RAMO AUTO

Arriva la tariffa unica

Una nuova legge prevede che, a parità di condizioni, gli automobilisti più virtuosi abbiano lo stesso premio. Secondo le associazioni dei consumatori, la normativa permetterà agli assicurati inseriti nella classe di merito migliore di pagare importi analoghi in tutta Italia. Ma le compagnie ritengono che un'interpretazione letterale della norma sia in contrasto con le regole europee.

Paolo Vinci è avvocato e docente di Diritto sanitario all'università Milano-Bicocca

La legge. n. 27 del 2012 di conversione del Dl 1/2012 ha introdotto all'articolo 32 il comma 3-quinquies, secondo cui «per le classi di massimo sconto, a parità di condizioni soggettive e oggettive, ciascuna delle compagnie di assicurazione deve praticare identiche offerte».
La norma interviene nei confronti degli assicurati collocati nella migliore classe di merito bonus malus ed è diretta a garantire che le imprese, a parità di condizioni soggettive e oggettive del rischio, stabiliscano un identico prezzo.

La lettura mediatica di questa norma tende a evidenziare un obbligo, in capo alle imprese, di applicare agli assicurati collocati nella migliore classe di merito, a parità di ogni altra condizione, tariffe identiche su tutto il territorio nazionale. Ma il tenore letterale della norma non giustifica questa interpretazione: il parametro della territorialità rappresenta una condizione oggettiva rilevante per l'analisi del rischio, suffragata da ampie statistiche che ne evidenziano la portata e differenze significative della frequenza dei sinistri tra le diverse aree territoriali.
Inoltre, una simile disposizione introdurrebbe una limitazione alla libertà tariffaria delle imprese, in contrasto con i principi di cui alla normativa comunitaria, la terza direttiva danni, che ha istituito «la libertà tariffaria e l'abolizione dei controlli preliminari e sistematici sulle tariffe e sui contratti».
Giova ricordare che la contrarietà ai principi comunitari di libertà tariffaria determinò, già nel 2002, l'abrogazione di una disposizione che stabiliva l'obbligo di adottare prezzi indifferenziati su tutto il territorio nazionale per gli assicurati più virtuosi. La norma intende rafforzare la trasparenza tariffaria, consentendo agli assicurati di disporre di informazioni chiare ed esaustive su tutti i parametri adottati da ogni impresa; essa esplica la sua piena efficacia anche in sede di verifica del rispetto di uguaglianza tariffaria a parità di condizioni.
Le imprese, dunque, dovrebbero comunicare, in sede di informativa precontrattuale, nelle polizze o nell'informativa sui premi di rinnovo, i parametri di rischio presi in considerazione per il calcolo della tariffa. Determinando un collegamento funzionale tra le tariffe offerte alla clientela e l'articolo 35 del codice delle assicurazioni, che fissa principi e regole per il calcolo delle tariffe Rc auto.
L'interpretazione della norma è, come detto, divergente: da una parte, le associazioni dei consumatori sostengono che, da nord a sud, lo stesso cliente, con lo stesso veicolo appartenente alla classe di massimo sconto dovrà pagare la medesima tariffa; per le compagnie, invece, i profili di rischio sono differenti per le diverse zone d'Italia, per cui difficilmente si potranno avere condizioni oggettive e soggettive identiche tali da determinare una tariffa unica.
In realtà, va rilevato che la frequenza sinistri si attesta a livello medio nazionale intorno al 7,3% ma in zone come Napoli arriva al 13%, per cui non è pensabile una tariffa che unifichi diversi profili di rischio. C'è da osservare, però, che il costo dell'assicurazione auto in Italia continua a crescere, e le cifre mostrano differenze anche notevoli in base alla provincia di appartenenza. Al sud, in particolare, assicurare un veicolo costa in media molto di più che al nord.

Motivare questa scelta ritenendo che ci sia un maggior numero di incidenti è un pregiudizio che molto spesso si rivela sbagliato, visto che recenti ricerche dimostrano come gli automobilisti del Mezzogiorno siano più virtuosi degli altri. Parte della colpa è anche degli enti locali. La decisione sulle tariffe appare piuttosto arbitraria, e non è un caso che spesso si parli di «cartelli».
Gli enti locali, dal canto loro, spesso decidono di aumentare al massimo le aliquote di loro competenza per compensare la diminuzione dei trasferimenti statali. Questo fenomeno acuisce ancora di più la differenza tra le varie città: secondo un'analisi del *Sole 24 Ore*, due province su tre hanno deciso di gravare sui cittadini facendo pagare di più l'assicurazione per l'auto.
I numeri parlano chiaro: di tutte le province italiane censite soltanto otto hanno deciso di non portare l'aliquota di spettanza al massimo consentito dalla legge (il 16%). In media si pagherà il 3,5% in più. Ecco perché, pur avendo la facoltà anche di ridurre la tassazione fino al 9%, nella realtà sono pochissime quelle che l'hanno fatto: Aosta (-3,5%, nel 2012 al 9%), la province di Trento e Bolzano (-3%, al 9%), Firenze (-1,5%, portandola all'11%). Per il resto si sono avuti solo aumenti, spesso ingenti.
In alcuni casi l'aumento dell'addizionale Rc auto è stato isolato e non accompagnato dalla crescita dell'Ipt e del tributo ambientale, come nel caso di Livorno, che passerà al 16% dell'addizionale Rca, e Fermo, dove è scattato l'aumento dell'aliquota Rc auto mentre sono rimaste ferme le maggiorazioni sulle tariffe per il registro automobilistico, che variano dal 20% al 30% a seconda dell'auto. In molte città l'aumento isolato è dovuto al fatto che le altre tasse collaterali sono già al massimo consentito, come in Monza e Brianza, dove le aliquote Rc auto sono salite al 16% mentre la maggiorazione al tributo ambientale era già al 5% e quella sull'Ipt al 30%. Stessa situazione a Parma, dove è scattato l'aumento dell'aliquota Rc auto, portata al 14%. A Napoli, dove già le tariffe sono tra le più alte d'Italia, si è avuto un aumento dell'aliquota Rc auto, accompagnata dalla maggiorazione dell'Ipt al 30%. A Trapani l'imposta sul pubblico registro è cresciuta dal 19% al 30%, a Enna è stata portata al livello massimo.
Anche in quest'ambito, dunque, ci si trova di fronte a un'Italia divisa in due. Sono tante, troppe, le differenze sostanziali che rischiano di far aumentare la forbice differenziale e di stroncare sul nascere qualsiasi ipotesi di parametro unico. L'auspicio è quello che si giunga a una lettura costituzionalmente orientata della norma, tenendo in considerazione le differenze che impediscono di giungere a una tariffa unica, ma senza che ciò diventi un'arma a svantaggio degli assicurati. ■