

continua da pag. 11

Tutti liberisti? Ma si tratta davvero di liberalizzazioni? Non esattamente. Le liberalizzazioni solitamente avvengono quando si tolgono regole che imbrigliano l'economia. In questo senso sono delle liberalizzazioni quelle disposizioni che tolgono i limiti e le restrizioni per aprire un'autoscuola, un salone di bellezza o per vendere la benzina nei parcheggi dei supermercati.

Ma molta parte di questo pacchetto è costituita invece da **nuove regole**: obblighi per le compagnie telefoniche, banche ed assicurazioni ad esempio.

Si tratta quindi di liberalizzazioni o di regolamentazioni? In un paese dove per tanti anni i consumatori sono stati bistrattati da aziende, produttori e distributori, è necessario che chi scrive le leggi lo faccia tentando di riequilibrare molti di questi rapporti iniqui, quindi talvolta scrivendo nuove regole e quindi regolamentando e talaltra cancellando quelle vecchie e quindi liberalizzando, senza precludersi alcuna possibilità.

Liberalizzare e consumare. Mettere al centro il consumatore, ma per farne cosa? È legittimo chiedersi se davvero si sta meglio quando aumenta la libertà di consumare. Consumare non è consumismo, ma piuttosto un'attività che dobbiamo compiere quotidianamente e quindi qui proviamo a farlo in maniera critica.

E liberalizzazioni non significano liberismo o capitalismo selvaggio ma piuttosto ricreare le condizioni di uno scambio equo dove la qualità del lavoro dei produttori si misura con le esigenze ed i gusti dei consumatori. L'economia di mercato deve essere economia civile, dove anche individui non interessati al profitto ma piuttosto al benessere di chi li circonda possono organizzarsi e competere per offrire beni e servizi ai consumatori.

Col 2007 sono entrate in vigore importanti modifiche che dovrebbero semplificare le procedure di indennizzo, rendere più lineare il rapporto tra compagnie e clienti, favorendo una riduzione delle tariffe. Ma sarà davvero così?

di **Dario Guidi**

Polizze più trasparenti



L'Italia ha un doppio record: è il paese che ha le tariffe per l'assicurazione Rc auto tra le più alte d'Europa e nel contempo ha la minor mobilità di assicurati tra una compagnia e l'altra. Come dire paghiamo molto (18 miliardi di euro di premi nel 2005) e siamo rassegnati a farlo, al punto che comunque ci teniamo l'assicurazione che già abbiamo, convinti che a poco servirebbe girare a chiedere preventivi nel tentativo di ottenere condizioni migliorative.

Se il quadro è questo, e ormai pochi lo contestano, c'è però da dire che **col 2007 la speranza che qualcosa cambi, a tutto vantaggio degli utenti e dei consumatori, è supportata da fatti certi.** Coi primi mesi dell'anno entreranno infatti in vigore diverse novità, frutto di un'attenzione e di un lavoro iniziato già da tempo. Ma se ora si approda a risultati concreti è soprattutto grazie alla spallata arrivata l'estate scorsa col decreto Bersani sulle liberalizzazioni (al quale si sommano anche due regolamenti varati dall'Isvap, l'Istituto di vigilanza sulle assicurazioni private).

Obiettivo dichiarato è quello di portare maggiore trasparenza nel rapporto tra compagnia e assicurato, garantire informazioni chiare e facilmente accessibili, semplificare i meccanismi di indennizzo e ottenere così anche una riduzione del costo delle tariffe. Succederà davvero tutto ciò?

Le premesse ci sono anche se è inutile dire che le resistenze al cambiamento sono state (e saranno) forti e i tentativi di strappare anche solo un rinvio non sono mancati. Ma il Governo, a cominciare dallo stesso ministro Bersani, ha deciso di tenere duro e di rispettare i tempi previsti. «Sull'indennizzo diretto i problemi organizzativi sono seri, ma non si rinvia – ha detto Bersani a metà gennaio – Una volta avviato il meccanismo vedremo cosa emerge. Dal canto nostro monitoreremo con attenzione il settore».

Dunque si parte: allora armiamoci di un po' di pazienza per capire cosa cambia.

