

## Il dispositivo di controllo

# Scatola nera, obbligo in stand by

Premi ridotti agli assicurati che l'accetteranno, ma resta aperto il nodo dei costi

**Sara Visconti**

■ La scatola nera non è ancora pronta a diffondersi tra gli assicurati e i provvedimenti per farla decollare davvero potrebbero finire su un binario morto. Il Dl 1/12 (convertito nella legge 27/12 il 24 marzo successivo) prevede che le compagnie assicurative possano offrire ai clienti «meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo».

### Il meccanismo

I loro dati possono risultare utili a ricostruire la meccanica di un incidente, a stabilire se è davvero avvenuto e dove, e contribuire a individuare eventuali guasti o malfunzionamenti del veicolo. Quindi, oltre a permettere personalizzazioni tariffarie basate sull'effettivo uso del veicolo, la scatola nera può combattere la piaga dei sinistri simulati e determinare se l'assicurato che chiede il risarcimento di un danno non abbia abitudini di guida pericolose, o se al momento del sinistro non stesse violando il Codice della Strada, per esempio guidando a velocità proibita. Dunque, il dispositivo dovrebbe essere assai gradito alle compagnie in quanto può abbattere i costi dei risarcimenti, eliminando quelli non dovuti o che nascondono illeciti. In effetti, numerose compagnie lo offrono da ben prima del decreto, con sconti sul premio a chi ne accetta l'installazione. Tuttavia, dal varo del decreto, il favore delle compagnie s'è trasformato in freddezza. Motivo: la legge accolla alle compagnie - e mai all'assicurato - i costi d'acquisto, installazione e ge-

stione della "scatola", e lo sconto sul premio, ora obbligatorio, deve essere "significativo" (anche se non si citano percentuali), e non più irrisorio come spesso è avvenuto finora.

### I costi

Ad agitare le acque è intervenuta anche una polemica tra l'allora Isvap (oggi Ivass, l'organo che vigila sulle assicurazioni) e l'Ania, l'associazione che le rappresenta. Interpretando il decreto, il primo organismo ha parlato di "obbligo" delle compagnie nell'offrire polizze con scatola nera inclusa, mentre l'associazione ha smentito tale lettura dichiarando che si tratta solo di una possibilità per i clienti e ha ventilato l'ipotesi di incrementi dei premi dovuti all'obbligo, per le compagnie, di sostenerne i costi. In sostanza: ben vengano i dispositivi anti-truffa, ma solo se a pagarli sono gli assicurati ai quali, paradossalmente, vengono proposti dagli assicuratori come strumenti per combattere il caro-polizza. Poiché le scatole nere devono offrire requisiti minimi elevati (ad esempio, devono disporre di un modulo Gps che rilevi la posizione dei sinistri), l'Ania sottolinea anche che nelle zone d'Italia dove il numero di incidenti è proporzionalmente più contenuto che in altre, e dove quindi i premi assicurativi costano meno, l'adozione della "scatola" potrebbe farli aumentare, il contrario cioè di quanto il decreto perseguiva.

### Tasselli mancanti

Tutto ciò può forse spiegare per-

ché, dalla sua entrata in vigore, apparentemente si è fatto molto per la diffusione delle scatole nere, mentre in realtà è vero il contrario. Il decreto, infatti, prevedeva altri tre provvedimenti: un decreto interministeriale che stabilisse i requisiti minimi dei dispositivi, un altro per gli standard dell'hardware e del software per la gestione dei dati raccolti e, infine, un regolamento studiato da Ivass, ministero per lo Sviluppo economico e Garante della privacy per la definizione delle modalità di gestione dei dati e di interoperabilità dei dispositivi con gli standard di ogni compagnia, per consentire all'assicurato di poterla eventualmente cambiare dopo l'installazione.

