

“ Stamattina le compagnie devono dare i nuovi prospetti

Bianca Di Giovanni

ROMA La bufera sull'Rc auto non si placcherà presto. Entro la giornata di oggi le compagnie italiane dovranno far pervenire all'Isvap, alle Camere di commercio ed al consiglio nazionale dei consumatori le tariffe relative ai nove profili-tipo previsti per legge: sei automobilisti di varia età, un diciottenne con un motorino nuovo e due autotrasportatori. È l'ultimo passo obbligato verso quell'operazione trasparenza invocata dal ministro dell'Industria Enrico Letta per fronteggiare la minaccia del caro-polizza, tornata ad abbattearsi sui consumatori dopo la fine del blocco delle tariffe decretato un anno fa dal governo D'Alema. Una strategia su cui il governo ha «puntato» circa tre miliardi, e in cui non è detto che non rientrino anche i soldi della multa miliardaria (700 miliardi) che le compagnie saranno costrette a pagare dopo la sentenza dell'Antitrust che le accusa di aver concordato prezzi e rincari per un lungo periodo di tempo.

C'è da scommettere che le tariffe del nove profili provocheranno nuove proteste. Il pronostico non è difficile dopo la pubblicazione delle due inchieste realizzate dall'Isvap (l'Istituto di vigilanza delle assicurazioni) che hanno già aperto il fronte di una vera e propria sollevazione popolare, soprattutto a sud, dove le «parcelle» degli assicuratori mostrano livelli iperbolici. Dall'indagine sulle polizze per l'auto (di cui riportiamo i dati integrali), effettuata sulle 84 compagnie operanti in Italia, emerge un quadro tutt'altro che rassicurante: approssimativamente solo un quarto delle assicurazioni propone aumenti sotto il 4% (oltre il doppio del tasso d'inflazione programmata) e prevede anche qualche riduzione. Per un altro quarto gli aumenti superano il 15%, con punte oltre il 30% che non sono neanche troppo isolate (i picchi riguardano ben il 18% delle compagnie per il profilo di 40/enne classe di massimo sconto). Circa la metà (ma il dato è assai grossolano, visto che riunisce tre profili presi in esame) propone aumenti tra il 4 e il 15%.

In una situazione siffatta c'è da chiedersi se il cittadino avrà l'effettiva possibilità di risparmiare, o per lo meno di non spendere troppo di più di quanto fatto finora. Il nuovo strumento che ha in mano è la disdetta,

Gli aumenti record dopo le verifiche dell'Isvap. Come difendersi dal caro-tariffe, ecco un vademecum

# Rc Auto

## Assicurazioni, l'Italia del salasso La mappa completa città per città

oggi praticabile senza preavviso e senza penalizzazioni, in caso di aumenti che superano il tasso di inflazione. Ma la disdetta richiede alcune condizioni. Primo: che si conosca bene il mercato, per poter optare una

nuova soluzione (su questo punto si sono concentrati gli sforzi dei ministeri e delle associazioni dei consumatori, che faranno partire una campagna informativa). Secondo: che l'alternativa esista davvero. Altro

ne è, poi, il caso in cui tariffe spropositate non sono il risultato di aumenti eccessivi (vedi le compagnie che a Napoli chiedono più di due milioni per assicurare un motorino), per cui si esclude anche il «salva-

taggio» della disdetta immediata senza penalizzazioni. Per alcuni di questi casi lo stesso ministro Letta ha avanzato l'ipotesi di elusione di obbligo di stipulare la polizza, tanto che l'Isvap ha avviato una decina di

inchieste proprio su questo punto a Napoli. Si tratta di un comportamento sanzionato in modo molto pesante dalle leggi italiane, che il responsabile dell'industria intende debellare a tutti i costi («Le assicurazioni pa-

gheranno caro», ha dichiarato di recente in Tv).

È attorno a questi punti che si muovono gli attori di una vicenda che pare complicarsi ogni giorno di più. All'inevitabile confronto assicuratori-assicurati, si aggiunge quello tra agenti e compagnie, o l'altro tra queste ultime e carrozzieri. Insomma, i giocatori in campo sono molti, e il governo, in veste di arbitro, ha da dipanare una matassa assai intricata.

