



L'allarme

Polizze Rc più care del 29% negli ultimi 18 mesi. C'è una probabilità su 15 che l'auto che provoca il sinistro non abbia una copertura che risarcisca i danni

DI ALBERTO CAPROTTI

In Italia circolano 3,5 milioni di auto senza assicurazione: in pratica sette veicoli su cento non hanno la polizza. Tradotto in termini ancora più allarmanti: se si è coinvolti in un incidente stradale, c'è una probabilità su 15 che l'auto "colpevole" del sinistro non abbia una copertura assicurativa che ci risarcisca il danno.

È questo il dato più inquietante emerso dallo studio della Fondazione Aci "Filippo Caracciolo", intitolato «Il falso documentale negli illeciti stradali», presentato nei giorni scorsi al Forum Internazionale delle Polizie Locali organizzato dall'Automobile Club d'Italia. Ed è ovvio pensare che questi numeri - propensione fraudolenta a prescindere - siano collegabili a quelli altrettanto mostruosi relativi ai rincari annui delle polizze che hanno toccato il 9,7% in questi ultimi mesi, cifra che va sommata al +19,5% del 2010. L'assurda conseguenza è che assicurare l'auto in alcune regioni d'Italia, oggi può risultare più costoso dell'auto stessa.

«I prezzi delle polizze sono alti perché i costi sopportati dalle assicurazioni sono abnormi», replica l'Ania, l'associazione delle imprese assicuratrici che ammette cifre diverse (+5,7% di aumento della Rc auto nei primi sei mesi del 2011). Aggiungendo che i premi potrebbero essere inferiori fino al 60% con una riforma del sistema che argini, prima di tutto, il dilagante fenomeno delle frodi. Secondo l'Ania, «la frequenza dei sinistri l'anno scorso è stata pari al 8,6%» (su 100 polizze relative alla Responsabilità Civile auto stipulate 8,6 hanno registrato un incidente) e «il numero di feriti risarciti oltre un milione».

Gli incidenti stradali con danni alla persona in molte province in effetti è addirittura quattro volte

Assicurazioni

Costi altissimi, e 3,5 milioni di vetture circolano senza



superiore alla media europea. Più in generale, in Italia ogni anno si registrano il doppio dei sinistri rispetto alla Francia, che ha quasi il nostro numero di veicoli circolanti, e il 30% in più rispetto alla Germania. L'obbligo di assicurare i veicoli per la responsabilità civile è in vigore in Italia dal 1969. Chi viene "pizzicato" senza copertura assicurativa (esponendo un tagliando falso o rilasciato da una compagnia non autorizzata a operare nel nostro Paese) rischia una sanzione di 779 a 3.119 euro, con possibile pena accessoria della confisca dell'auto in oggetto. Nella realtà invece, cresce un altro fenomeno allarmante: il mercato delle polizze false dove proliferano compagnie fantasma nonché società prive di titoli a stipulare polizze Rc auto. «Le frodi in questo settore - ha dichiarato

il presidente dell'Aci, Enrico Gelpi - rappresentano il 3% del totale delle frodi assicurative accertate». Una piaga contrastabile forse solo attraverso una efficace politica normativa. Proprio in questi giorni è stato approvato alla Camera, ed è ora all'esame della commissione Industria del Senato, il disegno di legge antifrode che prevede che la Polizia Stradale possa effettuare controlli incrociati tra i dati delle assicurazioni e quelli rilevati dai propri dispositivi per accertare velocemente l'evasione dell'obbligo assicurativo. Il presidente dell'Ania, Fabio Cerchiai, l'ha definito «un passo in avanti rispetto al nulla di oggi, ma se non si istituisce un vero organismo di prevenzione autonomo e specializzato, sarà ancora difficile contrastare le frodi assicurative».

DA SAPERE

Cosa fare se si è vittime di un incidente provocato da un'auto non assicurata?

