

Parte Seconda

Le proposte di riforma del sistema R.C. auto in Italia

Intervento del Dr. Alfonso Desiata
Presidente ANIA

Alcuni dati sull'assicurazione r.c. auto

Il conto tecnico del ramo r.c. auto, da sempre negativo, ha evidenziato un ulteriore costante peggioramento dal 1994, anno della liberalizzazione del settore, ad oggi: solo nell'esercizio 1999 il passivo è stato superiore ai 3.300 miliardi di lire.

A seguito del provvedimento di blocco dei premi e delle tariffe r.c.a. (decreto-legge 28 marzo 2000, n. 70, convertito nella legge 26 maggio 2000, n. 137) l'ISVAP ha stimato in 2.700 miliardi di lire il mancato incasso dei premi a causa del blocco. Se l'aumento dei costi per risarcimenti seguirà la stessa progressione osservata in passato, le perdite del ramo per l'esercizio 2000 e per l'esercizio 2001 risulteranno, per effetto del blocco delle risorse economiche necessarie a pagare i risarcimenti, molto pesanti e metteranno sicuramente in crisi le compagnie di minori dimensioni.

Le cause di tali risultati negativi sono da ricercare nelle dinamiche seguite dai due fattori che rappresentano le principali voci di costo per l'assicuratore r.c. auto: **il costo e la frequenza dei sinistri.**

Costo dei sinistri

Si tratta di un indice in costante e sensibile ascesa. Con riferimento all'esercizio 1998, il costo medio dei sinistri pagati e riservati nell'intero ramo r.c. auto è risultato pari a 4.385.000 lire, con un incremento rispetto all'anno precedente di oltre l'11%.

Oltre la metà (53,5%) degli importi corrisposti per sinistri sono da attribuire al risarcimento dei danni alla persona, in relazione ai quali i diversi tribunali italiani ormai da anni adottano valori risarcitori crescenti ancorché estremamente differenziati sul territorio.

In particolare, sensibile è stato negli ultimi anni l'incremento dei risarcimenti relativi alle cd. microlesioni che, solo nel 1999, hanno dato luogo a pagamenti pari a circa 7.000 miliardi di lire.

Frequenza dei sinistri

Il nostro paese è caratterizzato da una forte incidentalità, che non ha confronti con il resto dell'Europa; a parità di anno di rilevazione, la frequenza sinistri, attestatasi al 12% in Italia, è risultata dell'8% in Germania e del 6,7% in Francia.

A tale dato, già significativo, se ne aggiunge un altro ancor più indicativo dell'anomalia rappresentata dall'Italia rispetto al resto d'Europa: il numero dei sinistri con danni alla persona – che, come è noto, sono caratterizzati da un costo medio sensibilmente superiore a quello dei danni materiali – in Italia è pari al 17,3% del totale (era il 9,9% nel 1990), a fronte di una media europea inferiore al 10%.

Prima di compiere affrettati confronti con quanto accade nel settore dell'assicurazione r.c. auto negli altri Stati, è pertanto necessario tenere presente la particolarità della situazione italiana, evidenziata dai predetti dati.

Il blocco dei premi e le iniziative della Comunità Europea

La soluzione ai problemi della r.c.a. non può essere trovata ricorrendo ad interventi d'autorità sui prezzi che, alla lunga, possono solamente causare l'insostenibilità del sistema da parte delle imprese d'assicurazione e che si pongono in palese contrasto con le regole di libero mercato affermatesi in ambito comunitario.

A tale proposito, basti ricordare che lo scorso 25 ottobre la Commissione Europea, accogliendo le ragioni manifestate dall'ANIA nel proprio ricorso, ha invitato il Governo italiano a porre fine entro tre settimane al blocco dei premi e delle tariffe r.c.a. disposto dal decreto-legge n. 70/2000 e dalla successiva legge di conversione.

