offerta in questo settore finisce infatti per disorientare i clienti che davanti a tantissime tipologie contrattuali perdono la bussola. L'importante comunque è non arrendersi al primo preventivo e, soprattutto, non rinnovare al buio la propria polizza di anno in anno ma impegnarsi nel cosiddetto shopping, nel confronto tra le varie offerte.

Altra mossa importante però è leggere bene le condizioni contrattuali visto che il prezzo finale non è tutto: il costo di una polizza infatti può essere poco indicativo se non si prendono in considerazione le possibili franchige, i vincoli legati a quante e quali persone possono guidare la macchina e – soprattutto – quali limiti ci sono nei risarcimenti. Sembra difficile orientarsi in questa giungla ma basta semplicemente leggere le cosiddette condizioni contrattuali, ormai indicate con chiarezza nello schema finale. La vera cartina di tornasole del rapporto tra assicurato e compagnia è infatti costituito proprio dalle regole in base alle quali si ha diritto al risarcimento in caso di incidente: inutile pagare pochissimo una polizza se, poi, alla minima strusciata in parcheggio bisogna mettere mano al portafogli...

Così con un po' di ricerca on line si possono realizzare grandi ri-

sparmi. E non è un caso se, secondo le stime degli analisti, il 30 per cento degli italiani lo scorso anno ha cambiato compagnia assicurativa: comparare più preventivi porta a sicuri risparmi.

Tuttavia, oltre ai siti istituzionali delle varie compagnie e ai vari comparatori di polizze on line, i clienti oggi hanno a disposizione un altro formidabile strumento per avere consigli e riuscire ad orientarsi in questa piccola giungla di offerte: i social network, i blog e i forum. Un mondo dove il linguaggio è più diretto e dove i messaggi che gli utenti si scambiano fra loro sono molto comprensibili. I forum più interessanti sono quelli delle associazioni consumatori ma anche quelli riservati a club di singoli modelli dove i soci hanno ovviamente tutti le stesse esigenze. Senza poi dimenticare Facebook, i Google Group e i vari blog dedicati al tema: basta andare a leggere i commenti di chi ha già stipulato una polizza simile a quella che stiamo per sottoscrivere per capire il discorso. Infine un ultimo consiglio: nella battaglia delle assicurazioni oggi si sono inserite direttamente le case automobilistiche che nel pacchetto dei propri accessori hanno inserito anche polizze particolarmente convenienti. Anche qui dipende dai casi ed è bene non generalizzare. Ma un salto alla concessionaria della propria marca può riservare piacevoli sorprese.

Le soluzioni della Sara

A guardare i numeri (in Italia i sinistri sospettati di frode sono il 2,3 per cento sul totale degli incidenti, contro il 12 per cento della Gran Bretagna, il 7 per cento della Germania, il 5 di Francia e il 4 di Spagna) l'Italia sembrerebbe un Paese virtuoso. Ma qual è la realtà? «La situazione è ben diversa da quello che appare» ha spiegato Alessandro Santoliquido, direttore generale di SARA assicurazioni al convegno di fine 2011 tenutosi a Riva del Garda sulle Polizie Locali, «anzi, secondo le nostre stime, nel nostro Paese le frodi sulla RC Auto riguardano perlomeno il 10-20 per cento del

totale liquidato a livello nazionale. Ed è una stima prudenziale...». Le nostre statistiche insomma sono sbagliate, ma non è tutto: «Se il 2,3 per cento degli incidenti è ritenuto a rischio truffa, ha continuato Santoliquido, questa è la tipica “media del pollo”. Come la si spalma sulle varie zone del Paese? Ecco i dati: 0,33 per cento nel Trentino, 0,32 per cento in Friuli e quasi 10 per cento in Campania e 6 per cento circa in Puglia. Ma perché in Italia è così facile frodare l’assicurazione? «I motivi sono tanti – ha sostenuto sempre Santoliquido – perché c’è, innanzitutto, una sottostima del comportamento antisociale di chi froda: così come non ci rendiamo conto che quando uno non paga le tasse in realtà sta truffando tutti, così non ci rendiamo conto che chi non paga l’assicurazione non sta frodando solo la compagnia, ma il sistema assicurativo nel suo complesso. E quindi anche gli altri assicurati. C’è, insomma, un nesso che lega le frodi al rilevante incremento del premio assicurativo specialmente in alcune zone del Paese. Le truffe, infatti, fanno lievitare i costi dei risarcimenti, e le compagnie, che non sono enti di beneficenza, ripianano le perdite alzando il prezzo del premio assicurativo. C’è chi, a questo punto, si sente legittimato a truffare l’assicurazione. Da qui si innesca un circolo vizioso. Per tutti. Ecco comunque spiegato, considerando anche il maggior numero di sinistri e la grandezza dei risarcimenti danni alle persone definiti dai tribunali», rimarca Santoliquido, «perché, a volte, il costo della RC Auto è doppio rispetto a molti dei Paesi con i quali ci possiamo confrontare».

Uno dei problemi toccati dal manager è anche l’assenza di uno straccio di banca dati che contenga nomi e cognomi dei truffatori; anche se ora si sta cercando di ricostituirla in ISVAP: «Questa banca dati c’era. Ed era quella dell’Ania, l’Associazione nazionale tra le imprese di assicurazione. Poi, è stata smantellata. Per quale motivo? È intervenuto il Garante della privacy il quale ha ritenuto illegale quella banca-dati in quanto le compagnie si scambiavano

tra di loro le informazioni sugli assicurati, contravvenendo quindi alle norme sulla tutela della privacy. Incredibile, ma vero. Personalmente, come cittadino» fa notare Santoliquido, «non mi interessa sapere che qualcuno conserva i dati del mio incidente. Ma ai truffatori ha fatto sicuramente piacere la soppressione di un sistema centrale di controllo e contrasto delle frodi...

Per combattere questa piaga, una modifica al sistema dei risarcimenti andrebbe fatta. Le compagnie» ha raccontato ancora Santoliquido, «sono obbligate a pagare il danneggiato in 30 giorni quando viene presentato un modulo Cid a due firme, altrimenti in 60 giorni se il modulo porta una firma sola. Se l'assicurazione sospetta che dietro la richiesta di risarcimento c'è una frode, deve pagare comunque il sinistro (anche se in nuovo decreto ha appena introdotto un primo limitato miglioramento consentendo di bloccare per altri 30 giorni per indagini) rispettando queste tempistiche; in caso contrario è soggetta alle sanzioni dell'ISVAP» che sono care e salate. Esempio? «Se dopo 120 giorni dalla denuncia del sinistro che vale 500 euro il danneggiato non è ancora stato risarcito, la sanzione dell'ISVAP può arrivare anche a 60.000 Euro».

Ma perché le assicurazioni sono restie a querelare l'assicurato per frode? Perché il sospetto non vale, servono le prove. E se queste non sono più che fondate, la compagnia rischia a sua volta di essere querelata per calunnia da coloro che sono veri e propri professionisti della truffa e che sanno, quindi, maneggiare i mezzi legali a loro disposizione.

L'Italia della frode è cambiata dagli anni Novanta a oggi. Venti anni fa l'imbroglio si basava soprattutto «sul sinistro simulato o provocato ad arte» che causava quasi esclusivamente danni alle automobili. Infatti, il 70 per cento dei risarcimenti veniva richiesto per danni alle cose. «Ma simulare un sinistro alla perfezione richiede competenze specifiche; bisogna essere dei professionisti del finto incidente».

Oggi quella percentuale si è rovesciata: il 70 per cento delle denunce riguarda i risarcimenti alle persone. Che rappresentano una spesa maggiore per le compagnie: «Un sinistro con quattro persone a bordo di un'auto tamponata che sostengono di avere avuto il colpo di frusta costa all'assicurazione 15/16 mila euro» spiega Santoliquido. Il «sinistro simulato o provocato ad arte», insomma, è diventato così molto più facile e remunerativo di un tempo.

Lo dimostrano alcuni dati. «Ci sono province nelle quali su 100 assicurati ci sono più di quattro incidenti con danno alle persone, una frequenza superiore ai sinistri totali che accadono in Francia». Le province con maggiore frequenza di danni fisici sono quelle di Taranto, Brindisi, Crotone, Bari, Vibo Valentia, Foggia, Napoli, Reggio Calabria, Avellino e Catania. Le prime 10 che hanno, invece, una frequenza di sinistri molto più bassa sono, nell'ordine: Pordenone, Cuneo, Verbania, Trento, Udine, Sondrio, Vercelli, Biella, Belluno e Bolzano.

Non solo: mentre nelle province meno virtuose, la denuncia di danni fisici negli incidenti stradali è in aumento, nelle province ir-reprendibili è in diminuzione. «Come è giusto che sia, in un mondo nel quale i veicoli sono più sicuri, le strade anche, e c'è una generale diminuzione degli incidenti stradali e così via», sottolinea Santoliquido.

Se questa è la situazione, quali rimedi mettere in campo? Il direttore generale di SARA assicurazioni li elenca. Innanzitutto: il frodare deve essere reso «meno lucrativo». Prendiamo il caso più emblematico, cioè il colpo di frusta: «In Italia vale tra i 3.000 e i 4.000 euro, mentre in Francia non viene risarcito oppure costa i 200 euro che coprono un ciclo di massaggi». In effetti il decreto ha introdotto questa norma con 5 giorni, poi ridotti a soli 2 giorni, tempi giudicati assolutamente insufficienti dagli analisti.

Serve poi, nel più breve tempo possibile, «un organismo anti-frode che abbia effettivi poteri investigativi. Se, infatti, voglio

perseguire le truffe, è necessario avere un gruppo di persone che lavorino al 100 per cento sul progetto, e siano collegate a polizia e magistrati. E questo gruppo di lavoro deve, inoltre, poter investigare e avere accesso alle banche dati». Terzo: bisogna cambiare alcune regole. «Oggi non è obbligatorio mettere a disposizione il mezzo incidentato prima del risarcimento. O meglio, è obbligatorio solo in teoria. Ma i tempi vengono dilazionati al punto tale da far scattare le scadenze obbligatorie per il risarcimento, altrimenti la compagnia di assicurazione viene multata dall'ISVAP». Come rimediare? «Con una norma di legge banale: prima la perizia, poi il risarcimento».

Le storture non finiscono qui. Un assicurato ha due anni di tempo per chiedere il pagamento dei danni relativi a un incidente stradale. C'è chi, quindi, denuncia il sinistro dopo un anno, 11 mesi e 29 giorni. «È ovvio che, trascorsi due anni, è abbastanza difficile andare a ricostruire l'incidente» sottolinea giustamente Santoliquido. Anche in questo caso, qual è la soluzione? «Basta una regola semplice: se il sinistro non è stato denunciato entro due mesi, a meno che qualcuno non abbia danni fisici gravi, viene depennato il diritto al risarcimento stesso».

Altre terapie contro le truffe: risarcire solo i danni fisici che sono diagnosticati in modo oggettivo; serve, quindi, almeno un esame, una radiografia, un'analisi che li dimostri. «Bisogna, inoltre, limitare le spese accessorie risarcibili sui micro danni fisici»: c'è chi si fa prescrivere anche 50 giorni di inabilità temporanea per un colpo di frusta o cicli di fisioterapia da 15 a 20 sedute.

