

Sull'auto sarà obbligatoria la scatola nera

Il dispositivo è previsto dalla legge sulla concorrenza, in discussione alla Camera. Già impiegato nel 20% dei casi, serve a contrastare le frodi e ad abbattere i costi delle tariffe. In Italia un veicolo su 10 è senza copertura. Al Sud si arriva all'11%

L'importo medio della Rca è di 420 euro. La liberalizzazione e la politica degli sconti hanno causato una forte flessione dei ricavi totali

I risarcimenti nel 2015 sono stati pari a 11 miliardi, di cui 7,3 riferiti a danni fisici. Le indagini per truffe sospette sono frequenti

di ALDO FORBICE

■ Quarantacinque milioni di veicoli, di cui 41 milioni assicurati e quasi 3 milioni e mezzo senza copertura assicurativa. Ora, se escludiamo i veicoli storici e quelli tenuti in garage perché poco utilizzati (non più di 200.000), almeno 3 milioni di automobilisti viaggiano abitualmente senza il bollino delle 106 compagnie assicurative importanti e neppure della miriade di piccole imprese, quasi a carattere mutualistico territoriale, di cui neanche l'Ivass (Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni) segnala nel suo sito l'esistenza.

PARCO AUTO OBSOLETO

È ormai ampiamente noto che il nostro parco auto è in gran parte obsoleto, inquinante (è bassa la percentuale di veicoli a metano e gpl), con un'alta percentuale di auto di età superiore ai 10 anni. Quello che più colpisce, però, è l'alta fascia di evasione dall'obbligo assicurativo (Rca). Infatti, riferendoci ai dati 2015 (gli unici ufficialmente disponibili), scopriamo che su 44,3 milioni di veicoli ne risultano assicurati 41 milioni, mentre 3,4 milioni risultano evasori totali del premio. È una cifra che fa impressione, anche se attenuata rispetto agli anni scorsi: il 7,6% del totale dei veicoli circolanti. Tra le aree territoriali il primato è detenuto, come in passato, dal Mezzogiorno, con l'11,1%, seguito dal centro Italia (8,2%) e dal Nord (5,2%).

La contrazione delle evasioni è stata determinata dai crescenti sconti praticati sulle polizze per la sfrenata concorrenza delle imprese e il massiccio ingresso nel mercato delle società telematiche, che hanno già superato la quota

del 20% del mercato e conquistano ogni giorno nuovi traguardi. I premi quindi continuano a calare, come confermano i dati dell'Ivass. Alla fine del 2016, infatti, il premio medio era di 420 euro e il 50% degli assicurati pagava un importo inferiore a 379 euro. Nel 2017 il prezzo si è ulteriormente ridotto. Complessivamente, dal 2012 al 2017, il premio medio è diminuito del 22%.

Per chiarezza, questa cifra riguarda esclusivamente la Rca (l'assicurazione obbligatoria). È evidente che, se poi si aggiunge la copertura per incendio e furto, l'assistenza stradale, legale e altre voci, l'importo cresce sensibilmente. Il dato certo è comunque che la forte politica degli sconti e la differenziazione tariffaria hanno rappresentato un fattore positivo, che ha favorito costi più contenuti. Ad esempio, Napoli (per l'alta incidenza di sinistri, compresi quelli costruiti al solo scopo di incassare i risarcimenti) continua a detenere la palma d'oro dei premi, mentre le tariffe più basse le riscontriamo in Sardegna, nella provincia di Oristano (330 euro). Ricordiamo allora che i premi più elevati si registrano, oltre che a Napoli e Caserta, anche a Crotona, Reggio Calabria e Vibo Valentia. Allo stesso livello, però, troviamo regioni del centro Italia, come la Toscana (Firenze, Massa Carrara, Pistoia e Prato). Nelle regioni del Sud si è riscontrato il più accentuato contenimento tariffario (anche del 30%).