Essenziale, innanzi tutto, è richiedere l'intervento della polizia, raccogliere il maggior numero possibile di elementi per identificare il veicolo in questione (marca, modello e targa) e ove possibile gli estremi del suo conducente. Se non si può (o non si riesce) accordarsi sul risarcimento privato tra le parti per il danno provocato da parte dell'autista non assicurato, ci si può rivolgere al «Fondo di garanzia per le vittime della strada», che provvede al risarcimento dei danni provocati dalla circolazione di veicoli non identificati, o che siano sprovvisti di copertura assicurativa, o risultino assicurati presso imprese in stato di fallimento. Nel caso in cui il veicolo non sia stato identificato, il Fondo risarcisce solo i danni alla persona. Nel caso in cui il veicolo non sia assicurato invece il risarcimento (con una franchigia di 500 euro) è riconosciuto anche per i danni alle cose. In Italia gli indennizzi risarciti dal fondo nel 2010 sono stati 22.000 (+10% rispetto al 2007). Il fondo è gestito dalla Consap ai seguenti riferimenti: Consap S.p.a./Via Yser 14, 00198 Roma (organismo@consap.it).

L'Ania: «Gli aumenti? Colpa delle frodi» Centomila all'anno solo quelle accertate

Aumenti smisurati, Rc auto dal costo insostenibile. Per le compagnie assicurative, la prima ragione va imputata al comportamento fraudolento di chi specula sui risarcimenti, con danni gonfiati e richieste per lesioni inesistenti che gravano sui bilanci delle compagnie e le obbligherebbero a far lievitare il costo delle polizze. Il fenomeno è enorme, e le frodi accertate ai danni delle assicurazioni sono circa 100 mila all'anno: quasi il 3% la media nazionale italiana, che sale esponenzialmente al Sud. Alcuni esempi: gli incidenti connessi ad una truffa sono il 9,5% del totale a Foggia, l'11,3% a Napoli e il 12,5% a Caserta (dati "Quattroruote").

Sei straniero? Paghi di più Denunciate due compagnie

L'Associazione studi giuridici sull'immigrazione e Avvocati per Niente hanno denunciato per discriminazione i gruppi assicurativi Zurich Italia e Quixa perché per le polizze auto prevedono tariffe maggiorate quando l'automobilista non è italiano. A parità di condizioni, se la tariffa per un italiano è di 465 euro, per un ecuadoriano o un cinese sale a 632 euro e se si è rumeni o albanesi a 665 euro. Secondo Zurich invece: «la cittadinanza, per comprovate evidenze statistiche, è uno dei fattori che predice la rischiosità, ed entra quindi nella determinazione del premio».

SUZUKI

Swift Sport, tutto di serie Anche due giorni a scuola

L'idea non è inedita, anzi sta diventando di moda. Ma nessuno sinora l'aveva applicata come "accessorio di serie" ad una vettura di questa fascia di prezzo. Già, perché chi acquisterà la nuova Swift Sport si troverà a poter beneficiare di un corso di guida sicura della durata di due giorni. Iniziativa utile per tutti, in particolare per chi si accinge a pilotare una vettura grintosa e dinamica come questa. Complimenti a Suzuki per averci pensato.

Premessa a parte, eccola allora la versione sportiva della city car giapponese, evoluzione del precedente modello e completamento della gamma che era stata lanciata lo scorso anno. La Swift Sport debutterà il 19 novembre nelle concessionarie Suzuki, con un prezzo al lancio di 17.900 euro che pare davvero interessante. Soprattutto perché comprende di serie - e questa invece è una novità assoluta nell'ingessato mercato dell'auto - quasi tutto ciò che la concorrenza fa invece pagare a parte. Ad iniziare dalla vernice metallizzata, per passare ai sedili anatomici, la pedaliera in acciaio inox, il climatizzatore automatico, il sistema Audio con radio CD/MP3 con Bluetooth e porta USB, il cruise control, il volante in pelle multifunzione e gli specchietti retrovisivi ripiegabili elettricamente. Con questo valore aggiunto, può diventare una rivale pericolosa per Citroen DS3, Mini Cooper e Fiat 500 Abarth, i modelli che più le si avvicinano.

L'idea: un corso di guida sicura compreso nel prezzo della nuova giapponese

«Swift Sport completa la nostra offerta nel segmento B - ha detto Massimo Nalli, direttore generale di Suzuki Italia - e ci sarà d'aiuto, assieme alla versione 5 porte che arriverà in seguito, per mantenere la nostra posizione commerciale anche rispetto all'Europa, dove siamo il secondo mercato per Suzuki dopo la Germania».