In particolare, la Commissione, confutando le argomentazioni formulate dal Governo italiano a sostegno del proprio provvedimento, ha ritenuto che in Italia non sussistano le condizioni che giustifichino l'emanazione del blocco, riservandosi, in assenza di iniziative soddisfacenti da parte del nostro Governo, di investire della questione la Corte di Giustizia Europea.

Le proposte degli assicuratori

È evidente che occorre invece intervenire con idonei provvedimenti sui fattori strutturali che sono alla base dell'aumento dei costi per sinistri e quindi dell'attuale dinamica dei prezzi del servizio assicurativo r.c. auto.

In quest'ottica gli assicuratori hanno partecipato attivamente ai lavori del Tavolo di concertazione promosso dal Ministro dell'industria con la partecipazione, oltre che dell'ANIA, di rappresentanti dell'ISVAP, del Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti e dello stesso Ministero.

Al Tavolo ministeriale l'ANIA ha infatti presentato sin dalla scorsa estate una serie organica di proposte la cui attuazione potrebbe favorire un significativo rallentamento delle dinamiche di aumento dei costi in atto nel comparto dell'assicurazione r.c. auto.

In particolare, le proposte di intervento di cui si è chiesta l'immediata realizzazione sono le seguenti.

Disciplina sul risarcimento del danno alla persona

È stata evidenziata l'assoluta necessità che il Parlamento proceda senza ulteriori indugi all'approvazione della normativa sul risarcimento del danno alla persona, almeno per quanto riguarda le lesioni di lieve entità, che sono le più numerose e risultano mediamente ipervalutate in termini di valori economici applicati dai Tribunali per il relativo risarcimento.

Contestualmente all'approvazione della predetta normativa, si è chiesto di dare nuovo impulso al disegno di legge organico sull'intera materia del risarcimento del danno alla salute, da lungo tempo fermo presso la Commissione Giustizia del Senato. Al riguardo, si è proposto di costituire un gruppo di esperti della materia per procedere in tempi rapidi all'elaborazione della Tabella indicativa nazionale dei valori economici dei punti di invalidità ed alla definizione dei *barèmes* medico-legali di riferimento per la valutazione delle lesioni fisiche.

Risarcimento del danno in forma specifica

L'ANIA ha chiesto l'introduzione di una nuova disposizione che conceda all'assicuratore r.c. auto la facoltà di offrire il ripristino del veicolo e di provvedere alla sua riparazione, attraverso convenzioni con una rete di carrozzerie qualificate, in alternativa all'obbligo di offerta di risarcimento del danno.

Si tratta di una misura che, oltre a contribuire al contenimento dei costi dei sinistri, potrebbe avere effetti positivi rispetto sia alle note problematiche di diffusione di comportamenti illeciti che all'esigenza, per ragioni di sicurezza stradale, di garantire l'efficienza del parco auto circolante.

Prevenzione degli incidenti e sicurezza stradale

Al fine di raggiungere l'obiettivo di una drastica riduzione del numero e della gravità delle conseguenze degli incidenti stradali, il settore assicurativo ha richiesto la realizzazione di un'efficace politica di prevenzione, proponendone l'attuazione attraverso una serie di interventi sia di carattere legislativo sia di altra natura.

Tra le iniziative di natura legislativa rientrano:

- l'inasprimento delle sanzioni per mancato utilizzo di cinture di sicurezza e casco contemplando anche sanzioni di carattere non pecuniario quale la sospensione della patente in caso di più infrazioni in un limitato arco di tempo;
- la riduzione da 0,8 a 0,5 grammi per litro del valore di tasso alcoolemico massimo consentito per la guida, allineandosi in tal modo alla media di quanto praticato negli altri Paesi europei;
- l'attuazione dell'anagrafe delle contravvenzioni, prevista dal codice della strada ma non ancora realizzata, che metterebbe a disposizione delle imprese un ulteriore ed importante elemento di personalizzazione dei rischi, con la possibilità di prevedere variazioni

del premio r.c. auto in funzione del comportamento di guida manifestato dai conducenti dei veicoli;

– l'introduzione della patente a punti, che, determinando la perdita di punteggio a seguito di ogni violazione delle norme della circolazione stradale fino a rendere necessaria la frequenza di corsi di aggiornamento per l'acquisizione di nuovi punti, si ritiene essere uno strumento idoneo ad indurre nei conducenti una maggiore prudenza nella guida dei veicoli;

– l'istituzione di un «patentino» per la guida di ciclomotori da parte dei minorenni, da rilasciare a questi ultimi a seguito di un esame volto a verificare la conoscenza delle regole della circolazione stradale.

