

FLEET magazine

n79

Con il Patrocinio



ANIASA

LIBERALIZZAZIONI & RC AUTO

IL CARO POLIZZE HA LE ORE CONTATE?

Nuova Hyundai i30

La cinque porte coreana
debutta in Italia



In tema di **assicurazioni**, il decreto approvato dal Parlamento contiene **novità interessanti per driver e flotte**. A cominciare dalle norme tese a favorire la **diffusione delle black box**. La domanda è: basteranno a garantire un calo delle tariffe?



RC AUTO, IL FUTURO È IN

di Marco De Rosa

Una cosa è certa: intervenire era necessario.

Nell'ultimo periodo, infatti, i rincari dei premi Rc Auto sono stati tali da superare qualsiasi logica imprenditoriale o di gestione del rischio, finendo per impattare in maniera difficilmente sostenibile non solo sui driver privati, ma anche e soprattutto sulle flotte.

Impossibile, quindi, non essere in linea di principio d'accordo con il premier Monti, che ha voluto inserire nel decreto liberalizzazioni, recentemente approvato dal Parlamento, un pacchetto di norme finalizzato proprio al contenimento dei premi assicurativi.

Qualche dubbio, piuttosto, è stato sollevato sul merito del provvedimento, sulla sua reale efficacia rispetto all'obiettivo che si voleva perseguire.

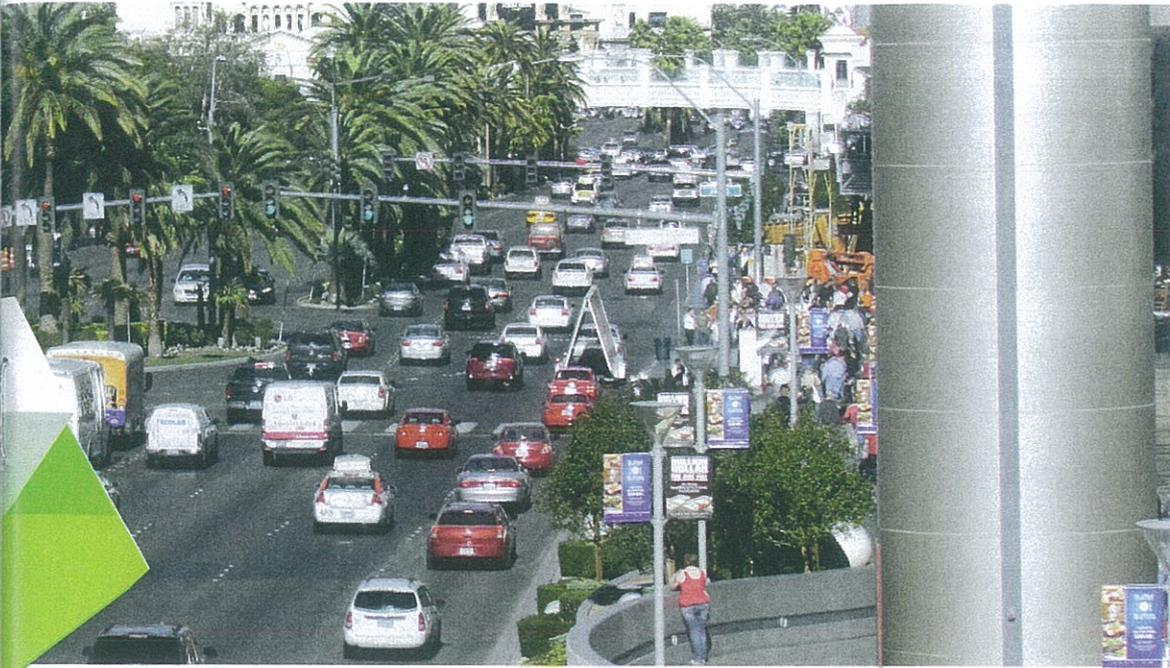
Al centro del dibattito, in particolare, il capitolo relativo alla black box, la scatola nera che registra tutti i dati sui movimenti della vettura, il cui costo sarà ora totalmente a carico degli assicuratori. I quali saranno altresì obbligati a garantire uno sconto sulla polizza (cosa che peraltro già accade) ai clienti che decideranno di installarla a bordo.