ATTESTATO DI RISCHIO. La prima novità è legata a un regolamento dell'Isvap, in vigore dal primo gennaio 2007. «Questo regolamento – spiega Massimo Francescangeli, funzionario del Servizio tutela utenti dell'Isvap stessa – riguarda l'attestazione dello stato di rischio, cioè quel documento che riassume la storia assicurativa di ognuno (eventuali sinistri provocati, a quale classe di merito si appartiene, ecc.). L'attestato di rischio esiste già, ma sino ad ora le compagnie lo mettevano a disposizione solo tre giorni prima della scadenza e l'assicurato doveva recarsi in agenzia per ritirarlo. Ora invece l'attestato verrà spedito a casa dell'utente e dovrà arrivare almeno 30 giorni prima della scadenza. L'obiettivo è quello di mettere il cittadino in condizione di conoscere la propria situazione in tempo utile per decidere se cambiare o meno compagnia».

Altra novità importante è che le compagnie devono spedire a casa anche una comunicazione che contiene precise informazioni sulla **scadenza della copertura assicurativa, sulle modalità di una eventuale disdetta** e, soprattutto, su quale sarà **il costo di un eventuale rinnovo**, motivando in dettaglio cosa determina le eventuali variazioni di prezzo (se cioè dipendono da aumenti tariffari, da sinistri causati o altro). «È evidente – spiega Francescangeli – che la spinta è quella a garantire informazioni chiare, tempestive e complete per favorire il confronto tra le proposte delle diverse compagnie e dunque stimolare la mobilità dell'utenza in funzione di incentivo alla concorrenza».

È importante ricordare che l'eventuale nuova compagnia è tenuta a inserire l'automobilista nella classe di rischio indicata nell'attestato. Attestato che, in base a quanto stabilito nel nuovo regolamento, ha la durata di 1 anno (dunque se si vende una vettura si hanno poi 12 mesi per riassicurarsi partendo dalle condizioni precedenti).

TARIFFE E PUBBLICITÀ. Un secondo regolamento Isvap, che uscirà all'inizio del 2007,



In Europa siamo quelli con le tariffe Rc auto più alte, ma col 2007 la speranza che qualcosa cambi, a vantaggio dei cittadini, è supportata da fatti certi.

aggiungerà altre importanti novità in merito alla **trasparenza e alla raffrontabilità delle tariffe offerte**. Infatti le compagnie saranno obbligate a renderle pubbliche e accessibili attraverso un servizio gratuito di preventivazione, presso i punti vendita e nei siti internet, che consenta a ciascuno di ricevere un preventivo personalizzato, indicando il premio richiesto, l'incidenza delle provvigioni destinate agli agenti ed eventuali sconti. Questo sarà dunque un secondo tassello che favorirà utenti e consumatori nella loro scelta, spingendo verso tariffe che siano davvero concorrenziali, superando così il timore, che in realtà si è spesso dimostrato fondato (non solo in questo settore), che le compagnie si mettano d'accordo e di fatto i prezzi anziché essere calmierati finiscano comunque per crescere.

L'AGENTE DIVENTA PLURIMANDATARIO. Altra novità introdotta dal decreto Bersani e già parzialmente in essere, è quella riguardante il fatto che gli agenti, già dal luglio scorso, non possono più sottoscrivere contratti di esclusiva con le singole compagnie assicurative (questo per ora solo nel campo dell'Rc auto). Ciò significa che possono decidere di offrire prodotti di compagnie diverse, favorendo così la concorrenza nel settore. Per i contratti di esclusiva in essere, questi andranno avanti sino alla loro naturale scadenza, ma comunque non oltre il primo gennaio 2008.

L'INDENNIZZO DIRETTO. L'altra novità, quella di cui si è probabilmente parlato di più è quella legata al risarcimento diretto, che riguarderà i sinistri automobilistici avvenuti dopo il primo febbraio 2007. Ciò mentre sino ad oggi in caso di incidente

l'assicurato doveva rivolgersi alla compagnia dell'altro automobilista (quello che aveva causato il sinistro) per ottenere il rimborso, ora la richiesta di risarcimento dovrà presentarla alla propria compagnia. «*Col risarcimento diretto* – spiega Paolo Landi, presidente dell'associazione di consumatori Adiconsum – *si realizzano congiuntamente diversi obiettivi. In primo luogo si crea un collegamento diretto tra la tariffa pagata dal cittadino e il servizio ricevuto dalla medesima compagnia. Poi si velocizzano le procedure, si dovrebbero ridurre i casi di contenzioso, rendendo anche più difficili le truffe. Ma soprattutto ci sono le condizioni per ottenere una riduzione delle tariffe che secondo noi può essere intorno al 10 per cento*».