Santoliquido ritorna sul tema che gli sta davvero a cuore: «È necessario bloccare i tempi del risarcimento in caso di sospetta frode». Significa che le compagnie, se sospettano un incidente-truffa, possono sfiorare i tempi del risarcimento concesso oggi dall'ISVAP a differenza della normativa in vigore, come è stato chiarito sopra .

Fuga perenne

Le tre milioni e mezzo di auto non assicurate sono, come abbiamo visto, un enorme problema per la sicurezza stradale, ma anche un vero e proprio grattacapo per le forze dell'ordine perché ad ogni posto di blocco, quando gli agenti hanno la disgrazia di fermare – o cercare di farlo... – una vettura priva dell'RC Auto iniziano regolarmente risse, inseguimenti e pericolose battaglie. Il caso di cronaca avvenuto a Milano nel marzo del 2011 è una specie di schema, perfetto nella sua ripetitività, di quello che polizia e carabinieri vedono ogni giorno sulle nostre strade. Un cittadino egiziano non aveva la patente e non aveva pagato l'assicurazione alla sua auto, una Rover 214, che tra l'altro era sottoposta a fermo amministrativo.

E così quando ha incrociato una pattuglia di una volante che gli ha chiesto i documenti durante un normale controllo ha pensato bene di scappare a tutta velocità. Un classico.

Una fuga durante la quale ha danneggiato almeno sei auto parcheggiate e una vettura delle forze dell'ordine (mentre un'altra è sbandata) che dopo un lungo inseguimento è riuscita a sbarrargli la strada.

Per fortuna l'episodio si è verificato a tarda ora, erano le 2.30 della notte, e nessun passante è rimasto ferito, ma le cose non vanno sempre così bene e spesso durante questi inseguimenti da *far west* ci sono morti e feriti.

Per la cronaca, questa volta il guidatore era un egiziano di 31 anni, regolare e senza precedenti penali: la sua folle corsa è cominciata in via Leoncavallo ed è proseguita per molte strade, alcune prese anche contromano, mentre diverse volanti convergevano nel quartiere. In Città Studi, in via Pacini, vicino a piazza Piola, un'auto della polizia è uscita di strada centrando alcune macchine. Solo dopo viale Romagna la Rover, che a sua volta aveva tamponato altre vetture ma era riuscita a non fermarsi, è stata bloccata.

Un ente per ridurre i contenziosi

Data storica per il mondo delle assicurazioni: il 28 febbraio 2011 le associazioni di consumatori e quelle di agenti hanno trovato un accordo e, per la prima volta, hanno collaborato insieme per la trasparenza e l'efficienza del servizio.

L'UNAPASS (Unione Nazionale Agenti Professionisti di Assicurazione) e l'organizzazione dei consumatori ADICONSUM hanno infatti siglato un accordo per la trasparenza e l'efficienza del servizio nel settore delle RC Auto volto a risolvere alcune criticità come il caro tariffe, la chiusura dei centri di liquidazione, la mancanza di standard di garanzia delle agenzie. Insomma, nasce il primo ente bilaterale del settore assicurativo tra consumatori e professionisti, un ente che – almeno nelle intenzioni – permetterà di evitare 400.000 cause per incidenti stradali.

«La firma dell'accordo tra UNAPASS ed ADICONSUM – ci ha spiegato Pietro Giordano, segretario nazionale ADICONSUM – rappresenta un primo ed importantissimo passo nella direzione della trasparenza e dell'efficienza in un settore come quello assicurativo decisamente carente nel nostro Paese.

«Per risolvere tali problemi, ADICONSUM – ha sostenuto Giordano – ha avviato una serie di incontri con gli attori che fungono da interfaccia tra gli assicurati e le Compagnie di Assicurazione ossia gli Agenti assicurativi, trovando in UNAPASS il primo interlocutore dell'intermediazione assicurativa disponibile a condividere e a lavorare per un mondo assicurativo più trasparente, che offra maggiori garanzie e che sia più rispettoso dei diritti fondamentali degli assicurati».

Dalla firma dell'accordo, come ha spiegato Giordano, prenderà vita un ente bilaterale che si occuperà di conciliazione RC Auto con *help point* per i consumatori nelle agenzie UNAPASS, formazione degli agenti assicurativi sul codice del consumo, informazione congiunta con ADICONSUM ai consumatori, sviluppo delle *best*

practice nelle agenzie, centro studi e monitoraggio del settore per avanzare nuove e concrete proposte al mercato ed al legislatore. Grazie, in particolar modo alla conciliazione, 400.000 sarebbero le cause per incidente stradale che si potrebbero evitare. «Un impegno, quindi, a tutto tondo quello di ADICONSUM e UNAPASS a tutela degli assicurati – dice Giordano – con l’auspicio che anche altri rappresentanti dell’intermediazione assicurativa ne seguano le orme». «Grazie all’accordo – ha dichiarato Massimo Congiu, presidente di UNAPASS – potremmo cominciare a chiedere alle compagnie di assicurazione di destinare quanto risparmierebbero dalle minori sanzioni comminate dall’ISVAP e dai minori contenziosi con le agenzie alla riduzione delle tariffe RC Auto».

Assicurazione e sicurezza

Si chiama SARA Safe Factor ed è un tour dedicato agli studenti dell’ultimo anno delle scuole medie superiori che dal marzo 2011 ha percorso tutta l’Italia in 25 tappe per sensibilizzare i ragazzi e promuovere fra i giovani una guida sicura e consapevole. In linea con le aspettative della Carta Europea della Sicurezza Stradale, l’obiettivo di questa iniziativa formativa è quella di contribuire a ridurre il numero di incidenti, che in Europa sono la prima causa di morte per i giovani tra i 20 e i 24 anni.

E non è un caso che il progetto formativo – portato avanti da SARA Assicurazioni in collaborazione con ACI Sport – abbia addirittura il patrocinio del Ministero della Gioventù. In questa operazione la Seat è scesa in pista come sponsor e partner tecnico del progetto, dedicato ai giovani neo-patentati, mettendo a disposizione tutta l’esperienza di piloti istruttori come Valentina Albanese (campione italiano CITE 2009, categoria Diesel) e Simone Pellegrinelli, (campione under 25 Trofeo Seat Castrol Leon Supercopa 2009).

I due piloti hanno così condiviso con i ragazzi i racconti delle loro esperienze, mettendo in risalto che così come in pista, anche fuori,

velocità ed emozione sono elementi importanti quanto il rispetto delle regole e le attrezzature da utilizzare «perché la vita non deve essere messa a rischio inutilmente».

Insomma un'idea nuova, particolare, che è riuscita a sposare la necessaria parte teorica con una prova di guida sicura a bordo di due Ibiza (una FR 2.0 TDI e una COPA 1.2 TDI CR) al fianco dei due piloti professionisti: spiegare la sicurezza stradale ai giovani, così, è di sicuro più divertente.

Valentino Rossi lavora per le assicurazioni

Fra le “operazioni simpatia”, quelle messe in piedi per avvicinare il grande pubblico al mondo delle assicurazioni, quella delle Assicurazioni Generali merita un posto di rilievo: forti del fatto di essere sponsor della Ducati Desmosedici di MotoGP alle Generali hanno realizzato “Miti in Moto”, un tour per portare la due ruote di Valentino Rossi nelle principali piazze italiane con un evento itinerante diviso in 16 tappe.

Si è partiti nel settembre 2011 da Milano (Colonne di San Lorenzo) con la conclusione il 2 ottobre a Napoli passando per Padova, Trento, Udine, Perugia, Firenze, Bologna, Genova, Torino, Palermo, Cosenza, Bari, Ancona, Pescara e Roma.

Insomma un giro davvero nazionale per far toccare con mano a tutti, in uno stand Generali, la Ducati Desmosedici 2011 di Valentino con l'equipaggiamento da gara ufficiale. Gli appassionati hanno anche avuto la possibilità di farsi fotografare in un piccolo podio con il trofeo del GP di Valencia 2010 ed entrare in una zona di intrattenimento dove hanno potuto simulare un giro del circuito.

All'iniziativa è stata infine legato anche il concorso “Generali – Ducati Desmosedici: Miti in Moto” che ha messo in palio una Ducati Monster 696 personalizzata in esclusiva per Generali, pezzo unico da collezione firmato da Aldo Drudi, designer dei caschi di Valentino Rossi.

La ricetta dell'Acì

Sul fatto che le tariffe RC Auto siano troppo care sembrano essere tutti d'accordo. Sulle proposte per risolvere questa situazione ci sono invece diverse soluzioni, ma una delle più interessanti ed articolate è quella proposta dalla SARA Assicurazioni, la compagnia dell'Automobile Club.

Una soluzione che percorre due strade distinte ma convergenti: abbassare la frequenza degli incidenti e diminuire il costo dei risarcimenti. Solo così, secondo questa compagnia, sarà possibile disinnescare una situazione che oggi appare senza soluzione e continua ad avvatarsi su sé stessa: aumentano sia gli incidenti risarciti dalle assicurazioni sia il loro costo medio, conseguentemente salgono le tariffe. Da notare che l'aumento degli incidenti risarciti contrasta con la diminuzione degli incidenti "verbalizzati", segno che molte cose non quadrano.

In ogni caso, per abbassare la "temperatura" delle tariffe RC Auto ecco, punto per punto, la ricetta della SARA.

- Ridurre a 30 giorni il termine entro il quale può essere denunciato un incidente stradale (oggi è di due anni);
- Modificare l'articolo 148 del Codice delle assicurazioni prevedendo l'obbligo del danneggiato a sottoporre a perizia la vettura per la quale chiede di essere risarcito (si eviterebbero incidenti gonfiati ad arte);
- Far riparare la macchina presso carrozzerie convenzionate o, altrimenti, prevedere un rimborso ridotto.
- Istituire una nuova disciplina per i danni fisici di lieve entità abbassando drasticamente il valore dei primi tre punti di invalidità che in Francia non vengono neppure risarciti. Una congrua riduzione del loro ammontare ridurrebbe la speculazione in atto sui cosiddetti "colpi di frusta" che in Italia sono 700mila l'anno e comportano risarcimenti per 2,5 miliardi di euro;
- Stabilire che la stipula del contratto di assicurazione avvenga in

ogni caso prima della trascrizione al PRA dell'atto di vendita di un'auto usata e costituisca una condizione essenziale per il passaggio di proprietà o per l'immatricolazione di un'auto nuova.

In questo modo si limiterebbe il rischio di veder circolare vetture sprovviste di copertura assicurativa come accade oggi;

- Eliminare la norma del decreto Bersani secondo la quale il nuovo assicurato ha diritto alla migliore classe di merito esistente nella sua famiglia;
- Emanare una tabella unica a livello nazionale per il risarcimento dei danni alla persona e dei "danni morte" portandola a livello dei maggiori paesi europei.