Dieci anni di aumenti

Prima di entrare nel dettaglio, può essere utile riassumere la situazione sulla quale va a innestarsi il nuovo decreto.

Il che significa, in pratica, fotografare oltre un decennio di aumenti incontrollati. Secondo l'Antitrust,

infatti, tra il 2000 e il 2010 in Italia le tariffe Rc Auto sono lievitate al ritmo del 4,6% annuo, mentre nell'ultimo biennio i rincari hanno toccato punte massime del 25%. In questo senso, il confronto con gli altri Paesi è impietoso: sempre in base ai calcoli dell'Autorità garante, nello scorso decennio gli incrementi dei nostri costi assicurativi sono stati più del doppio di quelli registrati nella zona euro, oltre sei volte rispetto alla Germania e cinque volte rispetto a Francia e Olanda. Un quadro senza uguali in Europa, che non poteva non pesare sugli operatori del noleggio a lungo termine, costretti già nel 2010 a rivedere al rialzo i canoni proprio a causa dell'impennarsi della componente assicurativa. La quale, ricordiamolo, nella classica configurazione Rc, kasko, furto e incendio incide per circa il 30% sui canoni medesimi.



UNA SCATOLA (NERA)

Obiettivo: ridurre le frodi

Ma quali sono, in sintesi, le principali novità introdotte dal decreto? "L'aspetto fondamentale - riassume **Giuseppe Benincasa**, segretario generale di Aniasa - è il tentativo di contrastare il fenomeno delle frodi, tra le cause determinanti della lievitazione dell'Rc, soprattutto in alcune aree geografiche. In quest'ottica, il primo ordine di intervento è stato andare a incidere sulle cosiddette micro-lesioni, per le quali in Italia abbiamo una casistica spropositata rispetto all'Europa".

Ed è proprio per colpire alla radice il fenomeno dei "colpi di frusta", principali indiziati per gli alti costi dei sinistri e di conseguenza delle tariffe, che il provvedimento vincola i risarcimenti per lesioni di lieve entità alla presenza di riscontri medico-legali obiettivi, da cui risulti visivamente o stru-

mentalmente accertata la lesione stessa. "Un altro aspetto sul quale si è ritenuto di intervenire - prosegue Benincasa - è quello più propriamente legato all'utilizzo del veicolo e, quindi, all'accertamento della reale dinamica dei sinistri che vengono denunciati. Ed è qui che entra in gioco la black box, strumento che, in caso di incidenti, consente di ottenere una fotografia oggettiva dell'accaduto. Noi, come Associazione, siamo storicamente favorevoli all'uso del dispositivo, tanto che già ai tempi del penultimo

Governo Berlusconi avviammo, con l'allora sottosegretario allo Sviluppo economico Valducci, un progetto di sperimentazione di alcune migliaia di scatole nere, al quale parteciparono importanti società di noleggio".

Le critiche degli assicuratori

In tema di black box, di tutt'altro tenore è il clima che si respira ai piani alti di Ania, l'Associazione delle imprese assicuratrici. Secondo la quale, se l'intento era



Da sinistra, Giuseppe Benincasa, segretario generale di Aniasa, e Vittorio Verdone, direttore auto di Ania.

promuovere l'uso della scatola nera, la formulazione finale del decreto minaccia di ottenere l'effetto opposto: non solo non incentivando un'ulteriore diffusione dello strumento, ma addirittura mettendo a rischio quella che già c'è. "Le scatole nere - spiega **Vittorio Verdone**, direttore auto di Ania - consentono di controllare i veicoli e, quindi, di verificare i comportamenti degli assicurati: sia rispetto alla correttezza alla guida, sia con riferimento alle dichiarazioni presentate in occasione di una richiesta di risarcimento. In questo senso, possono ridurre il numero degli incidenti e i casi di frode, tanto diffusi nella Rc Auto. E se si riducono i costi dei sinistri, si riducono anche i prezzi delle polizze. Per effetti apprezzabili, però, occorrerebbe la massima diffusione dei dispositivi sui veicoli, magari con montaggio di serie. Spiace sottolineare che le norme approvate non vanno, invece, in questa direzione. Oggi in Italia le polizze abbinare a scatole nere sono poco meno di un milione, e gli assicurati sono incentivati a stipularle con sconti significativi sul prezzo della polizza stessa (tra il 15 e il 25% - ndr). Il decreto liberalizzazioni ha tuttavia alterato l'equilibrio economico di questi contratti, perché prevede che tutti i costi di montaggio, smontaggio e funzionamento siano a carico delle compagnie. Finora tali costi erano equamente distribuiti tra compagnie e assicurati, in misura tale da determinare comunque un vantag-

