



## L'INDENNIZZO DIRETTO: IL GRANDE FLOP

In estrema sintesi ricordiamo che l'art 149 del Nuovo Codice delle Assicurazioni ( si veda il Decreto legislativo 7.09.05 n. 209 e successivo Dpr del 18. 07.06 recante il regolamento di attuazione) ha introdotto il meccanismo del risarcimento diretto. La riforma ha stabilito che in caso di collisione fra due veicoli a motore, anche con danni fisici comportanti lesioni al conducente non superiori a quanto previsto nell'art 139 del CdA ( 9% di invalidità) i danneggiati debbano rivolgere la richiesta di risarcimento solo ed esclusivamente all'impresa di assicurazione che ha stipulato il contratto relativo al veicolo utilizzato e danneggiato. Ciò per i sinistri verificatisi a partire dal 1/02/07 e salve le esclusioni espressamente previste dalla legge. Orbene, da più parti ci si domanda se a distanza di più di sei mesi, questo meccanismo risarcitorio abbia sortito gli effetti sperati o se al contrario si sia risolto in una grande bufala. Per mesi, anche mediante una massiccia campagna pubblicitaria sulle reti televisive nazionali, l'indennizzo diretto è stato venduto come ciò avrebbe consentito una riduzione dei premi eccessivamente alti. Gli avvocati ed i patrocinatori sono stati addirittura definiti come "corpi impropri da espellere"- testuale definizione di Raffaele Pellino, Presidente dell'UCI- ed il pagamento delle spese legali da parte delle Compagnie è stato considerato la causa della lievitazione dei costi dei sinistri. In altri termini, l'operazione definita da qualcuno di "rottamazione dei legali", unitamente all'obbligo di inoltrare richiesta danni alla propria Compagnia assicuratrice, avrebbe comportato una riduzione dei tempi di risarcimento, una generale diminuzione dei sinistri ed una riduzione dei prezzi delle polizze RC Auto, addirittura si prospettava, intorno al 15%.Ovviamente, in questo sistema

ben congegnato nella fase più importante, quella della denuncia di sinistro e della richiesta del risarcimento, l'assicurato avrebbe dovuto trovare tutto il supporto tecnico e giuridico nella propria Compagnia Assicuratrice che è la stessa a dover, poi, in concreto risarcire il danno.

### **Cosa è invece accaduto in termini reali?**

*1) i costi delle polizze non sono diminuiti, ma anzi il premio continua a correre.*

Come dichiarato di recente da alcune associazioni dei consumatori, in particolare dall'Adusbef, con un comunicato del 4 settembre scorso, le tariffe RC Auto subiranno un aumento medio del 4,1 %, nell'anno 2007 rispetto al precedente. Le mirabolanti riduzioni tariffarie, quindi, non ci sono state ma al contrario, si assiste ad un ulteriore aumento dei costi. Dato, questo, confermato sia da Giancarlo Giannini Presidente dell'Isvap che dal

Presidente dell'Antitrust Antonio Catricalà, il quale tornando in un suo recente intervento a parlare di RC Auto, ha affermato che nonostante la recente introduzione di nuove normative, "nessun vantaggio si registra a favore degli assicurati, costretti ad attendere tempi ancora eccessivi per i risarcimenti ed a subire clausole negoziali onerose." Nel frattempo, però, dato assai significativo, i profitti delle Compagnie sono cresciuti. Intanto, sempre il Presidente dell'Antitrust Antonio Catricalà, ha aperto una indagine sulla corporate governance di banche ed assicurazioni, in rapporto alla possibile negativa incidenza della recente normativa sulla libera concorrenza nei mercati finanziari. Al riguardo è evidente che l'indennizzo diretto obbligatorio per legge, non può che consolidare l'assetto oligopolistico del mercato assicurativo italiano. Le associazioni dei consumatori, in particolare Federconsumatori, Adusbef, Adiconsun, Codacons MDC, paladine



a spada tratta dell'indennizzo diretto, dovrebbero alla luce dei dati forniti, prendere atto del flop di questo sistema e comportarsi di conseguenza. Ma si sa, come scritto su [Messaggero.it](http://Messaggero.it) nella penisola italiana, escludendo il Vaticano e qualche Senatore, pare che le ultime cariche a vita siano quella di Presidente di una Associazione dei consumatori.

*2) le vittime della strada sono ora in balia delle Compagnie assicuratrici,*

poiché non è loro riconosciuto il diritto al rimborso delle spese legali qualora si avvalgano di un avvocato o patrocinatore nella delicata fase stragiudiziale. È la Compagnia stessa a dover fornire al proprio assicurato gli strumenti per ottenere il risarcimento che essa stessa dovrà poi corrispondere. Questo, in termini giuridici, ha due sole definizioni: conflitto di interessi e violazione del diritto di difesa.