Le proposte che non presuppongono interventi di carattere legislativo riguardano:

– la sensibilizzazione delle Autorità competenti affinché siano intensificati i controlli sul rispetto delle regole della circolazione;

– la disponibilità del settore a fornire alle forze di polizia strumenti tecnici di controllo quali autovelox ed etilometri;

– l'utilizzo di *safety cars* sulle autostrade nelle giornate di nebbia, misura che, laddove è stata sperimentata, ha dato positivi risultati;

– l'istituzione di un osservatorio dei punti critici della rete stradale (i cosiddetti *black points*) che raccolga le segnalazioni provenienti dagli utenti della strada e le trasmetta agli organismi competenti.

Il settore assicurativo ha inoltre annunciato di avere allo studio un progetto di campagna sociale per la sicurezza stradale: un disegno di ampio respiro e di lunga durata articolato in una pluralità di iniziative a carattere sia nazionale sia locale o di settore, volto nel complesso a creare negli utenti della strada, e in particolare nei più giovani, una nuova cultura della sicurezza stradale.

Lotta alle frodi

Al fine di reprimere con maggiore efficacia i fenomeni di natura fraudolenta che colpiscono il settore assicurativo e, conseguentemente, producono effetti negativi per l'intera collettività degli assicurati, si è richiesta l'introduzione di una più rigorosa disciplina penalistica della «truffa in assicurazione» ampliandone la fattispecie e rendendola perseguibile d'ufficio in quanto rientrante tra i delitti contro la collettività dei cittadini.

Si è inoltre proposta l'ulteriore integrazione dell'attività investigativa con le informazioni presenti nelle banche dati costituite in ambito assicurativo, già da tempo accessibili alle Forze dell'ordine ed a disposizione delle Istituzioni.

Anche la banca dati sui sinistri da costituire presso l'ISVAP, come previsto dalla legge di conversione del decreto n. 70 del 28 marzo 2000, se messa direttamente a disposizione delle imprese, potrà fornire utili informazioni per combattere le frodi.

Procedure di conciliazione

L'ANIA ha annunciato di avere allo studio con alcune Associazioni di consumatori una procedura sperimentale di conciliazione volta ad instaurare un canale di dialogo rapido e facilmente accessibile tra impresa di assicurazione e utente (rappresentato dall'Associazione dei consumatori).

L'obiettivo di tale procedura è quello di prevenire l'insorgenza di controversie ovvero permetterne la risoluzione in tempi brevi, riducendo il contenzioso ed evitando gli aggravati di costi dovuti all'intervento di terzi soggetti con finalità speculative.

Il Protocollo d'intesa

La prima parte dei lavori del Tavolo di concertazione si è conclusa lo scorso 25 ottobre con la sottoscrizione di un Protocollo d'intesa.

Le proposte presentate dall'ANIA, in precedenza illustrate, sono state per la maggior parte recepite nel Protocollo, che raccoglie anche le indicazioni provenienti dagli altri partecipanti al Tavolo.

Il settore assicurativo giudica il Protocollo nel suo complesso un documento di carattere programmatico che si colloca nella giusta direzione per portare a soluzione le problematiche della r.c. auto, individuando i fattori strutturali su cui occorre incidere per limitare il costante incremento del costo dei sinistri.