“
L'aspetto fondamentale del provvedimento è il tentativo di contrastare il fenomeno delle frodi, tra le cause determinanti della lievitazione dell'Rc

Giuseppe Benincasa (Aniasa)

INNOVAZIONE SIGNIFICA RISPARMIO

*Operatore dominante nel settore delle scatole nere, al quale secondo le stime sono riconducibili circa sei su dieci delle black box in circolazione nel nostro Paese, Octo Telematics fornisce i propri sistemi a 18 compagnie di assicurazione in Italia (in primis il Gruppo Unipol, ma anche Generali, Axa, FonSai, Reale Mutua e molte altre). Il suo, dunque, è un parere che pesa: "Il riconoscimento da parte delle Istituzioni dei vantaggi di sistemi come la scatola nera è un fatto importante - sottolinea **Eugenio Lamberti**, Head Sales of Italy di Octo Telematics -, che ha il pregevole obiettivo di ridurre la spesa per gli assicurati e, nel contempo, i costi sostenuti dalle compagnie per le frodi". Ma non esiste il rischio che, attribuendo in toto alle compagnie il costo delle black box, si riduca parallelamente la possibilità di quest'ultime di praticare sconti? "Lasciando al mercato - risponde Lamberti - la scelta di quale soluzione fosse la migliore sui costi della black box e sui relativi vantaggi in polizza, si poteva forse raggiungere una*

gio economico per questi ultimi. Da oggi, i margini di riduzione del premio si assottigliano fino quasi ad annullarsi: un peccato, perché così viene meno anche l'incentivo a sottoscrivere le polizze abbinare a scatole nere".

Aniasa: provvedimento ok, ma...

Tornando al mondo del noleggio, va rilevato come anche Aniasa, pur schierata come visto in primissima linea tra i fautori della black box, non nasconda qualche perplessità in merito al fatto che il decreto possa effettivamente avere impatti positivi sul business,

*maggior flessibilità nelle offerte e maggiori benefici per gli assicurati. Tuttavia, il provvedimento raccoglie le scelte del mercato: l'innovazione dell'offerta Rc Auto, la prevenzione e il contrasto alle frodi assicurative, che hanno visto nell'uso della scatola nera un elemento vincente". Sulla stessa linea è **Davide Migliazzi**, Insurance Manager di LoJack: "L'intervento della tecnologia non potrà che generare benefici, nel breve imposto dalla normativa e nel medio-lungo termine dalla valorizzazione dell'utilizzo della tecnologia stessa. Certo, qualcosa di più il decreto poteva fare, garantendo già a priori l'attendibilità e l'usufruibilità dei dati messi a disposizione in caso di sinistro. Resta poi il tema della privacy, che potrebbe limitare l'uso delle scatole nere qualora non assicurino al cliente vantaggi economici adeguati".*



Eugenio Lamberti (Octo Telematics)



Davide Migliazzi (LoJack)

attraverso una significativa riduzione delle tariffe. "Il provvedimento - riprende Benincasa - rappresenta un apprezzabile tentativo di smuovere le acque e fornire un indirizzo, ma non è sufficiente, nella sua formulazione,