La linea di difesa delle compagnie punta sul tasso di sinistrosità di alcune zone del nostro Paese. Insomma, a sentire loro, i costi lievitano per colpa di comportamenti scorretti degli assicurati e per pareggiare i bilanci non si può far altro che aumentare le tariffe. Altre costi, replicano i consumatori, le riserve dei sinistri si fanno sempre più abbondanti, quindi il «rosso di bilancio» non è altro che un risultato di un'abile gioco contabile. I carrozzieri, dal canto loro, reclamano una nuova convenzione con l'Ania, dopo il mancato rinnovo della vecchia. Gli agenti, poi, non ci stanno a doversi confrontare ogni giorno con i clienti per colpa di aumenti decisi a monte dalla casa madre. Mettere a posto tutte le tessere del mosaico è complicato, e non manca chi, di fronte alla nuova spirale di aumenti, chiede un nuovo blocco, magari temporaneo, per dar modo ai cittadini di orientarsi sul mercato. Il ministro non lo esclude ma è assai improbabile che lo attuerà, visto il no dell'Europa che non vede di buon occhio tariffe controllate dall'alto. Blocco a parte, resta aperta la questione sul modello di liberalizzazione da seguire (controllata o completamente libera) in un settore particolare come l'Rc auto. Sullo sfondo c'è una riforma già tratteggiata (vedi il riconoscimento del danno biologico, oggi equiparato in tutta Italia, o la pubblicazione delle tariffe) ma ancora a metà strada.

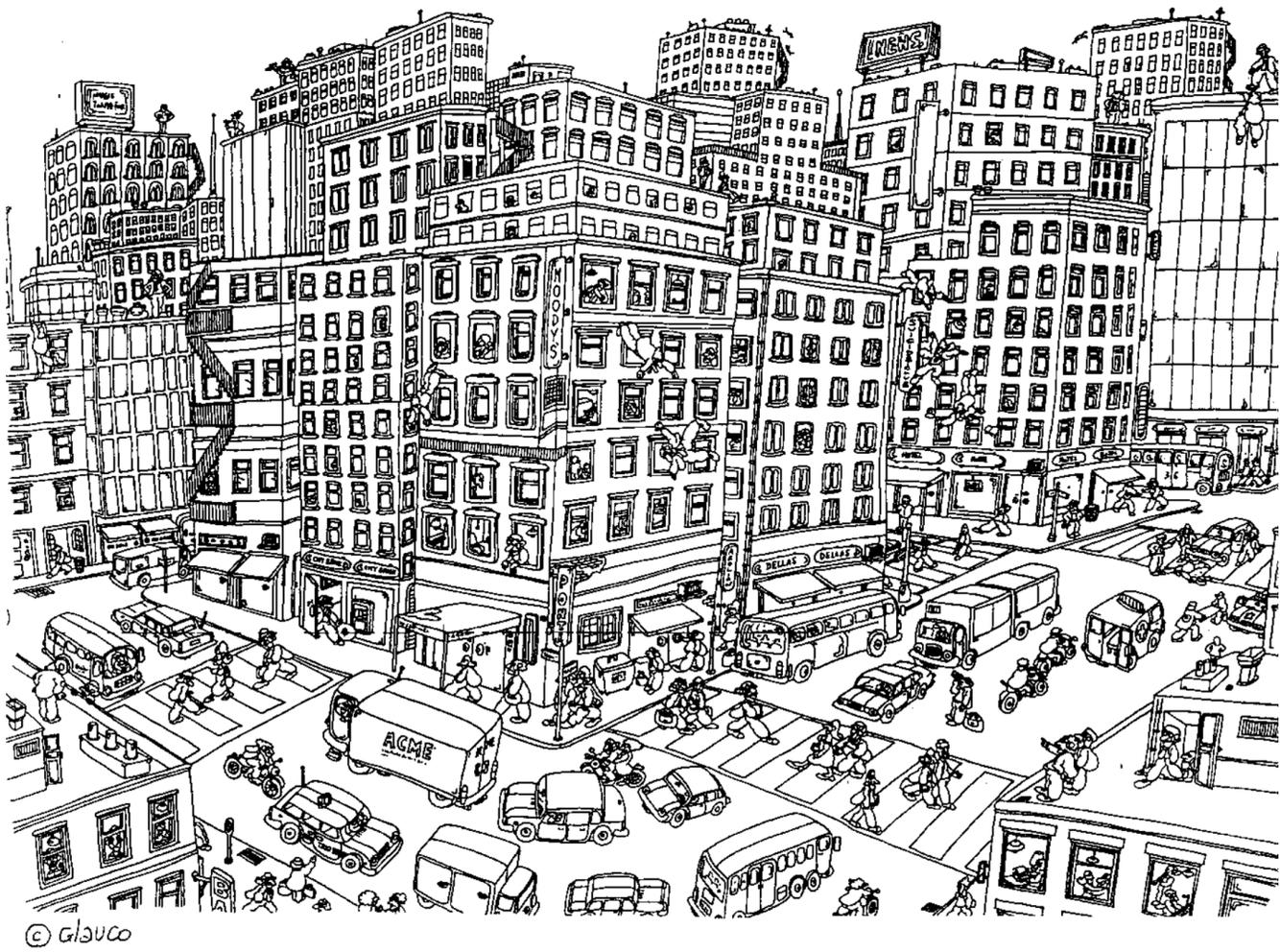
Ecco i profili tariffari che l'Isvap ha studiato nell'indagine sulle tariffe dell'Rc auto che pubblichiamo:

Profilo 1: 40/enne maschi, classe di ingresso, autovettura 1.300 cc a benzina, massimale 1.500 milioni.