Si tratta ora di trasformare, con la massima urgenza, in fatti concreti le dichiarazioni programmatiche ed i principi enunciati nel documento; è infatti evidente che la sottoscrizione del Protocollo d'intesa non è in grado di risolvere alcun problema se non sarà seguita dalla realizzazione delle attività progettate, alcune delle quali richiedono l'adozione di provvedimenti legislativi mentre altre presuppongono la conclusione di intese tra le parti.

Sui contenuti del Protocollo il settore assicurativo, nell'ambito di un giudizio, come detto, complessivamente positivo, ha manifestato le proprie riserve in ordine a due aspetti.

In primo luogo, in relazione alla disciplina del risarcimento del danno a persona per le cd. microinvalidità, è stato evidenziato che la proposta d'iniziativa governativa – stralciata dal testo originario del decreto-legge che ha disposto il blocco delle tariffe r.c.a. ed inserita con un emendamento nel disegno di legge in tema di apertura e regolazione dei mercati attualmente all'esame della Camera dei deputati – rappresentava una mediazione accettabile tra le posizioni delle parti del Tavolo e la sua approvazione senza modifiche avrebbe potuto contribuire in modo sensibile all'obiettivo di contenere nel tempo i costi assicurativi.

Purtroppo, probabilmente a causa di un'inconsapevole leggerezza nell'affrontare un tema così delicato, la Commissione attività produttive della Camera, nell'esaminare la disciplina in questione, ha introdotto talune modifiche che vanno nella direzione opposta

all'obiettivo condiviso dal Tavolo, vale a dire la riduzione nel tempo del prezzo della r.c. auto.

In particolare, è francamente incomprensibile il motivo per cui è stato portato da lire 50.000 a lire 70.000 l'importo giornaliero dovuto per l'inabilità temporanea assoluta derivante da microlesioni, visto che attualmente gli importi correnti per questa voce di danno risultano mediamente inferiori persino alle 50.000 al giorno.

Per effetto di tale modifica si realizzerebbe un aumento dei costi di risarcimento per l'inabilità temporanea del 51%. Ciò determinerebbe un innalzamento anche dei costi di risarcimento del danno morale pari al 10%.

È bene che questo si sappia subito. Una normativa di questo tenore determinerebbe un ulteriore innalzamento dei costi assicurativi del tutto ingiustificato, considerata la scarsa incidenza dei microdanni fisici sulla vita delle persone.

Il Parlamento ha inoltre introdotto una seconda modifica alla disciplina in oggetto, assai pericolosa poiché minerebbe l'esistenza stessa della nuova normativa.

L'aver voluto limitare la disciplina del risarcimento dei danni alla persona di lieve entità ai soli casi di danni derivanti dalla circolazione dei veicoli determinerà quasi certamente l'illegittimità costituzionale della norma, con tutte le conseguenze del caso in termini di incertezza ed inefficacia del quadro giuridico di riferimento.

È pertanto assolutamente necessario che tali scelte legislative vengano riviste e che il Governo faccia valere con forza e responsabilità il proprio peso riproponendo il testo dell'emendamento originario nel corso dell'approvazione definitiva del disegno di legge «Apertura e regolazione dei mercati», che contempla la disciplina in parola.

È opportuno sin d'ora precisare che anche in sede di predisposizione della normativa organica sul danno alla persona, la cui introduzione è prevista nel Protocollo, si dovrà tenere nella dovuta considerazione la fondamentale esigenza della compatibilità economica tra i valori monetari da adottare per il risarcimento dei danni e le risorse che la collettività accetta di mettere a disposizione a tal fine attraverso il pagamento dei premi assicurativi.

Il secondo punto del documento che suscita perplessità da parte degli assicuratori concerne le iniziative progettate per il contenimento dei costi di riparazione dei veicoli.

Diversamente da quanto proposto dall'ANIA, il Protocollo attribuisce ai danneggiati la facoltà di scegliere se rivolgersi per la riparazione ad officine di propria fiducia ovvero a carrozzerie convenzionate secondo varie modalità con le imprese di assicurazione.