Un aiuto da chi ripara le strade

Nella lotta alle truffe una mano, anzi una grande mano, potrebbe arrivare proprio dalle società che ripristinano le strade dopo gli incidenti stradali. Sembra una cosa da poco ma queste aziende fanno un lavoro enorme; basti pensare che ogni anno in Italia per i sinistri finiscono sull'asfalto oltre 8 milioni di litri di liquidi inquinanti, oli motore, carburanti, e 200 tonnellate di residui solidi, vetro e plastica.

Ecco, da tutto questo lavoro potrebbe arrivare una inaspettata possibilità di fare prevenzione perché le macchine di queste società, arrivando immediatamente (anche con moto super attrezzate) sul luogo dell'incidente potrebbero diventare presto un elemento importantissimo per il contrasto alle frodi alle assicurazioni con gli incidenti truffa.

Quello che si sta progettando, infatti, parte dal tentativo di obbligare gli assicurati a chiamare la loro compagnia per segnalare all'istante l'incidente e in 15 minuti potrebbero essere sul posto le ditte di ripristino stradale, che con sistemi pressoché istantanei di rilevamento della zona, dei danni ai veicoli e alla strada renderebbero di fatto impossibili le truffe.

Omaggio a papa Wojtila

Non solo auto: le compagnie assicuratrici mettono in campo le iniziative più diverse, che dimostrano come l'impegno di alcune società vada ben oltre i classici confini dell'RC Auto. Ne è un esempio la bella iniziativa della SARA Assicurazioni, compagnia assicurativa ufficiale dell'Automobile Club d'Italia, che in occasione della beatificazione di Giovanni Paolo II ha contribuito gratuitamente alla sicurezza dell'evento: i 2.500 volontari che hanno assistito i pellegrini hanno infatti goduto di una copertura assicurativa gratuita per eventuali infortuni e per danni involontariamente causati.

La SARA Assicurazioni fa infatti parte della galassia ACI, che si è impegnata all'epoca in primo piano nella gestione della logistica dell'evento e in occasione della beatificazione di Giovanni Paolo II si è impegnata direttamente su tre versanti: l'infomobilità di Luce Verde, l'assistenza stradale e sanitaria di ACI 803.116 e i servizi assicurativi di SARA Assicurazioni.

Così è entrata in funzione una maxi Centrale di Informazione sulla mobilità stradale "Luce Verde – Infomobilità Roma", realizzata dall'ACI in collaborazione con la polizia municipale di Roma, potenziata per fornire continuamente informazioni sulle condizioni della viabilità e del traffico attraverso le oltre 20 emittenti radiofoniche aderenti al servizio, tra cui Radio Vaticana. I notiziari sono stati diramati ogni mezz'ora nella giornata di sabato 30 aprile (dalle 7.00 alle 4.00 del giorno successivo) e domenica 1 maggio (dalle 7.00 alle 2.00 di lunedì).

Non solo: anche la centrale operativa romana di ACI che risponde al numero verde 803.116 è stata rafforzata per garantire un intervento tempestivo della *task force* di addetti qualificati nell'assistenza informativa e sanitaria alle persone oltre che meccanica ai veicoli.

Uno speciale mezzo ACI è stato poi posizionato in piazza Cavour, nei pressi di Castel Sant'Angelo, in accordo con la polizia municipale di Roma, mentre le tre aree adibite a parcheggio dei

pullman dei pellegrini (Olimpico, Anagnina e PalaLottomatica) sono state monitorate dal soccorso stradale ACI per prevenire i disagi di eventuali guasti dei bus.

Una polizza per ogni esigenza

Si polverizza l'offerta delle compagnie di assicurazione che ormai ne inventano una dopo l'altra per venire incontro alle singole esigenze degli utenti. Tanto per capire fin dove si arriva, basti dire che la Genertel ha appena creato una polizza dedicata ai padroncini, ai piccoli autotrasportatori. Il nome – “Furgoni & Van” – è tutto un programma e gli artigiani che guidano un veicolo immatricolato autocarro fino a 35 quintali con questa polizza in caso d'incidente con colpa, possono dedurre il costo della franchigia. Non solo: c'è la protezione in caso di danni causati a terzi durante le operazioni di carico e scarico del veicolo, senza costi aggiuntivi; il Servizio *Stop&Go* che prevede la possibilità di sospendere la copertura assicurativa durante i mesi di inutilizzo del mezzo (minimo 1 mese, massimo 12); l'Assistenza sinistri *All Inclusive* che consente di gestire un eventuale sinistro garantendo sempre l'Assistenza live al telefono al numero verde 800202040; il Soccorso Stradale con carro attrezzi 24h/24 e auto sostitutiva e la possibilità di effettuare la denuncia online direttamente dal sito o su mobile con l'applicazione per *iPhone*. Ma anche il Servizio Guida Subito che garantisce la copertura immediata via email per circolare subito e SMS di conferma dell'acquisto e il Servizio Memo che via *email*, SMS, posta e telefono ricorda al cliente le scadenze delle polizze. Tanta cura dimostra quanta concorrenza ci sia ormai nel settore e quanto poco spazio ormai ci sia per chi cerca nuove idee...

Auto aziendali, si diffonde “l'autoassicurazione”

Nuova idea contro il caro polizze da parte di chi gestisce parchi auto aziendali grandi e piccole: l'autoassicurazione. Una sistema

che ovviamente non può riguardare l'RC Auto obbligatoria per legge ma che va a coprire altri rischi come ad esempio l'incendio, il furto, la *Kasko*. Tutto nasce dal semplice calcolo legato a quante auto – statistiche alla mano – vengono rubate o distrutte in incidenti ogni anno nel proprio parco auto. E quando si arriva a stabilire che si spenderebbe di più per l'assicurazione che per i furti o i danni scatta la cosiddetta autoassicurazione, ossia si decide di sopportare quei costi nella certezza di risparmiare.

La tendenza è emersa da un'accurata inchiesta condotta dalla rivista Auto Aziendali Magazine che ha trovato un gran numero di società che ricorrono a questo sistema.

Motivo? Secondo il *magazine* perché i premi per queste coperture non obbligatorie per legge sono sproporzionati ai rischi e chi possiede qualche decina di autoveicoli ha modo di constatarlo analizzando l'andamento di alcuni anni e confrontando i premi pagati con i danni denunciati.

Ma non è tutto: sempre secondo la rivista Auto Aziendali Magazine, la tendenza delle flotte aziendali ad “autoassicurarsi” fino a qualche tempo fa riguardava soltanto le flotte con veicoli in proprietà, ma ora si sta estendendo anche alle flotte che hanno veicoli in noleggio a lungo termine. Un orientamento analogo si sta diffondendo anche per la copertura *Kasko*...

Arriva il polizzometro

Fra le tante idee dei broker assicurativi che sul web propongono confronti fra le principali assicurazioni auto e moto presenti sul mercato assicurativo italiano, quella di cercassicurazioni.it è forse una delle più divertenti, perché sul loro sito hanno realizzato un “polizzometro” per conoscere con pochi clic quali sono i costi dell' RC Auto nella provincia, come vanno i prezzi, quanto si può risparmiare e quando si spenderebbe di RCAUTO se si risiedesse in un'altra provincia.

Il progetto parte dall'intuizione di portare sempre più trasparenza sul mercato assicurativo e, di conseguenza, nella realizzazione del polizzometro si è puntato alla massima semplicità di uso, incanalando nel motore di ricerca i principali dati sui prezzi RC Auto sulla base delle centinaia di migliaia di preventivi effettuati mensilmente dai tecnici del sito.

Cercassicurazioni.it ha inoltre l'obiettivo di aiutare gli utenti nella comprensione, comparazione e scelta del prodotto assicurativo auto o moto più idoneo ai propri bisogni. E, visto che la comparazione assicurazioni è completamente gratuita, i clienti possono scoprire da soli e provare più volte se la propria polizza è ancora conveniente. Cercassicurazioni.it è un broker assicurativo controllato dal Gruppo MutuiOnline e partecipato da Volagratis, due comparatori leader nel mercato online che fondano il proprio successo su un confronto trasparente delle offerte presenti su internet in vari segmenti di mercato.

Le assicurazioni danno i voti alle strade

È una sorta di vendetta personale, il mondo delle assicurazioni, perennemente sotto giudizio e sotto accusa, ora a sua volta mette sotto accusa le strade. È questo infatti l'oggetto della nuova inchiesta dell'Osservatorio Servizi di Linear Assicurazioni, la compagnia on line del gruppo Unipol che ha spesso rilevato l'insoddisfazione degli italiani sulla qualità di servizi e strutture utilizzate da chi guida.

Ora sono finite sotto la lente le autostrade con una nuova ricerca dell'Osservatorio, commissionata all'istituto Nextplora, che ha raccolto le impressioni sullo stato di salute delle principali arterie del nostro Paese. E, per quanto possa risultare incredibile, il quadro che ne esce è più che positivo: al 41 per cento degli intervistati il livello di manutenzione delle strade sembra sufficiente e un altro 23 per cento ne dà un giudizio buono o addirittura

ottimo. Ma in città le cose cambiano. Eccome: se il discorso manutenzione si allarga alle strade urbane, la bocciatura è unanime. A far letteralmente infuriare gli automobilisti sono le troppe buche sulle strade della propria città: più della metà del campione (54 per cento) se ne lamenta, costretta quotidianamente ad uno slalom sull'asfalto.

Acquista quindi ancor più valore l'apprezzamento per la manutenzione delle infrastrutture autostradali. Da quanto emerge dalla ricerca, sono infatti già parecchi gli incubi degli italiani quando sono alla guida in autostrada.

La preoccupazione maggiore? I camion. Per il 33 per cento del campione sono sempre troppi, mentre un intervistato su quattro (25 per cento) teme l'eccessiva velocità degli altri veicoli. Il 18 per cento detesta i tanti cantieri aperti che trova lungo il percorso ed infine il 14 per cento spera di non trovare mai maltempo mentre è in viaggio.

Diverso il discorso legato alla situazione con gli altri paesi, perché in questo caso le nostre autostrade ricevono più di una critica, facendosi riprendere sotto diversi aspetti. Sarà forse la crisi, ma ciò che agli italiani piace di più delle autostrade d'oltre confine è, in particolare, il fatto che risultino essere meno care (21 per cento). Per il 15 per cento degli intervistati poi quelle estere sono dotate di aree di sosta più attrezzate e curate – vanto fino a pochi anni fa delle nostre autostrade – così come maggiormente controllate da parte della polizia (altro 15 per cento).

Conclusione dedicata alla segnaletica stradale, che sembra non essere più d'aiuto a chi guida, se è vero che, come la ricerca rileva, solo l'8 per cento la utilizza, mentre quasi tre italiani su quattro (73 per cento) si affidano alla tecnologia (soprattutto navigatore satellitare, ma anche ricercando informazioni su Internet) per raggiungere destinazioni che non si conoscono. Ma forse si tratta solo di un ulteriore segno dei tempi che cambiano.