LA SCATOLA NERA

Poi vi è la nuova arrivata, la scatola nera, che ha contribuito a un consistente taglio del premio. Per fare un esempio, a Napoli e Caserta ormai oltre il 50% dei nuovi contratti preve-

de questo congegno di controllo, che è entrato anche nel 40% delle polizze stipulate a Catania, Palermo, Siracusa, Ragusa, Catanzaro, Reggio Calabria, Salerno, Foggia, Crotona, Barletta, Andria, Trani, Bari e altre città. Ma è così importante questo nuovo apparecchio, mutuato dagli aerei? Lo chiediamo al responsabile del servizio auto dell'Ania (Associazione nazionale delle imprese di assicurazione), Umberto Guidoni, chiamato amichevolmente «l'astronauta» per l'omonimia del nome e cognome con il primo europeo salito su una stazione internazionale, protagonista di altre due missioni con lo Space shuttle e con l'Endeavour. Il Guidoni dell'Ania ha un curriculum di studioso di economia, di manager pubblico (è stato anche nello staff dell'ex ministro Antonio Marzano) e ha insegnato nelle università di Roma e Teramo.

IL CALO DEI PREMI

Guidoni conferma che il settore assicurativo dell'auto registra un progressivo calo dei premi, la stabilizzazione dei sinistri, l'incremento delle frodi, la sfrenata concorrenza delle imprese telematiche. Dal 2009 la raccolta premi è passata da quasi 17 miliardi ai 14,2 miliardi del 2015, con una rilevante flessione del volume (circa 3 miliardi in meno) delle compagnie. Per effetto della liberalizzazione, e quindi della forte concorrenza, si è registrato un andamento sostanzialmente negativo, con un calo dei premi medi: -6% nel 2014, -6,1 del 2015, -4,9 del 2016, -3,1 nel marzo 2017.

«Questo andamento è comunque positivo per gli assicurati», rimarca Umberto Guidoni. «I premi hanno infatti subito un contenimento del 22%, dal 2012 ad oggi. La



spiegazione? Ha influito il minore numero delle auto in circolazione, per effetto della crisi: la gente ha preferito utilizzare di più i mezzi pubblici per risparmiare sul carburante e forse anche sull'assicurazione. Di conseguenza anche i sinistri si sono ridotti.

I SINISTRI SOSPETTI

Da aggiungere poi un altro elemento positivo, determinato dalla legge che ha modificato le modalità per riconoscere le lesioni lievi (il colpo di frusta, ad esempio), che vengono riconosciute solo se comprovate da una documentazione medica. Questo capitolo ha comportato un risparmio per le imprese e di conseguenza anche per i cittadini (che pagano premi più bassi) di 1 miliardo l'anno, cioè 4 miliardi negli ultimi 4 anni, da quando esiste questa legge».

Nel 2015 i risarcimenti sono stati pari a 11 miliardi, di cui 7,3 si riferiscono a danni fisici. Ma le truffe degli automobilisti sono aumentate in questi ultimi anni, soprattutto dopo la legge Bersani? «È difficile quantificarle. Anche l'istituto di vigilanza Ivass non sempre riesce a chiarire con i numeri questo fenomeno», spiega Guidoni. «Certo le inchieste giudiziarie sono frequenti: quando vi sono sinistri sospetti, con nomi che ricorrono frequentemente, partono le indagini. In occasione della legge sulla concorrenza (approvata al Senato, con il voto di fiducia, ora in discussione alla Camera, ndr), abbiamo proposto che le parti coinvolte in un sinistro facciano i nomi di eventuali testimoni al massimo entro tre giorni. Oggi la legge consente la presentazione della denuncia di sinistro fino a due anni dall'incidente. Questo tempo lungo favorisce le frodi, con l'invenzione di testimoni falsi per far scattare il bonus malus».

Come è accaduto a me. La mia assicurazione mi ha invitato a procurarmi un testimo-

ne falso per bilanciare quello (falso) della controparte. Io mi sono rifiutato e l'investitore, palesemente colpevole, ha finito con l'avere ragione. Non solo non ho avuto alcun risarcimento per i danni subiti, ma sono stato penalizzato anche dall'aumento del premio. Casi simili sono molto diffusi. «Ne siamo al corrente», dice Guidoni. «Le nostre imprese sono molto impegnate nell'attività antifrode. Le forze dell'ordine sono spesso coinvolte e scoprono truffe organizzate da numerosi soggetti».

LA LEGGE BERSANI

In questo contesto si inserisce poi la legge Bersani. E non mancano le magagne. «Ne cito una: l'attestato di rischio, cioè quella classifica personale, che un tempo veniva attribuita rigorosamente al cittadino assicurato. Con questa legge, invece, viene chiamato in causa il nucleo familiare, per cui a chi si assicura per la prima volta viene riconosciuta la migliore classe di merito nell'ambito della propria famiglia». Con questo sistema (assurdo) tutti diventano bravi in classe 1 (l'81,9%).