Il primo decreto ha visto la luce il 25 gennaio 2013, il secondo è stato soltanto notificato dal Mise alla Commissione Ue nel settembre 2012 mentre del regolamento esiste solo il testo, divulgato per pubblica consultazione lo scorso 19 marzo. Insomma, solo uno dei tre provvedimenti è in vigore. Intanto, la validità del dispositivo viene proclamata da ogni soggetto interessato e se ne auspica l'obbligatorietà su tutti i veicoli di nuova immatricolazione. Una buona idea, visto che dal 2015 è prevista anche l'adozione dell'e-call, cioè una centralina che, in caso di collisione, permetta il soccorso immediato. È superfluo sottolineare che tale funzione potrebbe tranquillamente essere implementata in una scatola nera, il che porterebbe al logico passo dell'adozione di un dispositivo unico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## FOCUS

## 1 | PREZZI

## La convenienza si trova in rete

Tutte le grandi manovre sulla Rca - dalla scatola nera al contratto base, dal contrassegno telematico all'abolizione del tacito rinnovo, tanto per citare le misure più recenti - sono in definitiva finalizzate a contenere i premi, o comunque a spingere gli assicurati ad attivarsi per cercare la convenienza. In modo da evitare la conseguenza più grave, ossia che molti non stipulino alcuna copertura (si stima siano quasi dai 3,5 ai 4 milioni) o firmino un contratto con qualche compagnia fantasma.

### Trend

Intanto i prezzi - stando all'ultima indagine effettuata dall'Ivass in 21 province per 11 tipologie standard di assicurati (si veda la tabella a fianco) - danno qualche segnale di arretramento seppure in maniera difforme sul territorio (una statistica e un trend che però dipendono anche dalla scelta del campione tra l'infinità di opzioni possibili). La rilevazione coincide con la terza verifica trimestrale del recepimento in Italia della sentenza della Corte di giustizia europea del marzo 2011 sulla parità di trattamento tra uomo e donna nell'accesso ai servizi assicurativi, in base alla quale dal 21 dicembre scorso non vi possono più essere differenze di genere nei contratti assicurativi. E se prima essere donna offriva un vantaggio sul fronte dei premi Rca ora, come osserva l'indagine Ivass, il divario di prezzo tra i due generi si è contratto: ad esempio il premio medio corrisposto nel luglio scorso da un diciottenne con un'autovettura a benzina di 1300 cavali, in classe bonus malus di ingresso (la 14<sup>a</sup>) si

aggira sui 2.900 euro all'anno, ma rispetto a dodici mesi prima il profilo maschile paga circa l'8% in meno e quello di sesso femminile l'8% in più. Nella stessa direzione invece il trend se si prende un 40enne con una 1300 a benzina in prima classe di merito: 600 euro di media e diminuzione di circa l'8-9% sia per l'uomo che per la donna. Nel complesso l'Ivass osserva un calo dei premi per le auto (favorito sia dalle ultime misure legislative, con i nuovi criteri per il risarcimento delle microlesioni, sia dalla minore circolazione dovuta alla crisi, al caro-benzina con il relativo calo dei sinistri) e un rialzo per le due ruote. Restano comunque forti gli squilibri sul territorio, con le province meridionali ai massimi (in particolare Napoli, Bari e Reggio) e le settentrionali tra le meno penalizzate.

### Confronto

Ma anche sullo stesso territorio per lo stesso profilo di assicurato emergono forti differenze di prezzo. In attesa quindi che misure quali la scatola nera "di legge" (così come il relativo sconto) diventino operative, lo stesso consumatore può cercare di individuare la polizza più conveniente, facendo shopping ossia ricorrendo ai comparatori online - sempre più diffusi, che mettono a confronto quasi tutte le compagnie dirette e alcune tradizionali - oppure al TuoPreventivatore dell'autorità di vigilanza, accessibile dal sito dell'Ivass e da quello del ministero dello Sviluppo. I preventivi - come ha recentemente ricordato la stessa autorità di vigilanza - ottenuti mediante il suo sito sono vincolanti (per la compagnia) per 60 giorni.