Le proposte del garante della concorrenza

Cosa ne resta della famosa “indagine conoscitiva che l’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato” sta conducendo proprio sull’assicurazione RC Auto? Una traccia di proposte molto interessanti perché l’allora presidente Antonio Catricalà non si è solo limitato a presentare in Senato, ad ottobre 2011, i risultati dell’inchiesta ma ha anche proposto soluzioni realizzabili in poco tempo, a partire da un nuovo tipo di risarcimento, battezzato “in forma specifica”. Ossia un sistema che possa aiutare le compagnie a tenere sotto controllo i costi dei sinistri relativamente alla parte danni alle cose. Tutto nasce dalla possibilità di indurre il proprietario del veicolo danneggiato a far eseguire gli interventi di ripristino presso una carrozzeria convenzionata. In virtù dell’adesione alla rete di carrozzerie convenzionate, infatti, l’officina normalmente si obbliga nei confronti dell’impresa di assicurazione al rispetto di determinati parametri tecnici ed economici e, allo stesso tempo, si potrebbero introdurre vincoli sull’approvvigionamento di pezzi di ricambi presso fornitori predeterminati dalla stessa compagnia. Nel sistema di risarcimento tradizionale la compagnia può indurre il danneggiato a far eseguire le riparazioni presso una carrozzeria convenzionata, solo offrendo servizi aggiuntivi quali l’auto sostitutiva, il ritiro e la riconsegna del mezzo incidentato, ecc. In alcuni casi risulta che sia offerto il pagamento diretto da parte della compagnia all’autoriparatore.

«Il sistema di risarcimento diretto – spiegano infatti all’Autorità – nel quale la compagnia contraente è la stessa che provvede al risarcimento del danno subito dal proprio cliente incolpevole, consente di introdurre già nel contratto un vincolo a carico dell’assicurato, il quale all’atto della stipula può impegnarsi a far eseguire le riparazioni, in caso di sinistro CARD, presso una delle carrozzerie convenzionate. Tale possibilità, nello specifico, è prevista dall’art. 14 del regolamento attuativo (D.P.R. n. 254/06),

il quale la subordina ad una riduzione del premio, che deve essere espressamente quantificata nello stesso contratto.

Una delle domande sottoposte al campione di compagnie individuato dalla Direzione (rappresentativo di oltre l'80 per cento del mercato in termini di premi raccolti), verteva sulla presenza o meno della clausola "risarcimento in forma specifica" nell'offerta di polizze RC Auto e sulla esistenza di una rete di carrozzerie convenzionate. Le risposte ricevute evidenziano che il 90 per cento (rappresentativo di quasi il 94 per cento del mercato in termini di premi raccolti) delle imprese interpellate dispone di una rete di carrozzerie convenzionate, mentre il 40 per cento delle stesse (rappresentativo di quasi il 70 per cento del mercato) offre ai propri assicurati la sottoscrizione di tale clausola. E' però emerso che il totale dei contratti contenenti la clausola in questione stipulati nel 2010 dalle compagnie del campione, si attesta attorno al 6 per cento del totale. Ciò appare da imputare alla scarsa convenienza degli sconti offerti per chi accetta di servirsi delle carrozzerie convenzionate». Insomma secondo l'Autorità non c'è dubbio che la scarsa diffusione del risarcimento "in forma specifica" è dovuto alla scarsa appetibilità dello sconto proposto dalle compagnie (generalmente non superiore al 5 per cento) per chi sceglie questa formula.

Ma l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha anche una ricetta per migliorare il funzionamento del sistema dell'indennizzo diretto che fa acqua da tutte le parti e che, soprattutto, non riesce a suscitare nelle compagnie i corretti incentivi affinché tenessero sotto controllo i propri costi. «Appare – ha spiegato infatti Catricalà – che esse sono restie a individuare efficaci meccanismi interni di controllo sulle frodi. Il problema, occorre sottolineare, non può essere semplicemente derubricato a fattore esogeno assolutamente imponderabile e ingovernabile. E' sempre più evidente che, dato il contesto scarsamente concorrenziale, per le imprese è più agevole scaricare sui premi i maggiori oneri derivanti da inefficienze di

gestione. Uno degli elementi di maggiore criticità del risarcimento diretto è rappresentato dal sistema attraverso il quale si arriva a definire l'entità del rimborso dovuto alla compagnia gestionaria per il danno da essa liquidato. Come anticipato, quest'ultima non riceve l'importo che ha effettivamente liquidato per conto della debitrice, bensì una somma determinata forfaitariamente sulla base del costo medio dei sinistri rilevato nell'annualità assicurativa precedente. Si tratta, in ultima analisi, di un sistema di rimborso basato sulla media storica, che garantisce solo a livello aggregato la refusione degli importi risarciti. Quindi alcune imprese avranno vantaggio, altre no. Questa criticità è confermata dalla frequenza con cui in questi anni il sistema è stato oggetto di continui aggiornamenti.

In ogni caso, esso introduce elementi di distorsione: in primo luogo, come detto, in assenza di alcun correttivo che induca le imprese a controllare i costi, le stesse non hanno alcun interesse a farlo. Questo limite del sistema delle compensazioni accentua la propensione delle imprese a scaricare i maggiori costi direttamente sui premi: i consumatori, del resto, poco mobili e comunque non in grado di contrattare efficacemente con le compagnie, non riescono a esercitare un'adeguata pressione sulle stesse così da contenere l'accrescimento dei premi. Inoltre, le imprese assicurative in questo contesto di concorrenza depressa sono incentivate ad agire sul portafoglio clienti in maniera tale da selezionare gli individui che commettono pochi sinistri e con alta probabilità di subire sinistri con costi inferiori al forfait e ciò sulla base della loro localizzazione in aree del Paese poco sinistrose o dove comunque i costi dei sinistri sono più bassi. Si determina in tal modo una strategica segmentazione delle aree e delle tipologie di assicurato/veicolo. In alcune aree del SUD del Paese è sempre più frequente il fenomeno, oggetto di numerose denunce, della "fuga" di molte compagnie, che alla scadenza dei contratti, acconsentono rinnovi solo a condizione di imporre premi a volte anche triplicati, il che può

equivalere in molti casi, a veri e propri rifiuti a contrarre».

«Occorrerebbe – ha concluso Catricalà – allora integrare e migliorare i meccanismi di determinazione del forfait. Andrebbe introdotta nella sua formula di calcolo un coefficiente che consenta di tenere conto dell'efficienza da recuperare da un anno all'altro, come incentivo per le compagnie a contenere i costi. In sostanza, potrebbe essere utile l'introduzione di un meccanismo di controllo dei costi, eventualmente sorvegliato dall'Autorità di settore, che dovrebbe ispirarsi a criteri di regolazione già utilizzati in altri contesti. Ferma la libertà delle imprese di definire il livello dei premi, non è un'incongruenza prevedere un controllo di tipo regolatorio volto a stimolare comportamenti efficienti delle imprese per limitare la crescita dei propri costi in un mercato che presenta forti elementi di asimmetria informativa, scarsa vivacità della domanda, e dove c'è un obbligo legale a contrarre in capo alle compagnie. Una simile regolazione non dovrebbe pregiudicare le prestazioni da rendere al cliente che ha diritto ad essere risarcito dei danni subiti, alle condizioni pattuite.

Una via potrebbe essere quella di escludere dal sistema CARD i danni alle persone (attualmente ve ne rientrano alcuni di lieve entità). Ciò consentirebbe di valorizzare al massimo le potenzialità del risarcimento diretto, che consentono di limitare i costi delle riparazioni, incentivando le compagnie a promuoverlo. Con questa limitazione, il sistema CARD continuerebbe a gestire una quota significativa del valore dei sinistri non inferiore al 34 per cento e potenzialmente anche più elevato.

Inoltre, l'attuale sistema, in base al quale la definizione dei criteri di rimborso è affidata ad un comitato dove è preponderante la presenza delle stesse compagnie, non sembra una soluzione ottimale. Piuttosto, per le ragioni dette, sui costi dei sinistri andrebbe attivata un'efficace istanza di controllo pubblico».

Per il resto poi l'Autorità ha sottolineato che le tante modifiche le-

gislative di cui si parla (introdurre la possibilità per le imprese di visionare il veicolo prima di stipulare; l'installazione della "scatola nera" in auto; il rafforzamento delle sanzioni per chi attesta false invalidità da sinistri stradali; la dematerializzazione dei contrassegni e la loro sostituzione con sistemi elettronici) non potranno che portare grandi miglioramenti al settore. «Sarebbe troppo ingenuo pensare – ha comunque poi spiegato Catricalà – che, introducendo un sistema amministrativo di controllo sulle frodi, si possano avere gli attesi risultati di contenimento della crescita dei premi e in genere, di miglioramento qualitativo dei servizi di assicurazione. In realtà, è necessario porre in essere una serie di interventi che incidano sulle criticità di fondo al fine di riattivare il processo concorrenziale.

Per superare le criticità sul versante della domanda, andrebbe agevolata la mobilità della clientela. Vista la complessità dei servizi assicurativi, andrebbe favorito lo sviluppo sia di broker, sia di agenti plurimandatari. Occorre, in altri termini favorire la diffusione di figure professionali, sostanzialmente indipendenti dalle compagnie, la cui funzione – e il cui precipuo interesse – è proprio quella di consigliare gli utenti, i quali, come abbiamo dimostrato, non sono in grado di selezionare da soli il prodotto per essi migliore».

L'aiuto dal mondo dei camion

Il coinvolgimento dei mezzi pesanti nei sinistri presto potrebbe ridursi quasi a zero, con grandi benefici sui prezzi delle polizze, in questo caso sempre carissime, perché questi sono veicoli che macinano chilometri a livelli record.

Tutto potrebbe arrivare da un'idea Mercedes, una cosa talmente complicata che per collaudarla i tecnici Mercedes hanno camminato per oltre tre miliardi di chilometri con 14 mila camion: questo il nuovo Active Brake Assist2, il sistema a comando radar che riconosce gli ostacoli non in movimento e che frena anche davanti

ad ostacoli fissi, funzionando da 0 a 89 km/h, in tutte le condizioni atmosferiche e di luminosità.

Montato di serie sul Mercedes-Benz Actros, questo diabolico congegno ha il merito di ampliare ulteriormente le possibilità di prevenzione: se fino ad ora permetteva di avviare automaticamente una frenata in caso di rischio di tamponamento contro un ostacolo in lento movimento, oggi l'*Active Brake Assist 2* entra in funzione anche davanti agli ostacoli fermi, come ad esempio una coda imprevista sull'autostrada.

Grazie a tutto questo, nell'ambito dell'iniziativa globale *Shaping Future Transportation di Daimler Trucks*, si compie insomma un nuovo passo avanti verso la mobilità senza incidenti.

«Dalla presentazione sul mercato ad oggi», spiegano orgogliosi alla Mercedes, «numerosi conducenti hanno potuto raccontare di situazioni in cui il sistema di sicurezza li ha protetti da un incidente. Gli esperti non hanno dubbi: l'*Active Brake Assist* ha salvato la vita di molte persone, autisti ed altri utenti della strada. Anche diverse compagnie di assicurazione si sono convinte che questo sistema è economicamente vantaggioso per i clienti, ed oggi offrono sconti sui premi ai veicoli equipaggiati con tecnologie di questo tipo».

