

IN 4 MILIONI **SENZA RC AUTO**

MINE VAGANTI NON ASSICURATE

Le cifre oscillano, ma fanno impressione. In Italia circolano tra i 3,1 e i 4 milioni di veicoli non assicurati, a seconda che le stime siano dell'Ania (le compagnie) o dell'Acì. Stiamo parlando di almeno il 7-8% del totale degli automezzi che si muovono sulle nostre strade, con punte dell'11,9% al Sud. **E il problema non riguarda solo le auto:** anzi, per l'Automobile Club è ancora più grave per le moto (il 15% delle quali viaggerebbe senza copertura) e i furgoni (17%).

Il fenomeno ha raggiunto dimensioni tali da suscitare allarme sociale: le probabilità di avere un incidente con un automobilista che non è in grado di risarcirci i danni sono cresciute in maniera esponenziale. La confer- ➤

La piaga dei veicoli privi di copertura dilaga in tutta Italia. Gli strumenti di controllo telematici restano ancora inefficaci, per l'incompletezza delle leggi. E le sanzioni sono spesso inapplicabili

di Silvio Campione ed Emilio Deteidi

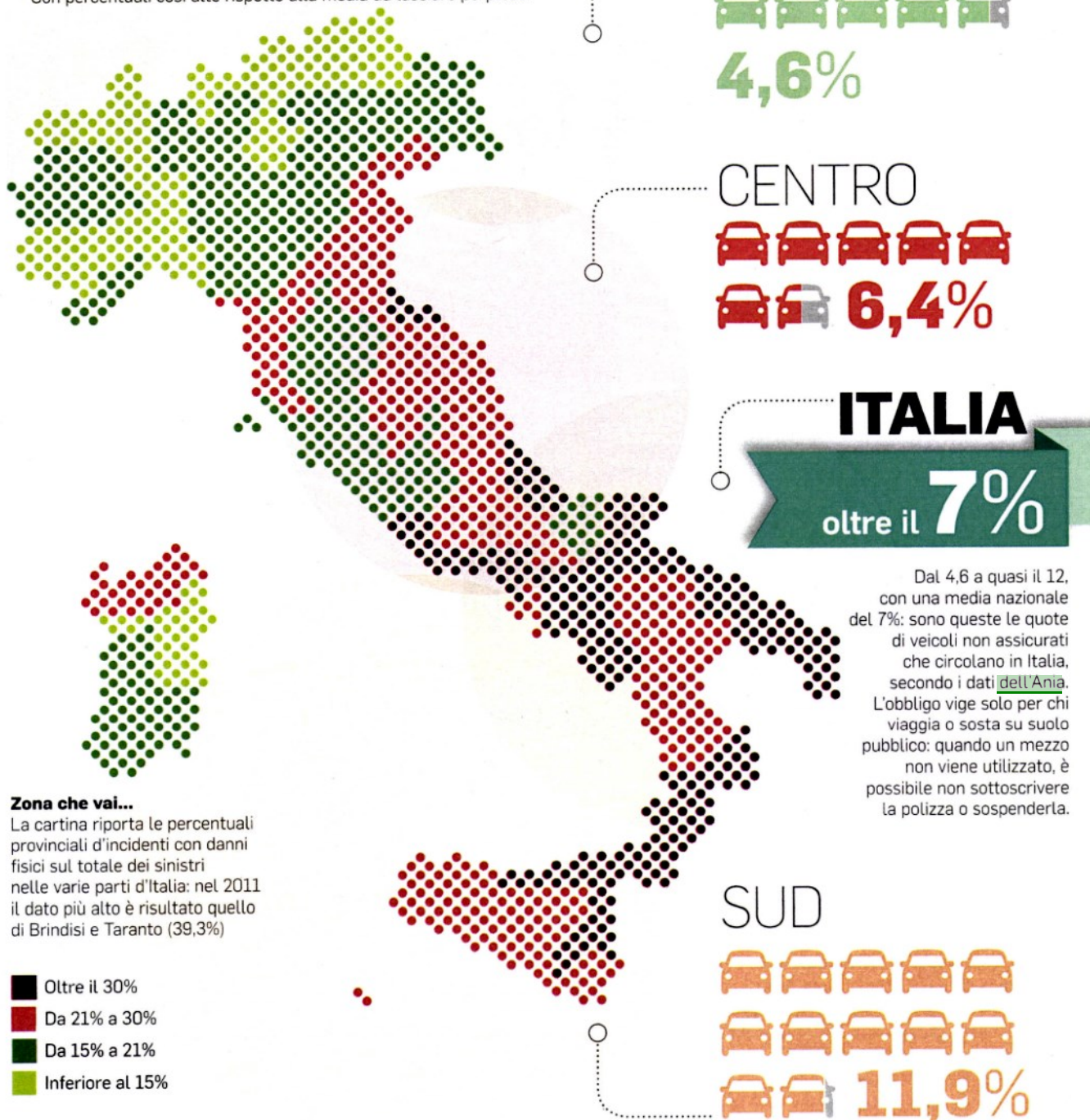
ATTUALITÀ Allarme incidenti

Microlesioni e mezzi privi di polizza

UN'ITALIA IN CHIAROSCURO. **MOLTO SCURO**

Le mappa dei sinistri con danni alle persone mostra forti differenze geografiche, con province dove questi eventi superano il 40% del totale. Una concentrazione in alcune aree del Paese che dà adito a sospetti...

Puglia, Calabria, Campania, ma anche alcune parti del Lazio, dell'Abruzzo, della Romagna e della Sicilia: sono, secondo i dati dell'Ania, le zone "nere" per l'alta incidenza con danni fisici. Con percentuali così alte rispetto alla media da lasciare perplessi



Zona che vai...
La cartina riporta le percentuali provinciali d'incidenti con danni fisici sul totale dei sinistri nelle varie parti d'Italia: nel 2011 il dato più alto è risultato quello di Brindisi e Taranto (39,3%)

- Oltre il 30%
- Da 21% a 30%
- Da 15% a 21%