Profilo 2: 40/enne maschio, classe massimo sconto, autovettura 1.300 cc a benzina, massimale 1.500 milioni;

Profilo 3: 21/enne maschio, classe di ingresso, autovettura 1.300 cc, a benzina, massimale 1.500 milioni.

La regola principale? L'incremento non deve superare il tasso d'inflazione programmato, cioè l'1,7%



## De Piccoli: il sistema va cambiato

ROMA La riforma del settore Rc auto è in mezzo al guado: se non si completa sarà difficile vedere risultati. Così Cesare De Piccoli, sottosegretario all'Industria che ha seguito l'intera partita ai tavoli ministeriali, fa il punto della situazione. Qual è «l'anello mancante», il pezzo di strada ancora da fare? «Rivedere i meccanismi di formazione delle tariffe, che da noi sono ancora feudali». Questa, secondo De Piccoli, la chiave di volta di un mercato maturo ed equilibrato, libero ma regolato.

Vista la bufera di questi giorni, c'è da chiedersi: a cosa è servito il blocco. Se questo è l'esito, è riproponibile?

Il blocco nasce a fronte di una si-

tuazione fuori controllo, con una liberalizzazione che stava fallendo. L'abbiamo definito il grande paradosso: da una parte noi avevamo avuto i più alti aumenti di polizze assicurative d'Europa, dall'altra le compagnie denunciavano i conti in rosso, confermati dai dati Isvap. Tutti si lamentavano.

Dov'è la verità?

Da tutte e due le parti. Il paradosso era stato messo in evidenza da una commissione d'inchiesta parlamenta-

re: il più alto tasso di sinistrosità in Europa, un livello alto di truffe a danno del sistema assicurativo, quindi venivano risarciti molti più danni a cose e persone.

La colpa quindi era dei cittadini?

No, qui c'è una forte responsabilità storica delle compagnie, perché a fronte di maggiori spese, si rifacevano con aumenti a pie' di lista sulle polizze. Cioè, rinunciavano a fare controlli stringenti sugli incidenti e sulla portata dei danni, o su eventuali maggiorazioni dei carrozzieri. A differenza di quel che accade in un vero mercato, le compagnie si rifacevano sui consumatori. Per questo si è adottato un provvedimento Draconiano, il blocco, consa-

pevoli che non è la medicina migliore in un mercato aperto, ma era l'unico modo per raffreddare le tariffe e, soprattutto, per avviare alcune misure di riforma strutturale.

La riapertura al mercato non doveva essere preceduta da provvedimenti che lo preparassero, così come è avvenuto in Francia?

Certo, infatti lo è stata. Tant'è vero che nel corso di quest'anno abbiamo messo in campo diversi strumenti.

Abbiamo attivato il tavolo di concertazione che per la prima volta ha messo insieme Isvap, Ania, e consumatori, ed è stato prodotto un documento.

Ma questo non sembra bastare. In Francia hanno preparato la liberalizzazione con regole stringenti.

Anche noi in sette mesi abbiamo introdotto una serie di misure. Ed è importante citare la Francia, perché concordiamo con il modello di mercato regolato, non completamente libero, come avviene in Gran Bretagna dove non a caso le polizze sono più alte. Allora, vediamo le misure introdotte. In un mercato poco trasparente e fortemente squilibrato in favore delle compagnie, abbiamo introdotto la traspa-

renza e dato all'assicurato la possibilità di disdetta e l'appoggio delle associazioni dei consumatori alla compagnia, sta diventando trasparente. Altra misura: l'assicurazione più franchigia, cioè l'esclusione del malus per i piccoli danni, che vengono pagati direttamente dall'assicurato. Sempre in nome della trasparenza, che significa anche abbattimento dei costi, abbiamo stabilito i nove profili su cui si fanno i contratti. Infine, la riforma del danno biologico, dove rispetto a una situazione di totale discrezionalità abbiamo introdotto il

principio di uguaglianza. Ma la cosa più importante, che agisce proprio sulla voce dell'alta sinistrosità, è il nuovo codice della strada, che introduce la patente a punti, in cui si penalizza chi fa incidenti, o il patentino per chi va in motorino.

Allora cosa manca? Perché l'effetto di tutto questo è ancora vizioso?

Aumenti che vanno dal 1% al 150% non indicano un mercato maturo. Anzi, indicano ancora squilibri. Quello che manca è un nuovo sistema di determinazione delle tariffe, che non può più essere di tipo feudale come il nostro. Occorrono tariffe più personalizzate, più legate all'individuo che sottoscrive la polizza.