R. Ca.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## 2 | CONTRASSEGNO

## Il tagliando digitale taglierà le frodi

Secondo alcune stime, in Italia circa 3,5 milioni di veicoli non sono assicurati e i loro proprietari violano la legge 990/69 sull'Rc obbligatoria. L'illecito, oltre a sottrarre risorse alle compagnie e a mantenere alti i premi per chi invece li paga, mette a rischio il risarcimento in caso di incidente. A parte l'elevato costo delle polizze, che da noi incoraggia a farne a meno, la piaga dilaga anche per la facilità con cui un contrassegno falso può essere creato e per la difficoltà dei controlli su strada: infatti non sempre la pattuglia riesce a ottenere risposta tramite la sala operativa che chiama la compagnia o si collega alla banca dati **Ania**.

Il rimedio è previsto dall'articolo 31 del Dl del 1° gennaio 2012 (convertito nella legge 27/12) che introduce la "dematerializzazione", cioè la sua sostituzione con una versione virtuale, non falsificabile, in base ai criteri del Codice dell'amministrazione digitale. Dunque, la polizza verrà accompagnata da una card con microchip che conterrà tutti i dati e da un terminale da installare sul veicolo che, inserita la card, ne consentirà la lettura ai sistemi di rilevamento automatico delle infrazioni e dei transiti su strade a pedaggio o nelle Ztl cittadine. Il decreto, in vigore dal 24 marzo 2012, prevede un regolamento attuativo che, sfociando entro sei mesi in un decreto concertato tra il

dicastero dello Sviluppo economico e quello delle Infrastrutture, deve chiarire gli aspetti tecnologici e, sentito il Garante, quelli riguardanti la privacy. Infatti, mentre la raccolta dei dati da parte di autovelox e telecamere si avrebbe solo in occasione di violazioni del Codice della strada, quella a opera dei tutor autostradali avverrebbe con rilevazione continua della posizione del veicolo, una potenziale violazione della privacy.

Un altro aspetto da mettere a punto è l'aggiornamento dei dati: se non tempestivo, l'assicurato non risulterebbe tale ai controlli automatici, anche se durante quelli tradizionali potrebbe sempre esibire la polizza. Maurizio Vitelli, responsabile per la Motorizzazione al ministero delle Infrastrutture (che gestirà il database), sostiene che ora il sistema fornisce i dati immagazzinati fino a tre-quattro giorni prima, ma che presto si passerà a 24 ore, risultato oltre il quale non si potrà andare. Resta comunque il dubbio che le polizie locali potrebbero rinunciare a fare controlli o farne molto pochi, perché per ogni interrogazione alla Motorizzazione pagano. In ogni caso, il 21 febbraio scorso il Consiglio di Stato ha approvato i quattro articoli del regolamento senza rilievi sostanziali, ma per ora il documento, benché in dirittura d'arrivo, non è ancora legge.

S. Vi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## DOMANDE E RISPOSTE

1

### Scoperti si rischia

**Che cosa si rischia sul fronte delle sanzioni a circolare senza assicurazione Rc auto?**

Innanzitutto in caso di sinistro sarà necessario far fronte alle richieste di risarcimento in sede civile. Secondariamente il trattamento sanzionatorio è severo, a partire dalla sanzione

pecuniaria (articolo 193 Codice strada): da 841 a 3.366 euro. Inoltre, in caso di contestazione immediata, il veicolo deve cessare immediatamente la circolazione: in pratica, si deve pagare un carro-attrezzi fino a un'automessa o un altro luogo privato. Qualora il trasgressore venisse trovato in possesso di documenti assicurativi falsi o contraffatti: confisca del veicolo e, per il responsabile della falsificazione, sospensione della patente per un anno.