- Inferiore al 15%

Dal 4,6 a quasi il 12, con una media nazionale del 7%: sono queste le quote di veicoli non assicurati che circolano in Italia, secondo i dati dell'Ania. L'obbligo vige solo per chi viaggia o sosta su suolo pubblico: quando un mezzo non viene utilizzato, è possibile non sottoscrivere la polizza o sospenderla.



► ma arriva dalle indagini condotte dalle forze dell'ordine. I carabinieri di Napoli, dal gennaio scorso al 15 luglio, hanno fermato 3.628 auto, 1.268 motocicli e 441 ciclomotori senza assicurazione. Se poi consideriamo l'intera provincia partenopea, le sole vetture prive di copertura sono risultate 8.561. Non si pensi che il problema sia solo locale. Aci, Campidoglio e polizia di Roma Capitale hanno condotto uno studio, utilizzando 29 varchi telematici della città, scoprendo, in una settimana, che il 9% delle auto e il 15% dei motocicli "fotografati" non erano assicurati.

Ma che cosa è stato fatto ai conducenti colti dalle telecamere in flagrante violazione della norma che obbliga tutti i veicoli in circolazione (e in sosta sulla pubblica via) a dotarsi di una polizza di responsabilità civile? Niente. Perché, spiega Vittorio Verdone, direttore centrale Auto dell'Ania, «l'inquadramento normativo al proposito esiste, ma non è ancora a regime».

L'incompiuta di Monti

Ricapitoliamo, allora, qualche passaggio. A introdurre i controlli telematici sulle coperture assicurative, insieme con la "dematerializzazione" del contrassegno carta-

ceo, troppo facile da contraffare o da acquistare falso, è stato il Governo Monti, con il decreto cosiddetto "Cresci Italia" del gennaio 2012. In teoria, perché, come spesso accade, la legge prevedeva successivi decreti di attuazione per consentire l'effettiva applicazione delle norme: **nello specifico, l'incarico spettava al ministero dello Sviluppo economico**, entro sei mesi dalla conversione in legge del provvedimento.