Un italiano su cinque dichiara di aver **ridotto l'utilizzo della propria vettura**. I cui costi di gestione, intanto, lievitano a dismisura. Urgono **nuove soluzioni** di mobilità, soprattutto urbana: il noleggio è pronto a fare **la sua parte**

di Pietro Teofilatto

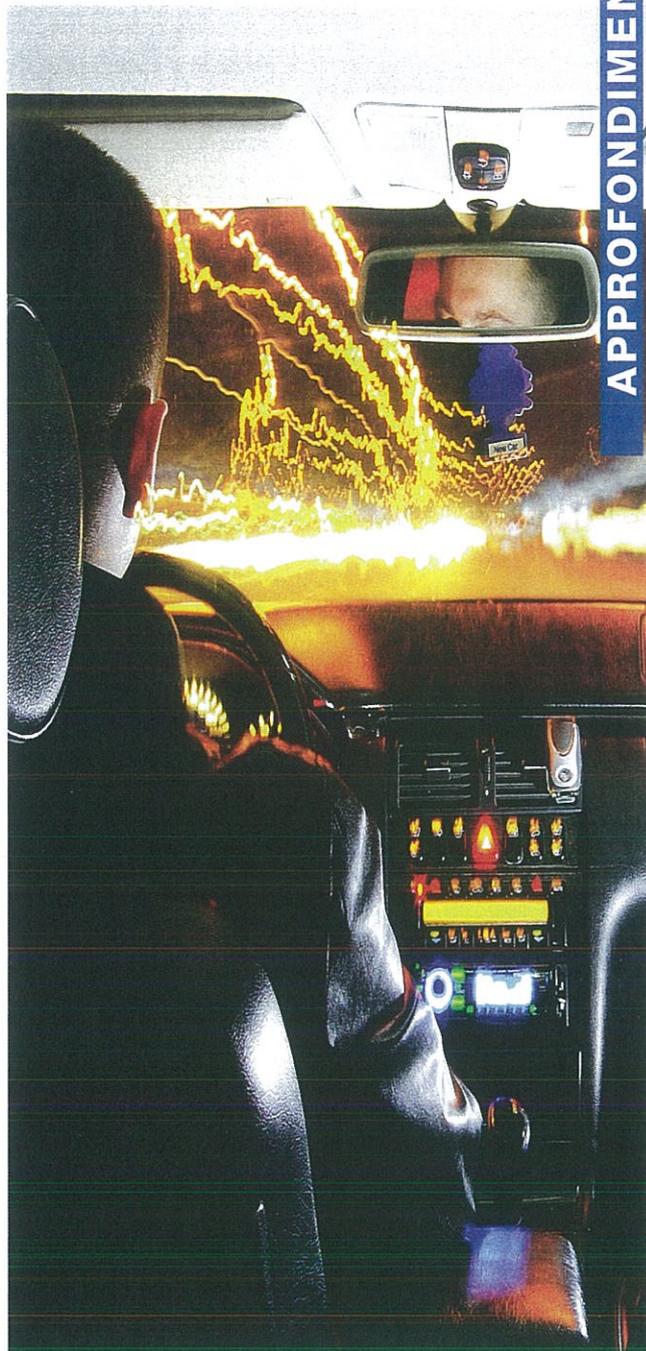
I dati sulle immatricolazioni dei primi mesi del 2012 sono un'ulteriore conferma che il periodo "horribilis" per il mercato dell'auto continua, e risulta oggi difficile fare previsioni sull'auspicato cambiamento di rotta.

Anche a febbraio si è registrato un calo a due cifre (-18,9%), dopo un gennaio ancora in negativo (-16,9%). E le proiezioni dei dati del primo bimestre sull'intero 2012 portano a un'ipotesi di chiusura ben inferiore a 1.500.000 unità, cioè 500mila in meno rispetto alla media degli ultimi quattro anni. E se non ci fosse il supporto delle immatricolazioni aziendali e uso noleggio, la situazione sarebbe ben peggiore. Ciò detto, l'auto continua a rappresentare in Italia un settore vitale a livello industriale e di servizi, che dà lavoro a 1,2 milioni di addetti e genera il 4,4% del Pil. È fondamentale, quindi, prestargli la massima attenzione. A tale proposito, è un dato di fatto che i comportamenti relativi alla

mobilità privata e aziendale stiano oggi risentendo della mutata congiuntura. In questo senso, il XIX Rapporto sull'Automobile 2011 curato da Acì e Censis offre interessanti spunti di riflessione su come nel nostro Paese sia considerata e utilizzata l'auto, che con ha un parco circolante di 34,6 milioni di unità e un rapporto di oltre 620 vetture per mille abitanti, costituisce un elemento determinante nella vita di ogni giorno.