In termini meno tecnici è come dire che il legislatore, a braccetto con le associazioni dei consumatori ha inteso mettere la volpe a guardia del pollaio.

*3) I tempi di risarcimento non si sono dimezzati ma al contrario sono ancora eccessivamente lunghi*

Anche da questo punto di vista, come innanzi sottolineato, non si è registrato alcun miglioramento nei tempi di liquidazione dei sinistri, essendosi ulteriormente burocratizzato il rapporto tra le Compagnie e tra le Compagnie da un lato e gli assicurati dall'altro. Eloquenti, al riguardo, sono i dati riportati su [Messaggero.it](http://Messaggero.it) del 2 settembre 2007 da cui emerge un sostanziale aumento della litigiosità tra automobilisti ed assicurazioni. Stando agli ultimi dati dell'ISVAP (Istituto di Vigilanza sulle assicurazioni) relativi al secondo trimestre dell'anno, tra aprile e giugno i reclami complessivi per tutto il settore, hanno registrato un incremento del 27% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Pertanto, alla luce di tutto quanto sopra evidenziato ci sembra proprio, per rispondere al quesito iniziale, che l'indennizzo diretto ad oggi, si sia rivelato una grande bufala.

Ed i professionisti seri che operano nel settore quotidianamente, presso le sedi delle Compagnie, nella Aule giudiziarie, non ne sono affatto meravigliati.

Alcune associazioni di Avvocati, in particolare l'UNARCA e l'AGIFOR hanno adottato e stanno adottando, varie iniziative contro l'indennizzo diretto. Ad un iniziale ricorso al TAR del Lazio è seguito un esposto alla Commissione Europea sul risarcimento diretto con il quale si è chiesto di avviare la procedura di infrazione nei

confronti dello Stato Italiano per l'attuata violazione della direttiva 2005/14/CE, con specifico riferimento all'art. 4 quinquies, trovandosi l'Ordinamento Italiano non adeguato ai principi contenuti nella suddetta direttiva, e quindi in palese contrasto con la normativa comunitaria. Infatti, in modo del tutto assurdo, con l'art 149 del Codice dell Assicurazioni private l'Ordinamento italiano, invece di adeguarsi a quello comunitario, ha "incredibilmente compiuto una operazione di disarmonizzazione, introducendo norme che vanno esattamente nel senso opposto rispetto a quello indicato in sede Europea".

Inoltre, piovono le eccezioni di incostituzionalità sollevate in svariati Fori e da numerosi Avvocati. Al riguardo si eccipisce che gli art 149 e 150 del Codice delle Assicurazioni siano in contrasto con le norme costituzionali violando l'art 3 della Cost. che sancisce il principio di uguaglianza, l'art 24 Cost. sul diritto alla difesa e l'art 76 Cost., sotto il profilo dell'eccesso di delega.

Dal punto di vista più squisitamente politico, sono stati presentati vari progetti di legge tesi alla abrogazione e/o alla modifica delle citate norme.

Non va sottaciuto, inoltre, per completezza di informazione, l'esistenza di una interrogazione parlamentare presentata dall'On Felice Belisario, tesa a far trasparenza su oscure prassi all'interno degli Ispettorati Sinistri delle maggiori società. L'interrogazione nasce dall'esigenza di far chiarezza a fronte di segnalate irregolarità quali possibili alterazioni dei dati all'interno dei centri di liquidazione danni delle più importanti Compagnie assicuratrici, che ove generalizzate, potrebbero comportare un aumento dei premi e quindi negative conseguenze per i consumatori - a proposito perché non torniamo a parlare, anziché di consumatori, di cittadini?

Insomma, ne vedremo delle belle.

Intanto il Ministro Bersani non si perde d'animo. Intervenuto il 3 luglio scorso alla Assemblea annuale dell'ANIA, ha dichiarato che se le misure introdotte non produrranno gli effetti voluti, "ci inventeremo qualcos'altro, non perché siamo despoti ma perché in Europa e nel mondo sono state sperimentate cose che possono essere fatte anche in Italia." A questo punto qualsiasi ulteriore commento appare supelfluo.

Nel frattempo, ribadisco, le Compagnie Assicuratrici aumentano i profitti. E la riduzione del costo delle polizze? Come suol dirsi, "alle calende greche".