A oggi di questo regolamento non c'è traccia, anche se la sua pubblicazione non dovrebbe tardare molto. «Quello che manca», spiega sempre Verdone, «è la norma che consenta, sulla base della prova fotografica, d'inviare all'interessato la notifica della sanzione per la mancata assicurazione del veicolo, senza doverlo convocare di persona». Questa integrazione dovrebbe avvenire con le modifiche al Codice della strada, all'esame del Parlamento. Intanto, la Motorizzazione sta completando l'integrazione del proprio archivio veicoli con le informazioni sulle coperture Rc auto attive, fornite dalla banca dati dell'Ania (denominata Sita). «Da quando il decreto ministeriale entrerà in vigore», prosegue Verdone, «ci saranno 18 mesi di tempo per eliminare il contrassegno cartaceo; entro lo stesso ►

Un business per la malavita

Una delle frequenti operazioni di controllo dei carabinieri a Napoli: la Direzione distrettuale antimafia di recente ha smantellato un'organizzazione di 31 persone dedite a truffe assicurative

Tropi nodi da sciogliere

SCATOLE NERE ANCORA IN ALTO MARE

Monti ne voleva di più in circolazione, le compagnie pure: però il mercato delle scatole nere, installate a bordo delle auto per tenerne sotto controllo il "comportamento", non decolla. Colpa di una serie di "nodi" legislativi. Le assicurazioni non vogliono essere obbligate a proporre, tra i propri prodotti e in tutto il Paese, anche una polizza legata al dispositivo: visto che, sempre in base al decreto Monti, i costi d'installazione e disinstallazione della scatola nera (80 euro), abbinati a un "congruo" sconto sul premio, sono a carico delle compagnie, secondo **L'Ania** questa soluzione è praticabile solo nelle zone affette da una sinistrosità superiore alla media. Là dove, cioè, la diffusione del dispositivo consentirebbe la riduzione di truffe e microlesioni fisiche. Non è tutto. «Da stabilire», precisa Verdone **dell'Ania**, «sono ancora gli standard minimi di hardware e software e quali informazioni possano essere utilizzate dalle assicurazioni per la ricostruzione dei sinistri e ai fini tariffari». Tutti compiti affidati ai ministeri dello Sviluppo economico e dei Trasporti e all'Ivass. Senza dimenticare una prescrizione del garante della privacy, problematica secondo le società: la facoltà di disattivazione della scatola nera da parte del cliente quando lo desidera. E se proprio in quel momento dovesse verificarsi un incidente?



ATTUALITÀ Allarme incidenti

Diritti dei consumatori

AL RISARCIMENTO **PROVEDE IL FONDO**

Quando capita un sinistro con un veicolo privo di copertura, ci si deve rivolgere alle compagnie che gestiscono il denaro destinato a questo scopo e prelevato su tutte le polizze. Ecco com'è opportuno comportarsi

Che cosa deve fare chi è vittima di un incidente con un veicolo non assicurato (o non identificato, in seguito a un atto di pirateria) per ottenere un risarcimento? In questi casi è previsto che intervenga il **Fondo di garanzia per le vittime della strada**, istituito con una legge del 1969 e oggi amministrato dalla Consap, la Concessionaria servizi assicurativi pubblici. Al Fondo spetta il compito di risarcire anche i danni arrecati da veicoli assicurati con imprese poste in liquidazione o che stiano circolando contro la volontà del proprietario (per esempio, perché rubati). Ad alimentarlo è una quota di ogni premio pagato alle assicurazioni, attualmente pari al 2,5%. Per ogni triennio, l'Ivass, l'istituto che vigila sull'attività delle imprese, designa quelle competenti territorialmente a gestire il risarcimento dei sinistri: **è a esse che ci si deve rivolgere, in base al luogo in cui è avvenuto l'incidente**. L'elenco delle società è consultabile sul sito della Consap, all'indirizzo: www.consap.it/fondi-e-attivita/mondo-assicurativo/fondo-di-garanzia-per-le-vittime-della-strada. Se, per esempio, l'episodio si verifica in Lombardia, Veneto, Friuli-Venezia Giulia o Campania, ci si dovrà rivolgere alla sede legale delle Generali