In proposito, occorre chiarire subito che, al fine di ottenere reali effetti positivi sull'entità dei costi di riparazione, nonché sul livello di efficienza dei veicoli e sulla riduzione dei fenomeni di natura speculativa, è naturalmente necessario che il sistema induca i danneggiati a scegliere la seconda opzione, ovvero quella del risarcimento del danno in forma specifica da parte dell'assicuratore.

Intervento dell'On.le Cesare De Piccoli
Sottosegretario Ministero dell'Industria

Desidero innanzitutto ringraziare il Presidente Manghetti per l'invito a partecipare a questa iniziativa che conferma l'importanza del ruolo svolto dall'Istituto; ruolo non limitato ad una mera funzione di vigilanza, per così dire notarile, peraltro importantissima, ma un ruolo propulsivo che, partendo dall'analisi delle situazioni di mercato, arrivi alla formulazione di proposte concrete per correggere disfunzioni all'interno di questo mercato.

Condivido quindi il taglio dato a questa iniziativa tendente ad un confronto costruttivo e continuo tra quanto fatto nel nostro Paese e l'attività svolta negli altri Paesi della comunità.

Anche se noi abbiamo l'abitudine di sottovalutarci ed i nostri amici degli altri Paesi europei potranno forse avere una conferma di questo atteggiamento, alla fine siamo un pò come un fiume carsico che riesce sempre fuori; nei momenti più difficili riusciamo a dare sempre il meglio di noi.

Il Presidente Desiata alcune settimane fa, dopo l'ennesimo pronunciamento della Commissione di Bruxelles per quanto riguarda la procedura in corso, diceva che: «Finalmente siamo tornati in Europa!». In realtà non eravamo usciti dall'Europa a causa di un provvedimento che certamente può avere questa capacità. Stavamo uscendo dall'Europa come mercato assicurativo: questo era il rischio vero.

Dopo quel provvedimento, che certo preso non a cuor leggero, ma giustificato da una situazione di emergenza, vi erano due strade: la prima era quella di dar vita ad una ulteriore stagione di polemiche e di palleggio di responsabilità; l'altra era quella di dimostrare che l'autorità politica aveva in mente alcune linee di riforma e che anche i protagonisti (compagnie, aziende, consumatori) sentivano la necessità di voltar pagina. Mi pare che abbiamo imboccato la strada giusta.

Questo percorso, infatti, comincia a dare i primi risultati, anche se su un piano operativo non sono ancora evidenti; è importantissimo però fissare alcuni obiettivi e regole di comportamento ben precisi per un settore che rischiava di uscire dall'Europa.

Questo è stato il metodo con cui abbiamo lavorato in questi mesi e prendo atto con piacere che il lessico di quel protocollo di intesa comincia a diffondersi.

In una recente riunione in cui abbiamo esaminato quel documento, alla presenza di circa 30 associazioni, la maggioranza dei partecipanti, pur con le inevitabili note di dissenso, ha approvato il metodo di lavoro e le finalità. Questo è molto importante perchè

significa che nel settore si sente uno spirito di riforma: elemento propedeutico a qualsiasi iniziativa parlamentare.

Ho voluto richiamare questi elementi perché in qualche modo sono la testimonianza non tanto di un risultato positivo del Governo, ma di un lavoro avviato con i protagonisti del tavolo di concertazione.

Il Pres. Desiata ricordava il linguaggio delle cifre e dei fatturati. La politica, invece, deve parlare con il linguaggio degli atti e dei provvedimenti legislativi.

Arrivo ora alle scadenze di ordine parlamentare. Innanzitutto, vi è la problematica relativa alla sinistrosità. Il comportamento difforme tenuto dagli utenti e l'alta percentuale rispetto agli altri Paesi europei, traggono origine, tra l'altro da un dato oggettivo: lo sviluppo abnorme nel nostro paese della circolazione stradale automobilistica rispetto ad altri paesi. Bisogna infatti tener presente questo dato differenziale; noi abbiamo alcuni dati strutturali che non attengono solo al comportamento fantasioso dei guidatori italiani, ma soprattutto all'alto numero di mezzi rispetto ad altri paesi europei: la differenza è sostanziale. Fatta questa precisazione, non va sottaciuto il problema della sinistrosità legata a comportamenti non corretti come, ad esempio, l'alta velocità. La conclusione è rappresentata da un bilancio da guerra civile, che si consuma tutti gli anni: 6.600 vittime oltre a migliaia di invalidi, con tutto l'impatto sociale che ne deriva.