Orgoglio o no, una cosa è certa: la casa tedesca ha investito molto sulla sicurezza dei suoi veicoli pesanti. Sistema antibloccaggio, regolazione antislittamento, freni a disco su tutte le ruote, sistema frenante a gestione elettronica, impianto frenante ad alta pressione, *Brake Assist*, sistema antisbandamento, regolazione antirollio, regolazione della distanza di sicurezza... La lista delle tecnologie e dei sistemi di sicurezza che hanno celebrato la loro première sugli autocarri Mercedes-Benz è davvero lunga. Ma fra questi, il rivoluzionario *Active Brake Assist*, introdotto nel 2006 e appena migliorato, rappresenta davvero qualcosa di unico, un passo avanti importante per la sicurezza di tutti noi.

“Cavallo di ritorno”, fenomeno in aumento

Mancano le denunce e quindi ci sono poche statistiche su uno dei reati più odiosi: alla base del cosiddetto fenomeno del “cavallo di ritorno”, quello che vede il pagamento di un riscatto per riavere l’auto rubata, c’è proprio la mancanza del coinvolgimento delle forze dell’ordine. Così i dati su questo reato sono decisamente carenti ma l’operazione condotta dai carabinieri di Casoria (Napoli) con 11 arresti e due obblighi di dimora dimostra come il fenomeno sia sottovalutato.

Nell’ambito dell’indagine contro il fenomeno dei “cavalli di ritorno”, con il pagamento di somme tra i 1000 e i 5000 euro per la restituzione di auto rubate, i carabinieri hanno infatti potuto fare luce su un fenomeno dalle dimensioni particolarmente ampie e per molti versi sommerso.

Le indagini hanno fatto luce su 54 tra furti e rapine commessi negli ultimi tre mesi nell’hinterland a nord di Napoli ma, secondo stime fondate, nella zona interessata si compiono almeno tra i quattro e i cinque furti al giorno.

Le denunce riguarderebbero solo poco più del 10 per cento dei casi. E le mancate segnalazioni alle forze dell’ordine sarebbero dovute a diversi motivi: c’è chi preferisce rivolgersi direttamente a coloro che possono consentire, dietro il pagamento della somma pattuita, la restituzione dell’auto in tempi rapidi. C’è chi teme, inoltre, di dover subire un aumento del premio delle assicurazioni in seguito alla denuncia del furto.

La stessa mancata denuncia, peraltro, rende più difficile l’intervento delle forze dell’ordine. Il sistema automatico di rilevamento che si trova a bordo dei loro mezzi non può, non essendo l’auto catalogata come rubata, individuarne la presenza in strada.

PARTE QUARTA

Fuori dal tunnel

La strada per uscire dal tunnel esiste. Ed è questa. Alla fine del libro si tirano le fila con le soluzioni davvero possibili.

Conclusioni

Se dovessimo concentrare tutti i problemi delle assicurazioni in un solo aspetto, la scelta dovrebbe cadere sul fatto che l'aspetto sociale non è mai, o quasi, preso in seria considerazione. Si parla sempre di costo finale, ma mai di "come" si arriva a quel prezzo. Eppure le due cose sono strettamente connesse.

Partiamo dal risarcimento che le compagnie devono pagare: dipende solo dalle normative che si applicano. E se le norme sono fatte male o, peggio, non ci sono affatto, i giudici si rifanno a caratteri più generale di equità. Corretto in linea teorica ma disastroso nel caso specifico delle assicurazioni. Qualche esempio? In Italia paghiamo per ogni caso di colpo di frusta tra i 2500 e i 4000 euro fra invalidità permanente, temporanea, spese mediche e spese riabilitative. E, fatto ancora più grave, negli ultimi anni i Tribunali hanno deciso quanto risarcire: non ci sono norme precise. Negli altri Paesi europei non è così.

Altro esempio: in Italia le compagnie risarciscono tantissimo il danno morale. Così, su una somma di un milione e mezzo per un "danno da morte", un milione e duecento mila sono di danno morale, il resto è un risarcimento per quello patrimoniale. Non solo: nel nostro Paese vengono pagati dalle assicurazioni soprattutto i casi più tragici, i danni gravi o la morte. Ma la ripartizione dei risarcimenti stabilita dai tribunali appare discutibile perché se muore una persona di 45 anni le tabelle dei tribunali danno lo stesso importo al genitore e al figlio. Una follia perché il figlio, dal punto di vista economico, è quello che ha avuto più danni, il papà no (è peraltro previsto che vengano sempre risarciti i fratelli della vittima, anche se hanno 80 anni e non hanno più rapporti tra loro da tantissimo tempo). Stesso discorso per i cugini che vengono risarciti con gli importi più alti d'Europa. E tutto questo, ovviamente, ricade sul costo delle polizze. Addirittura alcuni tribunali (come quello di Roma) prevedono che vengano risarciti anche zii e

cugini. Discutibile anche il criterio scelto per il risarcimento delle spese di assistenza collegate a gravi invalidità: viene pagato subito tutto in un'unica soluzione, in modo scorretto, ai danni proprio delle vittime che invece andrebbero tutelate. I soldi in questi casi infatti vengono pagati subito e tutti insieme, con gravi rischi per il disabile perché a questo punto la sua dipendenza da famiglia e avvocati diventa totale. E se chi circonda la vittima – o la vittima stessa – spende subito tutti quei soldi, poi nel futuro non avrà più risorse per vivere con dignità e curare la propria malattia. Sarebbe meglio invece fare in modo che il danneggiato abbia una rendita mensile a vita. Una tutela in più sul futuro.

Come dicevamo, insomma, è un problema di legge. E, da questo punto di vista, siamo fuori da ogni parametro, fino ad arrivare all'assurdo – situazione unica al mondo – del caso dei colpi di frusta che vengono risarciti senza riscontri medici oggettivi, solo con dichiarazioni dei pazienti che ammettono di “provare dolore”.

In Italia in questo caso è facilissimo truffare le assicurazioni: basta dire semplicemente che – in caso di vero incidente – a bordo delle due vetture c'erano più persone di quelle reali ed il gioco è fatto. Un piccolo sinistro che coinvolge 8 persone così frutta alla malavita 30 mila euro.

E veniamo alle frodi. Qui l'unico argomento che tiene banco è il tema della repressione. Ma quello che conta davvero è avere normative che rendano difficile la truffa: così si combatte il fenomeno. Invece, nonostante i mille proclami legati alla lotta alla criminalità, in Italia ci troviamo ancora con una legge che dà la possibilità agli automobilisti di chiedere il risarcimento entro due anni dal sinistro. Va da se che a distanza di 24 mesi dall'incidente è praticamente impossibile per un perito andare a ricostruire una qualsiasi situazione... Questa norma così viene usata in modo strumentale proprio dai truffatori. Ma non è tutto: a favorire le frodi c'è anche il meccanismo che obbliga le compagnie a pagare senza poter

vedere la macchina. Il trucco è facile: basta che il truffatore dichiari di aver messo a disposizione del perito il veicolo senza mai presentarsi all'appuntamento. I 30 giorni di legge scorrono ugualmente..

Altro esempio: il risarcimento per colpo di frusta.

E se sembra un dettaglio da poco, basti dire che i risarcimenti per colpo di frusta in Italia valgono circa il 15 per cento del totale dei risarcimenti pagati, circa 2 miliardi di euro l'anno. E che, contrastando le truffe in questo settore, in alcune regioni come Puglia e Campania le tariffe potrebbero scendere di colpo anche del 30 per cento. Il decreto sulle liberalizzazioni in questo senso ha fatto qualcosa, ma è solo un primo passo.

Il nocciolo della questione infatti è che le truffe non sono a danno delle compagnie di assicurazioni, ma degli assicurati perché le aziende che lavorano in questo settore fanno presto a ridistribuire i costi sui proprio clienti.

Per capire di cosa parliamo basti dire che oggi le compagnie risarciscono, per il 30 per cento dei casi, i danni materiali alle cose e per il 70 per cento i danni alle persone. E che solo 20 anni fa queste percentuali erano perfettamente invertite, nonostante i costi delle riparazioni delle auto fossero molto più bassi perché le auto erano meno complicate.

Quello che è aumentato in modo esponenziale in questi anni invece è stato il risarcimento: in Italia un morto "vale" almeno 800 mila euro perché il rimborso varia da 150 a 300 mila euro per ogni congiunto stretto, ossia genitori o figli, e poi c'è un importo più basso per ogni fratello. Insomma, il risarcimento dipende da quanto è ampia la famiglia.

Ma anche qui il sistema fa acqua da tutte le parti. Prendiamo ad esempio il caso degli extracomunitari. I nostri tribunali risarciscono i parenti delle vittime, residenti nel paese d'origine, con cifre non rapportate al costo della vita in quei luoghi. Il risultato è che

persone senza scrupoli vanno ad esempio in Marocco, danno 10 mila euro a ogni familiare della vittima (una cifra comunque immensa lì, anche se per noi ridicola). E loro prendono il resto, fino a un milione e mezzo.

Quindi, visto che il sistema dei risarcimenti è questo, nonostante il calo del numero dei morti, le compagnie di assicurazione – alias tutti gli assicurati – pagano molto di più per risarcimento ai familiari delle vittime.

Non solo. Va detto che spesso i giudici, quasi a voler punire le compagnie, tendono ad applicare un aumento delle somme da risarcire. Anche qui corretto dal punto di vista morale, ma scorretto da quello pratico perché a pagare non sono certo le compagnie che sono solo intermediarie: il conto finale verrà saldato dagli automobilisti con il costo delle polizze che, non va mai dimenticato, dipende sostanzialmente da quanto le compagnie pagano per i risarcimenti e da quanto costa ogni singolo sinistro.

E qui arriviamo al nocciolo del problema: in Italia abbiamo il doppio esatto dei sinistri che hanno i francesi, con risarcimenti in media più elevati. E costi stellari per i risarcimenti visto che da noi sono cinque volte più grandi rispetto a quelli d'Oltralpe. Ovvio che il nostro Paese sia una specie di Bengodi per i truffatori: da noi sfruttare le debolezze del sistema è facilissimo.

E contro le frodi, se lo Stato non riesce a fare nulla, perfino le assicurazioni (che potrebbero intervenire direttamente per difendere i propri interessi) hanno le mani legate.

Basti dire che in Italia per un contenzioso di appena 100 euro si può andare in primo grado, secondo grado e Cassazione. Una follia che blocca il lavoro delle compagnie e che alla fine porta, in alcuni casi, ad avere spese legali che superano di gran lunga quelle per il danno subito. E, ovviamente, anche questo malfunzionamento ricade sulle tasche di tutti. Così come ricade sulle spalle della collettività il “lavoro” dei truffatori. Facciamo qualche

esempio. Le statistiche ci dicono che un automobilista, in media, ha un incidente ogni 12,5 anni. Quindi – soprattutto se chi guida non abita in grandi città – è facile trovare persone che non hanno mai avuto un incidente nella loro vita. Insomma, sempre secondo la statistica, avere due incidenti è raro. Tre rarissimo. Quattro improbabile. Ebbene, nel nostro Paese abbiamo automobilisti che sono stati coinvolti in più di 100 sinistri: è chiaro che sono truffatori ma, contro di loro, le società di assicurazione e le forze pubbliche non possono fare nulla.