Perché l'Ania non ha protestato? «Abbiamo protestato, abbiamo fatto anche le barricate. Obiettivo della legge era promuovere i virtuosi e chi si assicura per la prima volta, ma il risultato non è stato raggiunto e ha influenzato negativamente il sistema bonus malus. Il problema è sempre presente e non ce siamo dimenticati. Intendiamo presentare nuove proposte non appena si riproporrà la necessità di riformare il bonus malus».

IL SISTEMA DELLE CLASSI

Quindi, con il sistema introdotto dalla legge Bersani, non si può avere la corretta osservazione dell'assicurato e viene alterato il meccanismo di attribuzione delle classi e, di conseguenza, dei prezzi? «Purtroppo è così. Adesso l'unica speranza di un reale

cambiamento è rappresentato dalla scatola, il black box, che è diventata uno strumento sempre più funzionale alle esigenze del cliente. È ampiamente accertato che la frequenza dei sinistri dei veicoli con la scatola nera è più bassa, almeno del 20%, rispetto alle altre auto. Non a caso dal 2012 il mercato ha reagito bene. La diffusione del nuovo strumento si è incrementata del 300%; nel 2016 lo strumento era stato montato nel 20% delle auto».

Anche perché con la nuova legge, che sarà approvata in via definitiva dalla Camera, il black box sarà reso obbligatorio per le nuove auto, con un decreto specifico del governo.

«Sì, infatti sarà così. Per noi però è già significativo che la scatola venga impiegata soprattutto nelle aree a rischio, come Napoli, Caserta e Salerno. Lo strumento registra tutte le informazioni, pochi secondi prima e dieci secondi dopo l'incidente, stabilendone realmente le dinamiche. È utile anche nei processi civili per accertare le responsabilità. Solo l'uso del cellulare durante la guida non viene registrato, ma vi sono altri sistemi per accertarne l'utilizzazione quando il veicolo è in movimento».

Nel disegno di legge in discussione alla Camera si fa riferimento anche al risarcimento danni non patrimoniali, che verrebbe calcolato in base alla tabella unica del tribunale di Milano. Come mai? «Oggi», osserva il direttore, «i tribunali applicano tabelle proprie, tutte diverse. È curioso e comunque ingiusto che, ad esempio, un braccio perso in un sinistro debba essere valutato economicamente in misura diversa a Como, a Palermo o a Catanzaro. La tabella del tribunale di Milano tiene conto di tutti i coefficienti e di tutte le figure di danno e costituisce un punto di riferimento per tutti i tribunali italiani».

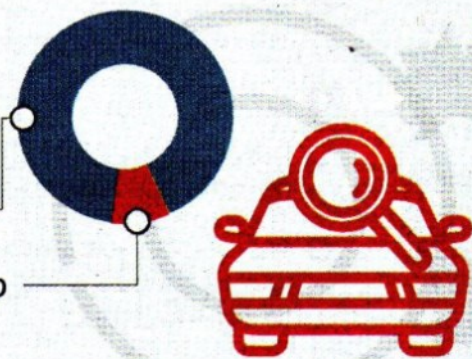
© RIPRODUZIONE RISERVATA

I DATI SULLA RCA

In Italia circolano
44,3 milioni
di veicoli

41 milioni sono
con assicurazione

3,4 milioni viaggiano
senza
(dati 2015)



I PREMI IN DIMINUZIONE

- Le tariffe assicurative più alte sono a Napoli e Caserta.
- Le più basse nella provincia di Oristano.



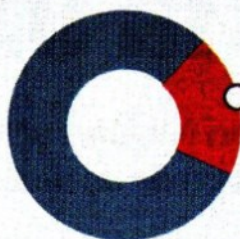
RACCOLTA PREMI



- A influire il minor numero di auto in circolazione, per effetto della crisi
- La gente utilizza di più i mezzi pubblici per risparmiare



LaVerità



Sul **20%** delle auto è stata installata la scatola nera: registra i dati sulla condotta dell'assicurato e serve a contrastare le frodi



RISARCIMENTI

11 miliardi nel 2015



7,3 miliardi
per danni fisici