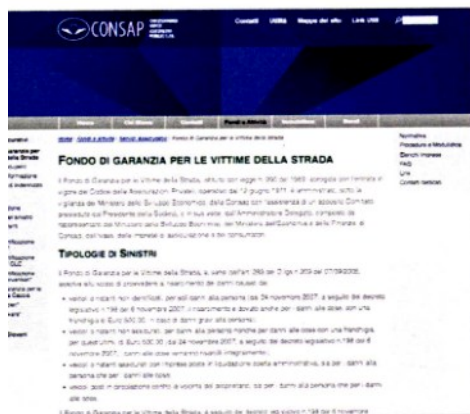
Italia di Mogliano Veneto (TV); se, invece, il fatto si è svolto in Piemonte e Valle d'Aosta, bisognerà indirizzarsi alla Società Reale Mutua di Assicurazioni di Torino, e così via. **La denuncia va inoltrata per raccomandata con ricevuta di ritorno** e deve contenere tutte le informazioni utili all'identificazione del veicolo responsabile dell'incidente e del suo conducente, oltre che di eventuali testimoni e di esponenti delle forze dell'ordine intervenuti. Dal punto di vista legale, in caso di danni fisici è importante allegare alla richiesta anche tutta la documentazione medica, compresi referti di esami, diagnosi e ricevute delle spese sostenute. Copia della denuncia va poi spedita alla Consap (all'indirizzo via Yser 14, 00198 Roma); per informazioni, ci si può rivolgere al contact center della Concessionaria, che risponde al numero 0685796444 (dal lunedì al venerdì, dalle 9 alle 17). In caso di contenzioso, l'azione legale andrà però indirizzata alla compagnia competente per la zona dell'incidente. Va anche detto che, anche a causa del numero crescente di episodi di pirateria stradale e di veicoli non assicurati, **le risorse del Fondo**

di garanzia iniziano a scarseggiare: nel 2010, come evidenziato dalla Corte dei conti, per la prima volta è stato registrato un passivo di 71,6 milioni di euro. Il rischio è che, per far fronte a questa situazione, nei prossimi anni la quota del 2,5% prelevata su tutti i premi Rc auto debba essere ritoccata. Ovviamente, al rialzo.

Per individuare i sospetti

SERVE UN'INTELLIGENCE CONTRO LE TRUFFE

I costi alti delle polizze? Colpa delle truffe, ripetono le assicurazioni. Ma che cosa è stato fatto per contrastarle? Poco, finora. Le norme ci sarebbero, però i tempi di applicazione sono infiniti. L'Ivass dispone di una banca dati sui sinistri, alimentata dalle compagnie, ma dev'essere in grado d'incrociare le informazioni e segnalare le anomalie (soggetti ricorrenti, danneggiati o testimoni "seriali" ecc.). «Questa attività dell'Ivass», spiega Verdone dell'Ania, «è ancora in corso: l'istituto dovrebbe dotarsi di una struttura di intelligence per aiutare le compagnie e la magistratura a individuare i casi sospetti; serve un software che consenta di "estrarre" le informazioni significative e segnalarle alle imprese interessate». E intanto il tempo passa.



Quel che bisogna sapere
Sul sito della Consap (sopra) è possibile trovare le informazioni relative al Fondo di garanzia per le vittime della strada e alle compagnie chiamate a gestirlo su base territoriale





La nostra denuncia

Settembre 2008: Quattroruote dedica un'ampia inchiesta all'"emergenza Napoli" (sotto), accusando le compagnie di rassegnarsi al dilagare delle truffe e degli incidenti con microlesioni fisiche. Da allora, poco è cambiato



► periodo, le compagnie dovranno organizzare le modalità di alimentazione online dell'archivio integrato. Quello che, finora, è stato un impegno volontario, diventa così un obbligo di legge: da quel momento, falsificare una polizza diventerà pressoché impossibile». Speriamo: bisognerà, comunque, che tutti i "terminali" delle assicurazioni sul territorio (uffici decentrati, agenti, broker ecc.) **comunicano in tempo reale alle imprese la sottoscrizione o il rinnovo di ogni polizza**. Le compagnie, poi, inoltreranno i dati online alla Motorizzazione.