Mi pare che una delle prime cose da fare sia proprio quella di attivare, e sono d'accordo tutte le categorie interessate, il Tavolo per la sicurezza e per le misure di prevenzione. Su questo aspetto si deve creare una massa d'urto non indifferente; lo dico perché so che c'è una grande convergenza tra di noi, come del resto è emerso anche in un recente convegno a Riva del Garda promosso dall'Automobil Club. Con un sostegno attivo da parte di questa importante organizzazione può e si deve creare una situazione diversa che superi l'attuale atteggiamento fatalistico per cui nel nostro paese devono perdere la vita quasi 7000 persone.

Anche in questo caso si deve agire su due fronti. C'è sicuramente un problema di repressione, di controllo, di vigilanza, di una presenza maggiore delle forze dell'ordine; ma c'è anche un problema di educazione e dall'educazione noi dobbiamo partire; dobbiamo partire dalle scuole, dagli automobilisti di domani. Probabilmente più passano gli anni, più è difficile modificare le nostre abitudini, perché ci innamoriamo anche dei nostri difetti. Mi pare quindi importante la costituzione di un Fondo, in cui vi saranno anche dei finanziamenti pubblici, e noi ne abbiamo previsto la costituzione, che veda il coordinamento dei Ministeri interessati: l'Industria, ma soprattutto i Trasporti e i Lavori Pubblici che hanno competenza per quanto riguarda il codice civile; un Fondo che deve vedere la presenza anche di altre associazioni; l'ANIA ha già dato la sua disponibilità, l'Automobil Club anche. Credo che dovremmo coinvolgere l'AISCAT e le altre associazioni e ognuno deve contribuire per quota parte. Ci deve essere una gestione autonoma di questo fondo e delle campagne finanziate per incidere sull'opinione pubblica, per penetrare nelle scuole al fine di modificare i comportamenti. Non dobbiamo arrenderci al dato che il nostro paese debba avere un tasso di sinistrosità che in termini sociali ha un impatto così alto e che si riverbera anche sui costi per quel che riguarda il sistema assicurativo.

Io credo che per questo aspetto noi dobbiamo partire subito. Abbiamo già una base di consenso e di disponibilità finanziarie, anche se non saranno enormi all'inizio. Dobbiamo insediare questo comitato e cominciare dai primi dell'anno a farlo decollare.

C'è poi tutta la partita della lotta alle frodi. Io non sono un esperto, quindi partecipo e via via imparo, ma credo che dobbiamo trovare un giusto punto di equilibrio perché la sola denuncia di questa situazione ormai abnorme potrebbe portare a pensare che vi sia ormai una situazione generalizzata di truffe: non è così e un atteggiamento di criminalizzazione dei comportamenti degli assicurati sarebbe sbagliato. Dobbiamo invece focalizzare bene il problema, perché altrimenti capita ai nostri convegni il cittadino onesto di Napoli, che dice: «ma perché io devo pagare i costi di una situazione ambientale visto che io sono un cittadino onesto come quello che abita a Torino, a Milano ecc.; perché lo Stato non mi tutela al pari di altri cittadini onesti?»

Non è un discorso peregrino. Io credo che noi dobbiamo trovare, insieme con la denuncia di queste situazioni, un punto di equilibrio importante che tocca vari fronti: si tratta sicuramente di un problema di territorio, quindi di ambiente dove purtroppo siamo impegnati anche per altre situazioni non solo sul campo assicurativo; è anche un problema di struttura del sistema assicurativo, la necessità cioè di una maggiore personalizzazione delle polizze, di una diversificazione dell'offerta. Anche questo è un aspetto importante, fermo restando il principio di mutualità (mutualità significa solidarietà: quando un cittadino subisce o provoca un danno non deve essere oltremodo penalizzato perché viene a cadere uno dei punti fondamentali della mutualità); la diversificazione deve anche cominciare a premiare molto di più il bonus e a penalizzare un po' di più il malus.