Invia le tue domande a  
[autostima@gruppostima.it](mailto:autostima@gruppostima.it)  
e specifica se vuoi che il  
tuo nome sia pubblicato

#### CAMPAGNA ABBONAMENTI

**DIARIO DI BORDO** con l'inserito AUTOeSTIMA è un omaggio del GRUPPO STIMA ai propri clienti ed amici. Se il destinatario ha piacere che un suo collega riceva la propria copia personale può farne richiesta a:

[autostima@gruppostima.it](mailto:autostima@gruppostima.it)

10 numeri mensili all'anno

# L' AUTO CHE VERRA'

**Dicembre 07**

Seat Altea  
Freetrack



**Gennaio 08**

Suzuki Splash

**Febbraio 08**

BMW Serie 1 coupè

La nuova Altea freetrack è uno dei pochi monovolume compatti presenti sul mercato a mostrare chiaramente uno stile off-road, combinato con motori in grado di sprigionare fino a 200 Cv di potenza.

**LOOK ESCLUSIVO**

Basata interamente sul pianale di Altea XL, l'allestimento della nuova freetrack include tra l'altro modanature protettive della parte inferiore della linea di cintura, e paraurti in plastica specifici anteriori e posteriori. Questi elementi conferiscono un'immagine robusta e vigorosa e proteggono la carrozzeria durante la guida fuoristrada. Il nuovo ed esclusivo design dei cerchi da 17 pollici con diametro maggiorato degli pneumatici e l'altezza libera da terra di 40 mm in più rispetto alla Altea XL, permettono alla Altea freetrack di affrontare più facilmente ogni tipo di terreno.

**PRESTAZIONI AI MASSIMI LIVELLI**

La Altea freetrack è dotata di un sistema di trazione integrale con frizione idromeccanica a gestione elettronica di tipo Haldex, in grado di garantire una ripartizione della forza motrice al contempo progressiva e precisa. In normali condizioni di impiego, il sistema trasmette la forza motrice solamente alle ruote anteriori, mentre al mutare delle esigenze fino al 50% della potenza viene trasmessa all'asse posteriore.

**Marzo 08**

Audi A3



Tra le caratteristiche della Altea freetrack spicca la gamma motori, le cui performance la rendono una all-road "formato famiglia" con le più alte prestazioni del mercato. Un 200 CV benzina 2.0 TFSI e un 170 CV 2.0 TDI hanno il compito di condurre la Altea freetrack lungo ogni tipo di terreno.

Il motore 2.0 TFSI permette di raggiungere una velocità massima di 214 km/h, e di passare da 0 a 100 km/h in soli 7,5 secondi; il consumo medio si attesta a 9,4 litri per 100 km. Il 2.0 TDI, invece, permette di toccare i 204, km/h in termini di velocità di punta, con una accelerazione da 0 a 100 km/h in 8,7 secondi e un consumo medio di 6,8 litri per 100 km.

In aggiunta a queste performance, la nuova Altea freetrack eguaglia la Altea XL in termini di grande spazio interno e generosa capacità di carico; con un bagaglio di 593 litri, la freetrack può soddisfare qualsiasi necessità.





## **Cosa ne pensate della modifica della centralina della dell'auto per aumentarne le prestazioni? È una pratica legale? È un'operazione consigliabile?**

L'elettronica di bordo dell'automobile, in particolare quella di controllo dell'iniezione e dell'accensione, ha subito una rapidissima evoluzione. Le automobili che, agli albori dell'elettronica, hanno beneficiato di centraline di controllo elettroniche (ECU dall'inglese Electronic Control Unit) facilmente "elaborabili", oggi hanno hardware e software più sofisticati e spesso inviolabili. I primi anni '90 sono passati alla storia per il pensionamento forzato di carburatori, spinterogeni o moduli di accensione elettronica. L'evoluzione ha portato i suoi benefici in materia di emissioni inquinanti ma, al contempo, ha complicato l'elettronica di gestione di ogni vettura. Prima dell'avvento dell'elettronica la gestione del motore risultava relativamente semplice ma approssimativa, anche se i carburatori potevano essere considerati abbastanza evoluti. La perfetta messa a punto di un propulsore, senza sprechi di carburante o eccessi di emissioni inquinanti, era praticamente impossibile da attuare, sfruttando solamente dispositivi di controllo e "correzione" meccanici. Ciò si verifica (e da sempre è così), perché il propulsore mostra esigenze diverse a seconda delle condizioni in cui è chiamato ad operare. Ad esempio, più cresce il numero di giri, maggiore sarà l'anticipo con cui dovrà scoccare la scintilla rispetto al punto morto superiore. Tralasciando le condizioni di contorno (come la temperatura di esercizio, quella dell'aria ecc.) per sfruttare al massimo le potenzialità meccaniche del motore è indispensabile calibrare finemente sia la miscela aria/benzina-essere considerati abbastanza evoluti. La perfetta messa a punto di un propulsore, senza sprechi di carburante o eccessi di emissioni inquinanti, era praticamente impossibile da attuare, sfruttando solamente dispositivi di controllo e "correzione" meccanici. Ciò si verifica (e da sempre è così), perché il propulsore mostra esigenze diverse a seconda delle condizioni in cui è chiamato ad operare. Ad esempio, più cresce il numero di giri, maggiore sarà l'anticipo con cui dovrà scoccare la scintilla rispetto al punto morto superiore. Tralasciando le condizio-