Fino a quando tutto questo non verrà completato, chi circola senza assicurazione continuerà a farla franca. Sempre o quasi: perché, secondo nostre fonti, qualche polizia locale starebbe già utilizzando autovelox e telecamere che sorvegliano le zone a traffico limitato per individuare i veicoli privi di assicurazione, facendosi forte della legge 689/81 (conosciuta come quella sulla depenalizzazione), che ammette, tra gli strumenti di accertamento di violazioni per le quali è prevista una sanzione amministrativa, anche l'utilizzo di "rilievi fotografici".

Armi spuntate

Alla fine, però, che cosa rischia chi viene sorpreso a circolare senza polizza? Sulla carta, tanto: 841 euro di multa e il sequestro del veicolo, fino a quando il trasgressore non ha pagato la sanzione e stipulato una polizza della durata di almeno sei mesi. Ma si sa come in Italia spesso finiscono queste cose. Intanto, se l'assicurazione viene sot-

toscritta entro 15 giorni dalla violazione, la multa viene ridotta a un quarto, ovvero a 210 euro. Lo stesso avviene se il veicolo viene demolito entro 30 giorni. E non sono pochi quelli che, pur di risparmiare 600 euro, preferiscono rinunciare a un automezzo che ormai non vale quasi nulla.

Quanto alla multa, basta non pagarla: certo, si trasforma in una cartella esattoriale, però, alla fine, che cosa si può pignorare a chi è nullatenente (o figura come tale, grazie ai prestanome)? Ancora: il veicolo sequestrato dev'essere trasportato su un carroattrezzi e ricoverato in un luogo protetto per tutta la durata del provvedimento. Chi controlla che ciò avvenga davvero? Le pattuglie, spesso, non hanno il tempo di aspettare l'arrivo del mezzo di soccorso. Così, alla fine, il contravventore è custode e garante di se stesso. Ovvio che molti veicoli continuino a circolare anche in queste condizioni: il rischio d'incappare in un nuovo controllo, che comporterebbe una denuncia penale e il ritiro della patente, è calcolato. Oggi, poi, paradossalmente **conviene di più guidare senza copertura che procurarsi un tagliando falso**: utilizzare quest'ultimo è un reato, mentre la prima violazione è soggetta solo a una sanzione amministrativa...

A fare queste scelte estreme non sono più solo soggetti che non hanno nulla da perdere: molti ormai appartengono alla categoria dei cosiddetti "insospettabili". «Spesso», spiega Antonio Petrarolo, avvo-

cato che in Campania gestisce il Fondo di garanzia per le vittime della strada (chiamato a intervenire nei casi di pirateria o di danni perpetrati da veicoli non assicurati), «si tratta d'impiegati, operai o piccoli imprenditori, che non hanno realmente la possibilità di affrontare i costi esorbitanti di una polizza». Perché, alla fine, si torna sempre lì: il prezzo medio di una copertura di responsabilità civile è, secondo l'Ania, di circa 520 euro, tasse comprese. Ma in certe parti d'Italia è facile sfondare di slancio, a parità di profilo assicurativo, i 1.000 euro, per arrivare ai 3.000 per un neopatentato.

Cifre insostenibili, anche se ciò non può valere come giustificazione per sottrarsi agli obblighi di legge. Somme dovute, ribattono le compagnie, agli alti costi dei risarcimenti e alle forti incidenze delle truffe: si dice che ci sia anche chi, ottenuta faticosamente almeno una polizza in famiglia, l'utilizza indebitamente come "ammortizzatore sociale". Per contrastare queste situazioni, ancora una volta, gli strumenti ci sarebbero: per esempio, l'utilizzo di database delle compagnie e di software dell'Ivass in grado di segnalare i soggetti "a rischio" ancora prima della sottoscrizione di un contratto. Che cosa manca? Provate a indovinare: decreti attuativi, regolamenti, circolari applicative...