Come si realizza? Io su questo punto sono molto prudente, però sento che c'è una offerta, che deve partire dal mercato, per aiutare l'azione dello Stato su alcune realtà del Paese e, al tempo stesso, per creare le condizioni perché le aziende possano lavorare in situazioni favorevoli su tutto il territorio nazionale.

Procediamo anche qui con esempi, però importantissimi. Vi posso assicurare che l'incontro con i rappresentanti dei carrozzieri non è stato facile, ma io ho proposto di sperimentare in alcune realtà del Paese il progetto proposto circa il nuovo modello sulle riparazioni. Le riforme molte volte si attuano anche in questo modo, non necessariamente con provvedimenti a carattere generale, ma attraverso sperimentazioni limitate territorialmente.

Questa sperimentazione riuscirà a dimostrare che non viene violata la possibilità dell'assicurato di portare la sua auto dalla carrozzeria; non viene violata neppure la libertà che anche l'officina del carrozziere invoca; io resto legato al principio di libertà di impresa e anche le carrozzerie sono imprese.

Dobbiamo riuscire quindi ad introdurre questa sperimentazione per dimostrare che sia l'azienda del carrozziere ha il suo utile economico, sia il cittadino che ha danneggiato il suo mezzo trova la sua macchina riparata a regola d'arte. Se questa sperimentazione, limitata nel tempo, darà buoni risultati, a quel punto si potrà estendere al territorio nazionale. Mi pare che il fatto di non essere stati rigidi su principi astratti, ma di aver accettato il ter-

reno della sperimentazione ed aver individuato anche alcune aree sia stata la scelta più accettabile.

Detto questo, arrivo all'ultimo punto, quello più importante, sui danni alla persona. Qui si gioca tanta parte della partita e la giochiamo tutti in tempi brevi. Perché la giochiamo su due fronti, quello sulle micropermanenti o lesioni di lieve entità (fino ai nove punti), e quello della riforma organica del danno alla persona. Questi due aspetti devono essere tenuti uniti e non solo per una discussione accademica.

Credo che noi possiamo concludere bene la legislatura portando a casa questo risultato importante sui danni alla persona di lieve entità e, al tempo stesso, depositare un testo in Parlamento in modo che con la prossima legislatura il Governo non si trovi con niente in mano, ma si trovi già con un testo e quindi cinque anni di tempo per fare la riforma: questo possiamo farlo.

Mi sembra un risultato di rilievo poter realizzare un pezzo importantissimo della riforma e al tempo stesso impegnare la prossima legislatura già su un testo di iniziativa del Governo e anche delle forze che hanno dato vita a questo tavolo di concertazione.

Vi posso assicurare che è stato un difficile banco di prova anche per me; via via che passava il tempo ho cercato di capire quali sono gli interessi reali in gioco. Molte volte questi interessi riguardano semplici dettagli e spesso non sono interessi espliciti. Riuscire allora ad introdurre nel nostro Paese un piccolo articolo di legge per cui un cittadino di Palermo o di Torino sia messo in grado di fare due conti a casa sua per sapere quanto gli viene rimborsato per un colpo di frusta, diventa una piccola rivoluzione. Penso che anche i nostri amici di altri paesi qui presenti ne possano cogliere la rilevanza.