Le compagnie inizialmente cercavano di difendersi dalle truffe non assicurando più alcune persone “sospette”. Ma sono state subito condannate per elusione all’obbligo a contrarre. E qui la multa è altissima, si va da 1 a 5 milioni di euro. Ecco quindi la soluzione escogitata dalle compagnie: alzare le tariffe per scoraggiare al massimo i potenziali clienti. E si arriva quindi all’assurdo della situazione attuale dove a Napoli una polizza RC Auto può costare il doppio di uno stipendio e dove spesso il valore della macchina è inferiore al costo dell’assicurazione. Una situazione che – a sua volta – spinge la gente a truffare le assicurazioni o, comunque, ad avere meno rimorsi morali nel caso si presenti l’opportunità (diciamo così...) di ottenere un rimborso illegittimo.

Eppure, andando a guardare i dati ufficiali del 2010, gli ultimi disponibili sulle frodi nella RC Auto, per quanto riguarda la percentuale di truffe rispetto alla totalità dei sinistri scopriamo che la Gran Bretagna è al 12 per cento, la Francia al 5 per cento, la Spagna al 4 per cento, la Germania al 7 per cento e l’Italia appena al 2,30 per cento. Siamo, dunque, un Paese virtuoso in materia di frodi assicurative? Assolutamente no, anzi. Il punto è che da noi le truffe sono... anche nelle statistiche! Per quanto possa sembrare incredibile infatti in Italia il fenomeno è largamente più ampio rispetto a quanto emerge dai dati ufficiali che, pur riportando sia i casi accertati a cui è seguita l’azione penale, sia i casi ove siano

mancati gli elementi per la presentazione della querela, sono assolutamente parziali e sottostimati. Al punto che – secondo gli analisti – si stima che sul nostro mercato le frodi incidano sulle liquidazioni almeno per il 10-20 per cento sul totale. Una cifra impressionante che dimostra come da noi sia difficile anche la semplice gestione della catalogazione delle frodi assicurative. Manca, in definitiva, un efficace sistema di controllo ed analisi delle truffe a livello Paese, con la conseguenza di alimentare un circolo vizioso fatto da una legislazione sui risarcimenti molto “permissiva”, una sopportazione diffusa del comportamento antisociale di chi froda ma anche una prevalenza di altri diritti su quello delle imprese alla tutela del proprio patrimonio (privacy, riservatezza, tempestività dell’indennizzo). Senza contare che – salvo tempestivi ma ancora poco chiari interventi legislativi – siamo in totale assenza di un sistema centrale di controllo e contrasto delle frodi.

Così torniamo al famoso cane che si morde la coda, con la crescita incontrollata del premio assicurativo (perché le compagnie ovviamente “socializzano” il danno da frodi scaricandone parte dei costi sulla collettività), quindi con un calo di immagine delle compagnie e il conseguente ulteriore incentivo alle frodi assicurative. Insomma viviamo in un sistema gestito dal fratello cattivo di Robin Hood: «Rubo ai poveri (gli assicurati) per dare ai ricchi (i truffatori)».

Non è un caso che in Italia manca, al momento, un organismo (pubblico o privato) che, attraverso il pieno accesso alle statistiche e mediante l’analisi delle informazioni disponibili, individui i casi di sospetta frode e li segnali alle imprese interessate, alle Forze dell’ordine per le eventuali azioni. Addirittura l’ANIA, l’Associazione Nazionale Imprese Assicuratrici disponeva di una struttura centrale antifrode e di un archivio di fondamentale utilità per l’attività di contrasto alle frodi da parte delle forze dell’ordine e delle

Compagnie stesse, ma questa struttura è stata incredibilmente smantellata e tutti i dati contenuti nel data base cancellati, in ottemperanza alle norme sulla tutela dei dati personali.

In questo libro spieghiamo cosa si potrebbe fare per ridurre le frodi e, quindi, le tariffe. Un'analisi precisa che va dall'incentivo all'utilizzo di impianti satellitari per la rilevazione di dati inerenti la condotta di guida, la posizione del mezzo e l'eventuale sinistro, al rendere obbligatoria la messa a disposizione del mezzo incidentato prima del risarcimento, passando per la riduzione da 2 anni a 2 mesi del tempo per richiesta danni da incidente stradale, salvo il caso di dimostrata impossibilità. Inoltre bisognerebbe ridurre il numero dei sinistri intervenendo sulle infrastrutture.

Ma poi occorrerebbe anche rivedere criteri di risarcibilità dei danni fisici (portandoli a livello dei più importanti paesi europei): non deve essere più possibile risarcire danni che non possono essere diagnosticati in maniera oggettiva (quasi totalità dei colpi di frusta). Bisognerebbe poi limitare le spese accessorie risarcibili su micro danni fisici, bloccare i tempi per risarcimento in caso di sospetta frode ed eliminare l'attestato di rischio e il contrassegno assicurativo cartacei, sostituiti da accesso a banche dati informatiche. Sono cose semplici da fare. Ma in un Paese dove manca una vera struttura antifrode come avviene invece in tutto il resto d'Europa, c'è poco di che meravigliarsi...

La questione di fondo insomma è semplice: chi truffa le assicurazioni danneggia la collettività esattamente come fanno gli evasori fiscali. Eppure, mentre in quest'ultimo caso il reato è visto da tutti noi come un modo odioso, ripugnante e vigliacco per rubare all'assistenza sanitaria, alle scuole e ai più bisognosi, le truffe ai danni delle assicurazioni, e quindi di tutti noi automobilisti, sono tollerate, considerate "ruberie" minori. Ma finché nell'immaginario collettivo non ci sarà questo scatto di livello sui ladri delle polizze, allora il mondo delle assicurazioni avrà poche possibilità di riscattarsi.

ALLEGATO

Le regole del gioco

Il mondo assicurativo è martoriato da leggi, norme, iniziative parlamentari e disposizioni che cambiano costantemente le regole del gioco. E qui i clienti che devono stipulare una polizza, ma anche chi deve gestire una compagnia, spesso hanno difficoltà a capire che mossa fare. Così è stata la stessa ANIA, l'Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici, a cercare di fare un po' d'ordine mettendo in fila tutte le novità piovute "sul tavolo" nel 2010 e nel 2011.

Legge 29 luglio 2010, n. 120, art. 14 - d.m. attuativo del 2 febbraio 2011 - targatura obbligatoria dei vecchi ciclomotori

La legge n. 120/2010, fra le numerose modifiche ed integrazioni apportate al Codice della Strada (CdS), ha introdotto anche disposizioni in merito ai ciclomotori in circolazione prima del 14 luglio 2006, che oggi possono circolare muniti soltanto del certificato di idoneità tecnica e del contrassegno di circolazione (cosiddetto “targhino”). La legge in esame ha stabilito che anche questi ciclomotori dovranno essere provvisti del certificato di circolazione e della targa personale previsti dall’art. 97 del CdS entro e non oltre il 12 febbraio 2012, secondo un calendario che è stato fissato con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (D.M. 2 febbraio 2011). Dopo questa data, sarà applicabile la sanzione amministrativa pecuniaria prevista nei confronti di coloro che circolano con ciclomotori non regolarizzati (art. 14 commi 2-3 legge n. 120/2010). Fino al 12 febbraio 2012, secondo il parere formulato dall’ISVAP il 6 settembre 2011, sarà lecito stipulare contratti RC Auto sulla base del solo telaio anche per quei ciclomotori che circolano non ancora provvisti di targa personale, pur rientrando tra quelli che avrebbero già dovuto essere regolarizzati secondo i termini intermedi calendarizzati dal Ministero, essendo tali termini puramente indicativi e previsti solo per agevolare l’espletamento delle operazioni di ritargatura.

Federalismo fiscale - province che hanno modificato l’aliquota dell’imposta sulle assicurazioni RC auto

Il decreto legislativo n. 68/2011 – pubblicato nella G.U. 109 del 12 maggio 2011 – recante disposizioni attuative del federalismo fiscale, ha introdotto, fra l’altro, la facoltà per le province di variare a decorrere dall’anno 2011 l’aliquota base del 12,5 per cento dell’imposta sulle assicurazione RC Auto – sin dal 1997 destinata alle province stesse – con una oscillazione massima di 3,5 punti percentuali in aumento o in diminuzione, stabilendo nel

contempo che gli aumenti o le diminuzioni delle aliquote avranno effetto dal primo giorno del secondo mese successivo a quello di pubblicazione della delibera di variazione sul sito internet del Ministero dell'economia e delle finanze – MEF (art. 17, comma 2).

Per l'anno in corso, il termine ultimo a disposizione delle province per deliberare le variazioni dell'aliquota (collegato al termine per la delibera dei rispettivi bilanci di previsione) è stato fissato al 31 agosto 2011. Dall'apposita tabella consultabile sul sito del MEF risulta che, al 1° settembre 2011, 37 province hanno modificato l'aliquota base per l'anno 2011. Tale elenco non è ancora consolidato perchè alcune province potrebbero aver inviato negli ultimi giorni di agosto le delibere di variazione al Ministero competente, il quale provvede alla loro pubblicazione entro i sette giorni lavorativi successivi alla data di ricezione.

Consiglio dei ministri – schema di decreto – tabella unica nazionale danno biologico per lesioni “macropermanenti”

Il Consiglio dei Ministri, nella riunione del 3 agosto 2011, ha approvato su proposta del Ministro della Salute uno schema di provvedimento recante la «nuova tabella delle menomazioni all'integrità psicofisica comprese fra dieci e cento punti di invalidità e del valore pecuniario da attribuire a ogni singolo punto, comprensiva dei coefficienti di variazione corrispondenti all'età del soggetto leso». Lo schema regolamentare, ora in attesa del parere del Consiglio di Stato, è il frutto del lavoro di un'apposita Commissione istituita presso il Ministero della Salute per dare attuazione al Codice delle assicurazioni private del 2005 (articolo 138). Tale provvedimento – si legge nella nota di Palazzo Chigi – prevede «una nuova tabella delle menomazioni all'integrità psicofisica che costituisce il superamento delle singole tabelle elaborate dai Tribunali, attualmente a base delle valutazioni, e uniforma i coefficienti su tutto il territorio nazionale, superando ingiustificate difformità».

Sentenza Corte di Cassazione n. 12408 del 7 giugno 2011 – danno biologico per lesioni “macropermanenti” da incidente stradale

«La Corte di Cassazione Civile sez. III, con la sentenza n. 12408 del 7 giugno 2011 si è pronunciata nuovamente sui criteri di risarcimento del danno non patrimoniale derivante da incidente stradale. Con tale sentenza, fra l’altro, la Cassazione:

1. ha ribadito che, per il risarcimento del danno biologico per le lesioni di lieve entità (c.d. micropermanenti), trova sempre applicazione la tabella unica da applicare su tutto il territorio nazionale, predisposta dal legislatore in attuazione dell’articolo 139 del Codice delle assicurazioni (d.lgs n. 209/2005);
2. ha ritenuto – in attesa dell’analoga tabella unica di legge per le lesioni di non lieve entità (da 10 a 100 punti – c.d. macropermanenti), prevista dall’articolo 138 del Codice e non ancora diramata – di riconoscere come parametri generali da porre alla base del risarcimento del danno su tutto il territorio nazionale quelli elaborati dal Tribunale di Milano.

