



to rin-
ssa. La
e piut-
cenza,
ezzi e
oncor-
mente
gi, an-
egare

i del-
infor-
iplina

quel-
loveri
artico-
mento
a con-
all'uti-
a lui
orma-
e non
infor-
uag-
che
ara
be
eti-
so-
mi

La conservazione della classe più favorevole di bonus malus all'interno del nucleo familiare e la nuova procedura di liquidazione portano ad aumenti più sostenuti per le migliori categorie di assicurati.

ROBERTO BAGNOLI

Frequenti ritocchi ai listini e aumenti che, per le vetture, sono in linea con l'inflazione. Questo il principale risultato della rilevazione periodica condotta da Towers Perrin e basata su una banca dati che comprende circa un milione di profili. «Prima della fine dell'anno numerose compagnie sono intervenute sui listini, più di quanto era avvenuto nel corso del 2006», sostiene **Alessandro**

Santoni, senior consultant Rc auto di Towers Perrin, «e questo per effetto sia dell'indennizzo diretto, sia della norma, contenuta nel decreto Bersani, in base a cui chi si assicura per la prima volta mantiene la classe di bonus malus già acquisita da parte di un altro familiare. Varie compagnie hanno previsto incrementi più elevati per le classi migliori di bonus malus, la cui redditività è destinata a ri-

PREZZI INSTABILI

«Nel 2007, varie compagnie sono intervenute sui listini, più di quanto era avvenuto l'anno prima», dice **Alessandro Santoni**, senior consultant Rc auto di Towers Perrin.

PERITO TERZO

«Per migliorare la disciplina dei risarcimenti occorre introdurre la figura del perito terzo fra compagnia e cliente: non ha alcuna logica che sia il debitore, vale a dire l'impresa assicuratrice, a stabilire l'importo del risarcimento», afferma **Fabrizio Premuti**, responsabile per il settore assicurativo di Adiconsum.





CENTRO DI RICERCA

Generali ha rilevato dall'Ania il Cestar, centro studi auto riparazioni, attivo dal 1983 a Rho. «L'acquisizione punta a realizzare un centro di ricerca sui danni auto a livello europeo, e segue la strada già avviata da Allianz e Mapfre», spiega Dominique Clair, vicepresidente di Cestar.

razione con cui il gruppo Generali ha rilevato dall'Ania il Cestar, il Centro studi auto riparazioni, attivo dal 1983 a Rho. «Questa acquisizione punta a realizzare un centro di ricerca sui danni auto a disposizione del gruppo

dursi per effetto di questa disposizione, e si concentrano sulla personalizzazione, soprattutto per quanto riguarda le caratteristiche del veicolo e, appunto, la scala del bonus malus. Da un paio d'anni, l'incremento delle tariffe si mantiene stabile intorno al 2% in termini nominali; a novembre 2007, quelle per le auto private, senza considerare sconti ed effetti del bonus malus, hanno registrato un incremento del 2%-2,5% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, quelle per ciclomotori e motocicli del 3,5%-4%».

L'ANALISI DEI CONSUMATORI «L'andamento della Rc auto è positivo, l'indennizzo diretto sta andando oltre ogni più rosea aspettativa», sostiene dal canto suo **Fabrizio Premuti**, responsabile per il settore assicurativo di Adiconsum, «stiamo marciando a un ritmo di circa 280 mila sinistri al mese, il 72% di quelli sottoposti alla nuova procedura sono già stati liquidati, con la nuova procedura vengono gestiti quasi 90 incidenti su 100, e l'andamento indica un contenimento dei costi. La velocità di liquidazione è soddisfacente, siamo intorno ai 30 giorni dalla denuncia alla liquidazione dell'indennizzo. Le compagnie, però, hanno scaricato il servizio sulle spalle degli intermediari, che per fortuna hanno risposto bene e supportato la clientela. Qualche aggiustamento al sistema è comunque necessario: bisogna introdurre la figura del perito terzo fra compagnia e cliente. Non ha alcuna logica il fatto che sia il debitore, vale a dire l'impresa assicuratrice, a stabilire l'importo

del risarcimento. E poi c'è il problema delle reti di liquidazione. L'indennizzo diretto funziona meglio se esse sono capillari: molte compagnie, invece, stanno riducendo la loro presenza, soprattutto nelle regioni meridionali».

La critica più importante riguarda ancora una volta le tariffe. «Il ramo Rc auto è in utile da cinque anni; è necessario dare il segnale di un'inversione di tendenza ma le compagnie non hanno restituito ai clienti neanche una parte dei benefici ottenuti», sottolinea Premuti, «anziché diminuire le tariffe, come sarebbe doveroso, le stanno aumentando in misura superiore all'inflazione, e in misura rilevante per motocicli e ciclomotori. È vero che l'indennizzo diretto ha comportato maggiori oneri per queste due categorie di veicoli, ma è altrettanto vero che sulle auto le imprese stanno guadagnando in misura considerevole: la mutualità, insomma, non può essere a senso unico».

LE MOSSE DELLE COMPAGNIE Un esempio di come si stanno muovendo le compagnie dopo il varo dell'indennizzo diretto viene dall'ope-

a livello europeo e segue la strada già avviata da altri concorrenti, come Allianz e Mapfre», spiega **Dominique Clair**, vicepresidente di Cestar e direttore generale di Ggl, la società di Generali che si occupa della liquidazione dei danni. «Facendo leva sulle competenze acquisite dal Cestar, ci proponiamo in primo luogo di sviluppare la formazione per i nostri liquidatori, carrozzieri e i circa 500 studi peritali a cui ci appoggiamo. In questo modo ci proponiamo di rendere più veloce il processo di liquidazione e contenere i costi di riparazione riducendo per esempio la tendenza alla sostituzione del pezzo piuttosto che alla sua riparazione. Vogliamo inoltre sviluppare i crash test, per costruire una sorta di indice sulla loro riparabilità, fattore di cui si dovrà tener conto in misura maggiore in sede di tariffa. E infine vogliamo predisporre, come strumento interno al gruppo, un nuovo tempario per le riparazioni, aggiornando quello che negli anni scorsi era stato realizzato dal Cestar (e congelato dall'Anti-trust perché era a disposizione dell'intero mercato assicurativo, ndr)». □

RIPARAZIONE

Le Generali vogliono invertire la tendenza in atto, che prevede la sostituzione del pezzo danneggiato piuttosto che la sua riparazione.