ni di contorno (come la temperatura di esercizio, quella dell'aria ecc.) per sfruttare al massimo le potenzialità meccaniche del motore è indispensabile calibrare finemente sia la miscela aria/benzina sia l'istante in cui scocca la scintilla. Per raggiungere questo scopo è necessario stabilire due parametri fondamentali: la posizione della farfalla dell'acceleratore (carico motore) ed il numero di giri del motore. Dal momento che la meccanica non poteva offrire tanto, si è resa indispensabile l'introduzione di sistemi più flessibili, cioè veloci ed "intelligenti", che facessero largo uso dell'elettronica. Sulle auto comparvero dunque, le accensioni elettroniche e le iniezioni (di tipo elettromeccanico prima e totalmente elettronico poi). I primi sistemi utilizzavano due centraline separate per iniezione ed accensione, ma la storia che ci interessa ebbe inizio solamente quando le due funzioni vennero racchiuse in un unico modulo di controllo: la centralina elettronica come la conosciamo oggi. La figura tradizionale del meccanico subì, da quel momento in poi, un'evoluzione, in quanto, per intervenire sulla messa a punto del motore si sarebbe reso necessario l'aiuto di un esperto d'elettronica. Oggi, in particolare nel mondo dell'automobile, l'elaboratore ha imparato ad intervenire sulle centraline per ottimizzare il rendimento del propulsore, anche a seguito di profonde modifiche.

### **Ma come funziona la centralina?**

La centralina elettronica è in grado di gestire un motore grazie ad alcuni sensori (di giri, di posizione farfalla, di pressione, di temperatura ecc.) che la "informano" sulle condizioni di funzionamento. Il programma scritto nella memoria dell'elaboratore stabilisce il da farsi in base ai dati ricevuti, comandando gli attuatori che dosano il carburante o l'anticipo di accensione della scintilla. La strategia di gestione è scritta (sotto forma di tabelle esadecimali) in un programma, per cui la centralina non decide autonomamente cosa fare, ma esegue semplicemente gli ordini impartiti da chi l'ha progettata. Il tuner elettronico, per elaborarla, riscrive "solo alcune" informazioni nelle tabelle, modificando parzialmente le modalità d'intervento sul propulsore. Ciò è possibile perché i costruttori si lasciano un congruo margine di affidabilità, sia per com-

pensare naturali differenze tra un propulsore e l'altro, sia per tollerare usura e scarsa manutenzione. Insomma, dal motore è sempre possibile spremere qualcosa, l'importante è sapere dove e come, in modo da colmare alcune "lacune" del software (in realtà si tratta di un margine di miglioramento "volutamente" non sfruttato dagli ingegneri che hanno sviluppato la centralina). Nessun elaboratore si sognerebbe mai di modificare l'intero programma di gestione del motore, anche perché è praticamente impossibile, essi si limitano ad intervenire su alcune tabelle (cioè sulle mappe) che definiscono la quantità di carburante da iniettare, l'istante di accensione ed altro, a seconda della tipologia di motore (benzina, diesel, sovralimentato o meno). Ad esempio, per scegliere l'anticipo di accensione, l'unità di controllo va a leggersi nella relativa tabella una casella alla volta. Le righe e le colonne indicano da un lato il numero dei giri motore e dall'altro il carico (quantità di fluido aspirato, estrapolato dall'apertura della farfalla e dalla densità dell'aria). Se i giri/m sono 3.000 ed il carico è al 50%, la casella corrispondente risulterà una soltanto. In essa c'è scritto "un numero" che corrisponde ai gradi di anticipo. Basta modificare quel valore per cambiare strategia d'intervento. Lo stesso accade per i tempi d'iniezione carburante, per la pressione di sovralimentazione dei motori sovralimentati ecc., a seconda del tipo di propulsore (benzina o diesel). Le mappe contenute nel programma sono davvero tante e non tutte si possono modificare.

### **Le altre risposte nel prossimo numero**