Ha perso un po' di appeal

Con l'aggravarsi della crisi, il 2011 ha ribadito quello che prima appariva un timido fenomeno. Il 20,6% dei patentati ha ridotto l'uso del proprio veicolo, che si conferma comunque il mezzo preferito per quasi l'84% degli spostamenti. Gli elementi nuovi - dettati dal calo di reddito e dal forte aumento dei carburanti - sono quindi sul piano dei comportamenti: dall'analisi risulta che l'auto, a livello di massa, vede ridotto il proprio potere attrattivo, l'elemento distintivo da esibire, come confermato anche dal fatto che l'acquisto del nuovo - sul totale delle compravendite -



LA CRISI FRENA L'AUTOMOBILE

FREQUENZA DI UTILIZZO DELL'AUTO PRIVATA (2011)

Utilizzo frequente	71,1%
Utilizzo ridotto	20,6%
Maggiore utilizzo	8,3%
Totale	100%

Fonte Acì - Censis Servizi 2011

USO DELL'AUTO PRIVATA NELLA SETTIMANA

	2010	2011
n. medio di giorni	5,1	4,6
n. medio spostamenti in giorno feriale	4,1	3,2
di cui inferiori a 1 km	0,6	0,3
n. medio spostamenti in giorno festivo	2,1	1,8
di cui inferiori a 1 km	0,4	0,1

Fonte Acì - Censis Servizi 2011

tende costantemente a ridursi. E sono soprattutto i giovani ad abbandonare le quattro ruote, ricorrendo più di prima ai trasporti pubblici e alle due ruote. Calano il numero medio di giorni d'uso settimanali della vettura (4,6 rispetto ai 5,1 del 2010), gli spostamenti quotidiani, sia nei giorni feriali (da 4,1 a 3,2) sia nei festivi (da 2,1 a 1,8), nonché quelli inferiori a un km.

Sempre più cara

Con un prezzo di benzina/gasolio atteso a Pasqua 2012 vicino ai 2 euro/litro, è evidente che le tendenze di cui sopra sono destinate a confermarsi quest'anno. Anche se la si usa sempre meno, l'auto costa infatti sempre di più: 3.278 euro

nel 2011 contro i 3.191 del 2010 (+2,7%). Le maggiori voci di spesa sono il carburante (1.530 euro, +2,3%, ma senza considerare gli aumenti delle accise di fine anno), l'assicurazione (715 euro, +2,9%) e il parcheggio (218 euro, +5,3%). In forte aumento le multe (+18%), frutto di maggiori controlli su strada. La crisi porta a ridurre i costi di manutenzione ordinaria (-15,2%), ma questo fa crescere quelli di manutenzione straordinaria (+8,5%). Quello che spaventa di più gli automobilisti non è



Pietro Teofilatto

tanto il prezzo d'acquisto quanto piuttosto i costi di gestione, ormai al limite della sopportabilità: più di 165 miliardi di euro, di cui oltre 60 miliardi a titolo di prelievo fiscale.

Condivisa: perché no?

Secondo le rilevazioni Acì - Censis gli automobilisti sembrano avere più interesse a condividere l'utilizzo dell'auto, soluzione ideale per spostamenti brevi e frequenti. Se la formula del car sharing venisse incentivata e migliorata, l'11,4% dei clienti sarebbe pronto a rinunciare all'acquisto di una nuova vettura (nel 2010 era il 9,4%). E se sono inconsistenti il numero di veicoli e la disponibilità di parcheggi, il dato significativo è la crescita dei clienti/utenti, arrivata nel 2011 a quasi 30mila al mese (+66% in meno di tre anni). In valori assoluti, insomma, il fenomeno è ancora poco rilevante, ma rappresenta il segno di una possibile evoluzione della mobilità urbana (vedi in proposito servizio a pagina 42 - ndr).