Ovviamente sulla riduzione delle tariffe l'Ania (l'Associazione delle compagnie di assicurazione), tira il freno e, attraverso il suo presidente Fabio Cerchiai, parla di «*benefici auspicabili, ma non stimabili*». Per Cerchiai quella dell'indennizzo diretto è una rivoluzione sì condivisa, ma fatta troppo in fretta, al punto che alla fine «*sembra più una scelta autoritaria che una scelta meditata*». C'è da scommettere che la sfida non sarà semplice e, come in tanti altri casi, i consumatori faranno bene a far sentire la propria voce.

Ma vediamo come funziona l'indennizzo diretto. Il suo cuore sarà la cosiddetta «stanza di compensazione» che sarà gestita da un ente terzo quale è la Consap, cioè la concessionaria dei servizi assicurativi pubblici. «*L'assicurato* – spiega ancora Massimo Francescangeli di Isvap – *viene rimborsato dalla propria compagnia. A sua volta la compagnia rivolge richiesta di rimborso alla "stanza di compensazione". Qui è importante precisare che, mentre all'assicurato il rimborso verrà dato in base al danno effettivamente subito, alla compagnia il rimborso da parte della "stanza" sarà pari al costo medio dei risarcimenti effettuati nell'anno precedente. E il costo medio viene stabilito su base annua da un comitato tecnico di cui fanno parte Ministero per lo sviluppo economico, Isvap, Ania, un tecnico indipendente e due rappresentanti delle associazioni di consu-*

matori». Gli importi potranno essere, per i danni a cose, distinti geograficamente su 3 macro aree, mentre quelli per i danni a persone saranno uguali in tutta Italia. Attualmente, secondo l'Ania, il costo medio di un sinistro è di 4122 euro (dati 2005).

È importante precisare che l'indennizzo diretto si applica solo a determinate condizioni (vedi scheda), che dovrebbero coprire il 90 per cento dei circa 4 milioni e mezzo di incidenti che si sono verificati nel 2005 in Italia.

Il nuovo sistema, poiché non contempla il riconoscimento di spese per l'assistenza legale (se non per la perizia medico legale sui danni alla persona), prevede l'obbligo da parte delle compagnie assicurative di offrire all'utente adeguata consulenza tecnica per predisporre gli atti che portino ad una rapida quantificazione del danno e alla conseguente e obbligatoria offerta di risarcimento. «*Se l'assicurato formula una richiesta di risarcimento completa di tutti gli elementi necessari* – spiega Francescangeli – *il risarcimento deve avvenire entro 60 giorni per i danni a cose ed entro 90 giorni per i danni alle persone. Se poi l'incidente è stato risolto firmando il modulo di constatazione amichevole (Cai) allora i tempi di risarcimento per i danni a cose si dimezzano e diventano di 30 giorni. Ad oggi circa il 37,5 per cento di sinistri è risolto attraverso il Cai Tornando alla liquidazione del danno, il mancato rispetto di questi termini da parte delle compagnie comporta sanzioni. Tutto ciò conferma come uno degli obiettivi di fondo sia quello di ridurre il contenzioso che è oggi molto alto (circa il 20 per cento del totale ndr)*». Ovvero si presume che le compagnie siano interessate a trattare bene i propri clienti per tenerseli stretti.

Questo è quanto potremo verificare solo nei prossimi mesi. Per ora quel che si può dire è che per il mondo dell'Rc auto un cambiamento importante è iniziato. Utenti e consumatori sognano che le loro speranze non vadano deluse e che le tariffe possano davvero calare. Ma questo è ancora presto per dirlo con certezza.

(tratto da Consumatori, gennaio-febbraio 2007)

Indennizzo diretto, ecco i casi in cui si applica

Quali sono esattamente i casi in cui si applica la procedura di indennizzo diretto, che varrà per gli incidenti stradali avvenuti dopo il primo febbraio 2007?

Innanzitutto occorre che i **veicoli coinvolti non siano più di due** e, inoltre, devono essere veicoli italiani, identificati e assicurati; quando si dice veicoli si intendono anche i motocicli ed i ciclomotori (solo se targati). Dunque **non devono essere coinvolti pedoni e ciclisti**.

L'indennizzo diretto si applica solo se ci sono danni alla persona (cioè al conducente) che non determinano una invalidità superiore al 9 per cento. Superata questa soglia si torna al vecchio procedimento risarcitorio.

Terzi trasportati: per costoro, anche se il danno è superiore al 9 per cento di invalidità, funziona l'indennizzo diretto e occorre rivolgersi all'assicurazione del conducente della vettura su cui si trovavano.