3

### Portali «broker»

**Quali sono i principali siti di comparazione per realizzare e confrontare preventivi Rc?**

Il servizio di comparazione ufficiale nel settore è il portale [www.tuopreventivatore.it](http://www.tuopreventivatore.it) gestito da Ivass e Mise: consente di raffrontare solo le tariffe per la

Rca, praticamente per tutte le compagnie. Gli altri comparatori sono in genere intermediari che considerano un certo numero di compagnie. Tra questi: [www.assicurazione.it](http://www.assicurazione.it); [www.cercassicurazione.it](http://www.cercassicurazione.it); [www.chiarezza.it](http://www.chiarezza.it); [www.comparameglio.it](http://www.comparameglio.it); [www.facile.it](http://www.facile.it); [www.segugio.it](http://www.segugio.it); [www.seisicuro.it](http://www.seisicuro.it); [www.sostariffe.it](http://www.sostariffe.it); [www.supermoney.eu](http://www.supermoney.eu)

2

### Mercato già avanti

**Al di là della black box prevista dalla legge non esistono già delle offerte da parte delle compagnie?**

In attesa dell'offerta "di legge" esistono già sul mercato delle soluzioni basate sulla black box. Le proposte in genere prevedono installazione e disinstallazione a carico della compagnia. A volte la

black box è abbinata a polizze a consumo, con un premio collegato ai km percorsi o al momento d'utilizzo dell'auto (giorno o notte, week end, feriali) con una prima rata del premio da pagare subito e il conguaglio successivamente. Altre offerte prevedono il riconoscimento di una riduzione del premio in funzione dello stile di guida adottato e rilevato dal dispositivo. Infine ci sono polizze che prevedono servizi quali il soccorso o la localizzazione del veicolo in caso di furto o emergenza.

4

### Un fondo per i danni

**In caso di sinistro chi risarcisce i danni causati da veicoli non assicurati o assicurati con false polizze?**

La "cassa pubblica" che risarcisce chi subisce un danno in un incidente causato da un veicolo non identificato o non assicurato è il Fondo di garanzia vittime della

strada, gestito dalla Consap, le cui risorse derivano in parte dal contributo obbligatorio su ogni polizza Rc e in parte dalle sanzioni irrogate dall'Ivass alle compagnie. Ancora per il 2013 il contributo è stato fissato (dal ministero dell'Economia) al 2,5%, livello invariato da 10 anni. Resta da vedere che cosa succederà con il boom di veicoli non coperti o assicurati con compagnie fantasma e il conseguente aumento dei danni causati da questi veicoli

## Il caro-Rca

### NORME E RISCHI

Misure volte a contenere i premi Rca e stima dei veicoli che circolano senza copertura

# 1/2012

### DL convertito in legge 27/12

Il provvedimento ha introdotto la black box e il tagliando digitale

# 3,5 mln

### Non coperti

Stima dei veicoli che girano senza copertura Rc obbligatoria

### PROFILI A CONFRONTO

La Rca in 21 province: i prezzi medi pagati al 1° luglio 2013 e le variazioni % luglio 2012/ 2013 (stime Ivass)

	<b>18enne, Cu 14</b> (autovettura 1.300cc, benzina)	Var. %	<b>40enne, Cu 4</b> (motociclo 200cc, benzina)	Var. %
Min	1.720	-10,47 ▼	193	3,98 ▲
Max	3.350	-8,53 ▼	1.073	8,16 ▲
Media	2.932	-7,86 ▼	453	5,41 ▲

	<b>40enne, Cu 1</b> (autovettura 1.300cc, benzina)	Var. %	<b>55enne, guida estesa Cu 1</b> (autovettura 1.200cc, benzina)	Var. %
Min	279	-12,82 ▼	282	-10,11 ▼
Max	1.089	-8,77 ▼	1.120	-6,02 ▼
Media	595	-8,73 ▼	610	-6,19 ▼

	<b>18enne, Cu 14</b> (ciclomotore 50cc, benzina)	Var. %	<b>55enne, guida esclusiva C.U.1</b> (autovettura 1.900cc, gasolio)	Var. %
Min	272	-12,37 ▼	346	-11,91 ▼
Max	1.321	-7,80 ▼	1.382	-8,02 ▼
Media	769	-0,11 ▼	742	-8,02 ▼

Fonte: elaborazioni su dati indagine Ivass agosto 2013