In presenza delle molteplici ed eterogenee tabelle applicate dai diversi Tribunali a livello locale, infatti, la Cassazione ha ravvisato la necessità di uniformare il risarcimento del danno biologico per le lesioni macropermanenti subite da vittime della strada residenti in regioni diverse.

Aggiornamento annuale degli importi per il risarcimento del danno biologico per lesioni di lieve entità

Con Decreto del 17 giugno 2011, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale s.g. n. 147 del 27 giugno 2011, il Ministero dello sviluppo economico ha provveduto ad aggiornare gli importi previsti dall’art. 139, comma 1, del Codice delle Assicurazioni relativi alle lesioni di lieve entità di cui alla tabella attuata con il Decreto del Ministero della Salute il 3 luglio 2003.

Sentenza della Corte di Giustizia UE del 1° marzo 2011

La Corte di Giustizia europea, con sentenza del 1° marzo 2011, ha vietato qualsiasi discriminazione fondata sul sesso del cliente in materia di accesso a beni e servizi; in pratica i premi e le prestazioni assicurative devono essere gli stessi per gli uomini e per le donne. La Corte ha stabilito che tale divieto diverrà efficace a far data dal 21 dicembre 2012, concedendo un periodo di transizione affinché gli Stati membri possano provvedere al riguardo ed gli assicuratori possano curare l'adeguamento dei propri prodotti.

Legge 26 febbraio 2011, n. 10, di conversione del d.l. 29 dicembre 2010, n. 225, c.d. “mille proroghe” – mediazione finalizzata alla conciliazione – differimento del termine di efficacia della condizione di procedibilità dell'azione in giudizio

La legge 26 febbraio 2011, n. 10, di conversione al d.l. 29 dicembre 2010, n. 225, c.d. “mille proroghe”, limitatamente alle controversie in materia di condominio e di risarcimento del danno derivante dalla circolazione stradale, prevede la proroga di 12 mesi, e cioè fino al 20 marzo 2012, quale termine di efficacia dell'obbligo di esperire un tentativo di mediazione finalizzato alla conciliazione, come condizione di procedibilità dell'azione in giudizio per la tutela delle proprie ragioni.

Tasso d'inflazione programmata 2011

Anche per l'anno 2011 il tasso d'inflazione programmata risulta pari all'1,5 per cento (Documento di Programmazione Economico-Finanziaria). Il tasso in questione rappresenta la percentuale d'incremento del premio RC Auto (escluso l'eventuale malus) superata la quale, ai sensi dell'articolo 172 del Codice delle assicurazioni (d.lgs n.209/2005), il contraente può disdettare il contratto anche oltre il termine (almeno 15 giorni, secondo l'articolo 172) previsto dal contratto stesso e fino al giorno di scadenza indicato in polizza.

Fondo di garanzia vittime della strada – aliquota 2011

Anche per l'anno 2011, il Ministero dello Sviluppo Economico – con decreto 30 novembre 2010, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 28 dicembre 2010 – ha confermato l'attuale aliquota di contribuzione al Fondo di garanzia per le vittime della strada, che ammonta al 2,5 per cento dei premi RC Auto al netto degli oneri di gestione.

Oneri di gestione – aliquota 2011

Con provvedimento dell'ISVAP n. 2843 del 11 novembre 2010 pubblicato in Gazzetta Ufficiale s.g. n. 273 del 22/11/2010, è stata determinata l'aliquota per gli oneri di gestione da dedursi dai premi incassati dalle imprese di assicurazione nell'anno 2011, ai fini fra l'altro della determinazione del contributo di vigilanza sull'attività di assicurazione e riassicurazione. L'aliquota è stata fissata dall'ISVAP nella misura del 4,75 per cento dei predetti premi.

Il citato provvedimento è stato emanato in attuazione dell'art. 335, comma 2, del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209. Secondo tale disposizione, il contributo di vigilanza a carico delle imprese di assicurazione e riassicurazione deve essere commisurato all'ammontare dei premi incassati, escluse le tasse e le imposte e al netto degli oneri di gestione.

Azioni di surroga da parte dell'INPS

Legge n. 183 del 04.11.2010 art.42 (Comunicazioni delle imprese di assicurazione all' INPS).

La norma è finalizzata ad agevolare le surroghe dell'INPS verso gli assicuratori RC Auto per il recupero dei costi conseguenti all'erogazione di prestazioni per indennità di malattia a favore di assicurati INPS vittime di incidenti stradali. La norma introduce:

un obbligo di denuncia dei medici all'INPS di tutti gli eventi di danno da cui possa scaturire la surrogazione dell'Istituto nei confronti dei terzi responsabili; un obbligo a carico di tutti gli as-

sicuratori RC Auto, di comunicare, prima di procedere all'eventuale risarcimento del danno, all'INPS il nominativo del danneggiato che abbia richiesto un risarcimento per danni alla persona. L'INPS, entro quindici giorni dal ricevimento della suddetta comunicazione, è tenuto a trasmettere all'impresa di assicurazione un "certificato di indennità corrisposte" (CIR), attestante l'avvenuta liquidazione dell'indennità di malattia ed il relativo importo e, conseguentemente, l'impresa assicuratrice procede ad accantonare e rimborsare preventivamente all'INPS l'importo certificato.

D.M. n. 180/2010 attuativo del d.lgs. n. 28/2010 – mediazione finalizzata alla conciliazione

In data 4 novembre 2010 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 258 il Decreto Ministeriale n. 180 del 18 ottobre 2010, recante la determinazione delle modalità di attuazione del Decreto Legislativo 4 marzo 2010, n. 28.

Il decreto legislativo (in G.U. 5 marzo 2010, n. 53 s.g.), finalizzato a snellire il contenzioso giudiziario, prevede che chiunque può accedere alla mediazione per la conciliazione di una controversia civile e commerciale vertente su diritti disponibili, avvalendosi di Organismi professionali specializzati. Tali Organismi, che possono essere sia pubblici sia privati, devono fornire le garanzie di serietà ed efficienza fissate dal provvedimento e rispettare le condizioni previste per l'iscrizione nel registro degli Organismi istituiti presso il Ministero della giustizia. Le nuove disposizioni sono entrate in vigore il 19 marzo 2010. Il decreto stabilisce inoltre che qualora la controversia insorga in materia di risarcimento del danno derivante dalla circolazione di veicoli e natanti e di contratti assicurativi, bancari e finanziari, a partire dal 19 marzo 2011 l'esperimento del tentativo di mediazione costituirà condizione pregiudiziale obbligatoria per poter attivare l'eventuale contenzioso giudiziario.

Disposizioni in materia di sicurezza stradale

Il 29 luglio 2010 è stata emanata la legge n. 120 recante “Disposizioni in materia di sicurezza stradale”, (in G.U. s.g. n. 175 del 29 luglio 2010) di riforma del Codice della Strada (D.Lgs. n. 285/92) e del relativo regolamento di attuazione (D.P.R. n. 495/92). Sono state approvate misure più stringenti rispetto alla precedente normativa. Fra le modifiche recate dalla nuova disciplina, è stato previsto l’aumento delle sanzioni per chi produce o commercializza minicar e ciclomotori che superano i 45 chilometri all’ora, per coloro che li alterano e per chi li guida.

È stata inoltre introdotta la cosiddetta “tolleranza zero alcool” per i guidatori di età inferiore a 21 anni – e i neopatentati nei primi tre anni dal conseguimento della patente B – e guidatori professionali, per i quali il tasso alcolemico alla guida deve essere appunto pari a “zero” pena l’applicazione di misure sanzionatorie molto severe (quali ad esempio la revoca o la sospensione della patente per i conducenti professionali a seconda del tasso alcolemico rilevato). Come in altri Paesi dell’Unione Europea, è stata prevista la cosiddetta “guida assistita” per i minorenni, per cui sarà possibile per chi ha compiuto 17 anni esercitarsi alla guida di un’autovettura se munito di patentino e assistito da un conducente adulto con esperienza di guida. È stata stabilita, infine, la decurtazione di 8 punti dalla patente all’automobilista che non lascia passare i pedoni sulle strisce pedonali.

Aggiornamento annuale degli importi per il risarcimento dei danni alla persona di lieve entità

Con Decreto del 27 maggio 2010, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale s.g. n. 137 del 15 giugno 2010, il Ministero dello Sviluppo economico ha provveduto ad aggiornare gli importi previsti dall’art. 139, comma 4, del Codice delle Assicurazioni

relativi alle lesioni di lieve entità di cui alla tabella attuata con il Decreto con il Ministero della Salute il 3 luglio 2003.

Regolamento ISVAP n. 35/2010 concernente la disciplina degli obblighi di informazione e della pubblicità dei prodotti assicurativi di cui al titolo XIII del codice delle assicurazioni private

Sulla base degli esiti della seconda Pubblica Consultazione, l'ISVAP ha emanato in data 26 maggio 2010 il Regolamento n. 35 concernente la disciplina degli obblighi di informazione e della pubblicità dei prodotti assicurativi, di cui al Titolo XIII del Codice delle Assicurazioni. Il Regolamento ha la finalità di rafforzare la trasparenza dei contratti assicurativi e la protezione degli assicurati. Nella Relazione di presentazione sono illustrate le principali innovazioni introdotte dal provvedimento; in particolare, per i contratti RC Auto è stato introdotto il Fascicolo Informativo differenziato per categorie di veicoli (autovetture, ciclomotori e motocicli) e per i natanti, che deve contenere esclusivamente le informazioni e le condizioni di contratto ad essi relative, al fine di fornire agli assicurati un'informazione mirata sulla tipologia di veicolo/natante per il quale viene richiesta la copertura.

Regolamento ISVAP n. 34/2010 – promozione e collocamento a distanza di contratti assicurativi

L'ISVAP, al termine della fase della pubblica consultazione, ha pubblicato sul proprio sito internet il Regolamento n. 34/2010 sulla vendita a distanza dei contratti assicurativi via telefono ed internet, con la relativa relazione e gli esiti della pubblica consultazione, in attuazione degli articoli 183 e 191 del Codice delle Assicurazioni Private. Come altri soggetti interessati, anche l'Associazione aveva formulato proprie osservazioni sullo schema di regolamento, in parte accolte dalla Vigilanza che nella stesura definitiva ha confermato in ampia misura l'impianto normativo originario del provvedimento.

Fondo di garanzia vittime della strada – aliquota 2010

Anche per l'anno 2010, con Decreto del 18 dicembre 2009, (in G.U. 9 gennaio 2010, s.g. n. 6), il Ministero dello Sviluppo Economico ha confermato nella misura del 2,5 per cento l'aliquota del contributo al Fondo di Garanzia per le vittime della strada. Il contributo si applica ai premi RC Auto incassati, al netto degli importi corrisposti dai contraenti a titolo di imposta sulle assicurazioni (12,50 per cento) e di contributo al Servizio Sanitario Nazionale (10,50 per cento), nonchè degli oneri di gestione sostenuti dalle imprese e fissati annualmente con provvedimento ISVAP.