Dietro il frontale dominato dall'ampia griglia anteriore, Swift Sport si riconosce per il diverso disegno degli scudi paraurti e per le appendici aerodinamiche. Il look sportivo è accentuato dalle minigonne laterali e dai cerchi in lega da 17 pollici. Un test attorno a Barcellona - anche in condizioni critiche di aderenza per le forti piogge - ci ha permesso di apprezzare le qualità dinamiche del nuovo motore. Un risultato che è la conseguenza degli interventi operati sul 4 cilindri 1.6 da 136 Cv - rivisto nella testata e nell'impianto di aspirazione a geometria variabile - ma anche sul cambio a 6 marce, fluido e rapidissimo nei passaggi tra i vari rapporti. (A.C.)



La Suzuki Swift Sport in vendita dal 19 novembre con prezzi a partire da 17.900 euro. Sotto, l'Opel Zafira Tourer, versione completamente rinnovata della classica monovolume tedesca

OPEL

Un pieno di flessibilità Zafira diventa Tourer

DI GIAN PIERO PIAZZA

L'o spirito della Insignia in una monovolume. È quanto si sono imposti i responsabili del progetto Opel Zafira di terza generazione, con un salto di qualità attuato nell'intento di allargare gli orizzonti della tradizionale clientela, composta in prevalenza da padri di famiglia.

Fin dalla nascita, nel 1999, la Zafira si era subito fatta notare per la sua straordinaria versatilità. Era la prima monovolume al mondo a sviluppare un abitacolo a 7 posti in una struttura inferiore ai 4 metri e mezzo di lunghezza e per di più con una caratteristica unica, la flessibilità integrata a bordo, ovvero la possibilità di modificare la volumetria di carico tra persone e cose senza dover smontare i sedili.

Come nelle due precedenti generazioni, anche sulla nuova Zafira l'asso nella manica rimane la flessibilità. L'hanno chiamata Tourer, rafforzativo usato in casa Opel per identificare le versioni station wagon e qui applicato per esaltare l'eccezionale capacità di carico - 1.860 litri di volume del vano bagagli con due persone a bordo e 710 litri con cinque - e l'hanno corredata di un sistema di sedute intelligenti ancora più evoluto, riprogettando la seconda fila di sedili. Niente più divanetto unico, ma tre sedili singoli da poter abbattere e spostare in modo indipendente e che all'occorrenza si trasformano in due comodissimi posti esterni con bracciolo centrale.

Totamente diversa dalla serie precedente, questa Zafira è innovativa anche nel design più dinamico e filante, per l'eleganza e la qualità degli allestimenti interni e gli avanzatissimi sistemi di assistenza alla guida, tra cui il dispositivo anticollisione. Inizialmente sarà disponibile con motori diesel e benzina da 110 a 165 cv, e in un secondo tempo con unità turbo benzina/metano e GPL da 150 e 140 cv. Prime consegne a fine anno e prezzi da 23.700 a 27.700 euro. Una sola considerazione di fondo: il timore che l'orgoglio di aver concepito un prodotto di qualità superiore si scontri con il pregiudizio di molti, che considerano l'auto di lusso prerogativa di una ristretta cerchia di marchi tra i quali Opel ancora non figura.



Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

La gabbella e il silenzio

Non si chiamerà più E-copass ma molto più radicalsciccamente "congestion charge" l'ennesima pesantissima gabbella caricata sulle spalle di chi a Milano oserà entrare in auto in centro. Che non si chiama più centro ma "Area C", perché il vento è cambiato e bisogna pur dimostrarlo. Il micidiale pedaggio (5 euro per tutti) si porta dietro una conferma: che anche le scelte più impopolari diventano più o meno digeribili a seconda di chi le prende. Se quella in questione fosse stata adottata da un'altra giunta, avrebbe provocato come minimo una rivoluzione. Così invece, silenzio (o quasi) di tutti. Anche di chi la categoria degli automobilisti dovrebbe tutelarla per mandato. Le corporazioni di commercianti e artigiani hanno alzato la voce e ottenuto qualche sconto. L'Aci? Non pervenuta. Che tristezza...