Di questa formula piacciono i fattori ambientali (meno auto in circolazione), la comodità, la facilità di parcheggio e la possibilità di accedere alle Ztl. Ma non mancano criticità come la carenza di veicoli, la scarsità di aree

di sosta e la mancata protezione degli "stalli" (gli spazi dedicati all'arresto a fine servizio). Più di tutto, pesa la carenza del servizio di assistenza telefonica e telematica, pressoché inesistente nel fine settimana. Secondo gli intervistati, occorrerebbe quindi migliorare l'informazione, aumentare i luoghi di sosta, dare la possibilità di lasciare l'auto in un parcheggio differente da quello di

I COSTI DELL'AUTOMOBILE (IN EURO/ANNO)

	2010	2011	Var. % 2010/2011
Carburante	1.495	1.530	+2,3
Parcheggio	207	218	+5,3
Multe	100	118	+18
Bollo	189	193	+2,1
Manutenzione ordinaria	165	140	-15,2
Manutenzione straordinaria	118	128	+8,5

Fonte Acì - Censis Servizi 2011

prelievo, incentivare l'utilizzo del servizio per percorrenze e periodi prolungati (formule weekend) e accrescere il numero di utilitarie e citycar nel parco. Si tratta, a ben vedere, degli aspetti che hanno decretato nel tempo il successo del Rent a car.

Noleggio: la forza del know-how

Nonostante il car sharing goda oggi di un buon trend, continuare a confinarlo in aree limitate, con ridottissimi volumi di veicoli e invisibili infrastrutture di supporto, rischia di renderlo un classico caso di opportunità mancata e costosa, un fenomeno di pura immagine privo di effettivi vantaggi. In questo senso, il coinvolgimento delle imprese di noleggio potrebbe invece contribuire a un maggior successo, e rappresentare una rivoluzione per la mobilità cittadina. Forti di professionalità ed esperienza, queste aziende sono in grado di gestire con precisione la movimentazione e la

manutenzione di migliaia di mezzi, con un tasso di utilizzo medio annuo superiore al 70% e picchi vicini al 90%. Si tratta di know-how specializzato, di cui i pur volenterosi manager pubblici sono ancora carenti.

In relazione ai costi più elevati di gestione e al maggior rischio d'impresa, sono comunque necessari accordi con le P.A. locali che agevolino l'ampliamento del car sharing in termini di volumi e strutture, specialmente nelle aree perimetrali dei centri storici e in prossimità dei parcheggi di interscambio con i mezzi pubblici. Senza dimenticare che l'utilizzazione del sistema-noleggio costituirebbe anche un formidabile trampolino per la diffusione di mezzi a trazione elettrica. Il Comune di Milano, per esempio, nella complessa regolamentazione della Area C prevede che dal 2013 possano circolare senza costi di ingresso solo i veicoli elettrici. L'importante è che si faccia in tempo a predisporre adeguate strutture di rifornimento...

IPT, LA SAGA CONTINUA

Siamo in Italia, e quindi abituati a una legislazione particolare, spesso collegata a una tassazione altrettanto particolare. Parliamo di Ipt, imposta unica in Europa, che il precedente Governo ha aumentato a settembre scorso di oltre il 50% per finanziare, si dice, le spese del trasporto pubblico locale. Solo che la normativa si scontra con un conseguente, inevitabile calo delle immatricolazioni e delle compravendite dell'usato. E che si applica su tutto il territorio nazionale eccetto che nelle province a statuto speciale di Trento e Bolzano. Il tema è delicato, con effetti distortivi sui principi fondanti del federalismo fiscale, tanto che se ne sta interessando anche la Corte dei Conti. Da inizio anno, intanto, in Parlamento si cerca affannosamente di trovare una soluzione di riequilibrio a livello territoriale. Emendamenti dati per approvati scompaiono nei corridoi, per ricomparire nei successivi lavori legislativi. E la saga continua...

Anche se la si usa sempre meno, l'auto costa sempre di più: 3.278 euro nel 2011 contro i 3.191 del 2010 (+2,7%)