Oneri di gestione – aliquota 2010

Con provvedimento dell'ISVAP n. 2757 del 30 novembre 2009, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale s.g. del 15 dicembre 2009, n. 291, è stata determinata l'aliquota per gli oneri di gestione da dedursi dai premi incassati dalle imprese di assicurazione nell'anno 2010, ai fini fra l'altro della determinazione del contributo di vigilanza sull'attività di assicurazione e riassicurazione.

L'aliquota è stata fissata dall'ISVAP nella misura del 6,1 per cento dei predetti premi.

Il citato provvedimento è stato emanato in attuazione dell'art. 335, comma 2, del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209. Secondo tale disposizione, il contributo di vigilanza a carico delle imprese di assicurazione e riassicurazione deve essere commisurato all'ammontare dei premi incassati, escluse le tasse e le imposte e al netto degli oneri di gestione.

Imposta sulle assicurazioni contro la responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore esclusi i ciclomotori (RCA)

Le deliberazioni di variazione dell'aliquota dell'imposta sulle assicurazioni contro la responsabilità civile derivante dalla circolazione

dei veicoli a motore, esclusi i ciclomotori, (RCA), devono essere pubblicate sul sito Internet del Dipartimento delle Finanze (art. 17, comma 2, D.Lgs. 6 maggio 2011, n. 68). A decorrere dall'anno 2011, l'aliquota dell'imposta RCA, pari al 12,5% può essere aumentata o diminuita in misura non superiore a 3,5 punti percentuali. Si ricorda che a decorrere dall'anno 2012 l'imposta RCA costituisce tributo proprio derivato delle province.

Per ulteriori aggiornamenti:

www.finanze.it/export/finanze/Per_conoscere_il_fisco/Fiscalita_locale/Addprovrc.htm

Danno non patrimoniale per la morte del congiunto (Tribunale di Milano)

	DA	A
A favore di ciascun genitore per morte di un figlio	€ 154.350,00	€ 308.700,00
A favore del figlio per morte di un genitore	€ 154.350,00	€ 308.700,00
A favore del coniuge (non separato) o del convivente sopravvissuto	€ 154.350,00	€ 308.700,00
A favore del fratello per morte di un fratello	€ 22.340,00	€ 134.040,00
A favore del nonno per morte di un nipote	€ 22.340,00	€ 134.040,00

Tabella liquidazione del danno non patrimoniale da morte di un congiunto (Tribunale di Roma)

Valore punto per il 2011 € 8.725

Relazione parentela con il de cuius* <i>* Il punteggio può essere diminuito fino a 1/2 in relazione alla situazione concreta correlata alla concreta esistenza di un serio rapporto affettivo</i>	genitore	20
	figlio	18
	avo	6
	fratello	7
	nipote	6
	zio	6
	cugino	2
	coniuge	20
	convivente (previa prova dell'effettiva esistenza di un serio e prolungato vincolo di natura parafamiliare)	20
Età della vittima	età della vittima	punti aggiuntivi
	0-20	5
	"21-40	4
	"41-60	3
	"61-80	2
	oltre 80	1
Età del congiunto	età della vittima	punti aggiuntivi
	0-20	5
	"21-40	4
	"41-60	3
	"61-80	2
	oltre 80	1
Convivenza e composizione del nucleo familiare		punti aggiuntivi
	convivenza tra congiunto e de cuius	4
	assenza di altri familiari conviventi	3
	assenza di altri familiari rientranti nella parentela fino al secondo grado	aumento da un terzo alla metà del punteggio complessivo
Non convivenza* <i>*la riduzione è destinata a consentire una diversificazione tra non conviventi</i>	possibilità di riduzione fino a 1/2 del punteggio complessivo	

BIBLIOGRAFIA

ENTI DI PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

UE, Unione Europea, soggetto politico a carattere sovranazionale ed intergovernativo che comprende 27 paesi membri indipendenti e democratici

ONU, Organizzazione delle Nazioni Unite, la più importante ed estesa organizzazione intergovernativa con 192 Stati membri

Ministero infrastrutture e trasporti

Ministero Interno

Ministero della Gioventù

Polizia Stradale

Commissione Trasporti della Camera dei Deputati

ACI, Automobile club italiano

FIA, Federazione Internazionale dell'Automobile

NHTSA, National Highway Traffic Safety Administration, Ente americano per la sicurezza stradale

RAC, Royal Automobile Club inglese

EURONCAP, European New Car Assessment Programme, programma europeo di valutazione dei nuovi modelli di automobili

DEKRA, Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein, motorizzazione tedesca

ISTAT, Istituto nazionale di statistica, è un ente di ricerca pubblico

Autostrade per l'Italia

ANAS, Gestore della rete stradale ed autostradale italiana.

ASSOCIAZIONI

AIFVS, Associazione italiana familiari e vittime della strada

AISCAM, Associazione italiana sicurezza circolazione automezzi e moto

AISCAT, Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori

AISCO, Associazione Italiana per la Sicurezza della Circolazione

AKTIV, Adaptive und Kooperative Technologien für den Intelligenten Verkehr, Tecnologie adattive e cooperative per il traffico intelligente

ANA-AMAP, Associazione Nazionale Audioprotesisti Professionali

ANIA, Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici

ANCMA, Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori riunisce le aziende italiane costruttrici di veicoli a 2 e a 3 ruote, e di parti ed accessori

ANPCI, Associazione Nazionale Piccoli Comuni d'Italia

ASAPS, Associazione amici polizia stradale

Direct Line, Centro Studi e Documentazione

assicurazioni.it

EPCA, European Pedestrian Crossing Assessment, test per la sicurezza pedoni condotti dall'Acì e da altri Automobile Club internazionali in 18 città

EUROTRA, European Transport Training Association

FEDERPNEUS, Associazione nazionale rivenditori specialisti di pneumatici

FISU, Forum italiano per la sicurezza urbana

Fondazione Filippo Caracciolo Centro Studi ACI

ICSA, Intelligence Culture and Strategic Analysis, sicurezza, difesa, intelligence, sicurezza nazionale, difesa militare, minacce esterne

IDIADA AUTOMOTIVE TECHNOLOGY, Società specializzata nella prestazione di servizi di test, ricerca, sviluppo, controllo di qualità e certificazione nel settore dell'automobile.

IICA, Istituto Internazionale per il Consumo e l'Ambiente

IKA, Institut für Kraftfahrwesen Aachen, Istituto di Engineering presso l'University

of Technology di Aachen

ISPO, Istituto di ricerca del Professor Renato Mannheimer

ISVAP, Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni private

MAIDS, Motorcycle Accidents In Depth Study

OICA, The International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, Associazione internazionale dei costruttori di veicoli

PUBLIC CITIZEN, organizzazione non governativa di difesa dei consumatori fondata da Ralph Nader

SARTREM Safe Road Trains for the Environment, progetto di convogli stradali sicuri per l'ambiente

SILP-CGIL, Sindacato di polizia

SP, istituto svedese per le ricerche tecniche

TRL, Transport Research Laborator, istituto di ricerca indipendente inglese per la sicurezza del traffico

UNASCA, Unione nazionale autoscuole e studi consulenza automobilistica

UPI, Ufficio prevenzione infortuni svizzero

WPI, Worcester Polytechnic Institute, università privata del Worcester, Massachusetts, Usa

ORGANI DI STAMPA

AGENZIA ADNKRONOS

AGENZIA AGI

AGENZIA ANSA

AGENZIA FRANCEPRESS

AGENZIA REUTER

La Repubblica, Editore Gruppo Espresso, Roma

Le Figaro, Editore Dassault Group, Parigi

Quattroruote, Editoriale Domus, Milano

Motociclismo, Gruppo EdiSport, Milano

GIORDANO BISERNI, LORENZO BORSELLI, Annuario della Sicurezza stradale 2011,

Sapignoli Editrice, Rimini

XVIII Rapporto Aci-Censis Automobile 2010, Censis, Roma

TIR - La rivista dell'autotrasporto

COMPAGNIE DI ASSICURAZIONE

Alleanza Toro www.alleanzatoro.it

Allianz www.allianz.it

Aviva www.avivaitalia.it

AXA www.axa.it

Carige www.carigeassicurazioni.it

Cattolica www.cattolica.it

CoTe www.conte.it

Dialogo www.dialogo.it

Direct Line www.directline.it

Fata www.fata-assicurazioni.it

Fondiarìa Sai www.fondiarìa-sai.it

Generali www.generali.it

Genialloyd www.genialloyd.it

Groupama www.groupama.it

InaAssitalia www.inaassitalia.it

Italiana Assicurazioni www.italiana.it

Linear www.linear.it

Milano Assicurazioni www.milass.it

Quixa www.quixa.it

Reale Mutua www.realemutua.it

SARA www.sara.it

Unipol www.unipol.it

Zurich www.zurich.it

Zurich Connect www.zurich-connect.it

SOMMARIO

PREFAZIONE..... Pag. 5

Come il caos assicurazioni sia grave e non vada sottovalutato. Non è solo una questione economica ma anche di sicurezza. Ce lo spiega Roberto Sgalla, storico capo della Polizia Stradale

INTRODUZIONE..... Pag. 7

Tutto comincia dalla follia di avere tre milioni e mezzo di auto che in Italia circolano senza assicurazione...

PARTE PRIMA - La fotografia del settore..... Pag. 11

L'analisi della situazione attuale, i 3,5 milioni di auto senza assicurazione, il record mondiale dei colpi di frusta. Lo specchio di un problema critico della mobilità. Ma anche un'analisi di chi governa il mondo delle assicurazioni, chi lo difende, quali sono le compagnie più importanti sul mercato italiano

PARTE SECONDA - Incredibili quelle storie..... Pag. 61

Cosa significa in realtà avere 3,5 milioni di auto che circolano senza copertura assicurativa? Come si traduce in realtà avere il record mondiale di colpi di frusta?

Ecco un incredibile spaccato di eventi. Situazioni incredibili e che potrebbero essere considerate comiche se non nascessero da una realtà tragica

SOMMARIO

PARTE TERZA - Le idee Pag. 77

Siamo tutti allenatori di calcio, siamo tutti prodighi di consigli a governi, presidenti e amministratori delegati. Il mondo delle assicurazioni non sfugge a questa regola non scritta. Così arrivano proposte per risolvere il caos assicurazioni da mezzo mondo

PARTE QUARTA - Fuori dal tunnel..... Pag. 155

La strada per uscire dal tunnel esiste. Ed è questa. Alla fine del libro si tirano le fila con le soluzioni davvero possibili.

APPENDICE - Le regole del gioco Pag. 163

Il mondo assicurativo è martoriato da leggi, norme, iniziative parlamentari e disposizioni che cambiano costantemente le regole del gioco. E qui i clienti che devono stipulare una polizza, ma anche chi deve gestire una compagnia, spesso hanno difficoltà a capire che mossa fare. Così è stata la stessa Ania, l'Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici, a cercare di fare un po' d'ordine mettendo in fila tutte le novità piovute "sul tavolo" nel 2010 e nel 2011.