E allora, e l'ho detto anche in altre occasioni, invito, in questa fase, a seguire bene i lavori parlamentari anche da parte di chi è lontano dalla politica o di chi è critico nei confronti delle impostazioni adottate. Seguire i lavori parlamentari di un provvedimento di questa portata sarà molto istruttivo per tutti. Perché si tratta di un provvedimento che ha un suo punto di equilibrio anche per quanto riguarda la determinazione del danno attraverso l'individuazione di parametri oggettivi che permettono ad ogni singolo assicurato di farsi il proprio conticino. Un provvedimento, inoltre, che trova il consenso delle forze politiche in maniera abbastanza ampia, avendo già superato le commissioni competenti, oltre al consenso di quel tavolo di concertazione ove sono presenti tutte le categorie interessate.

Ora il provvedimento deve andare alla verifica dell'aula parlamentare. Io mi auguro che questo possa avvenire già nel mese corrente e quindi possa essere iscritto tra i lavori parlamentari alla Camera, perché il provvedimento, come ho detto, ha già concluso il suo iter presso le Commissioni. La volontà del Governo è chiara; tuttavia, è necessario che ognuno faccia la sua parte affinché sia iscritto all'ordine del giorno il prima possibile per far avviare l'azione del Parlamento.

Comprendo peraltro l'osservazione secondo la quale i valori individuati, cioè i parametri scelti possono essere considerati penalizzanti o premianti a seconda dei punti di vista; la cosa migliore è quella di andare alla verifica e vedere, dopo un anno che cosa ha prodotto questo sistema. Se c'è qualcosa da correggere allora si correggerà. Ma questo significa aver accettato i principi della riforma.

Altra cosa è invece utilizzare questi argomenti per rimanere nel sistema attuale che porta a contenziosi interminabili, disfunzioni e ingiustizie noti a tutti. A questo proposito credo che il Governo ripresenterà la diaria di 50 mila lire proposta a suo tempo dal Governo stesso; però sappiamo anche che l'Aula è sovrana.

Noi lavoreremo, e lo dico soprattutto per la maggioranza che io rappresento, perché vi sia questa revisione di comportamento e si colga il punto di equilibrio per non far saltare il sistema; mi auguro altresì che questo atteggiamento sia tenuto anche dagli altri gruppi parlamentari.

Se noi chiudiamo questa partita, prepariamo anche un lavoro per quanto riguarda la sicurezza. Devono quindi cominciare campagne permanenti (non solo pubblicità progresso della Presidenza del Consiglio), permanenti e martellanti nei confronti dell'opinione pubblica, per far capire la necessità di modificare i comportamenti di guida. Se attiviamo nei prossimi giorni una sperimentazione per quanto riguarda tutta la partita delle autoriparazioni (anche associando i costruttori circa il discorso dei pezzi di ricambio, che è una delle voci che incide sui costi di riparazione in maniera non secondaria); se disponiamo per la prossima legislatura un testo, lavorando già sui documenti base, per la riforma strutturale del danno biologico; se rendiamo operativi tutti gli altri provvedimenti che sono in quel testo, (io oggi ho parlato solo del danno biologico, delle micropermanenti, ma non ho parlato degli altri sei articoli di legge che prevedono la banca dati, la separazione sui compensi professionali, ecc.), mi pare che noi abbiamo dimostrato che la politica può parlare il linguaggio degli atti e delle leggi. E allora quel documento che abbiamo siglato non è più solo un fatto importante, solo un testo importante, ma comincia a vivere operativamente e concretamente.

Sono fiducioso perché sento che in questo momento le forze che spingono in questa direzione sono quelle prevalenti. Io mi auguro che questa spinta ci sia anche nell'opinione pubblica e lo voglio dire anche perché dobbiamo arrivare bene alla scadenza di marzo. Marzo non è la data delle elezioni; è la scadenza dell'efficacia del decreto. Noi continueremo a definire la nostra posizione anche per quanto riguarda la procedura che abbiamo in corso con Bruxelles.

Anche se ci è costato molto, riteniamo di aver avuto buoni argomenti che giustificano il provvedimento. L'importante ora è che le compagnie arrivino alla scadenza del decreto con alle spalle anche alcuni provvedimenti che consentano loro di cominciare a muoversi in maniera virtuosa nel settore; in questo modo si eviterà di ripartire con tutti i vecchi problemi ormai noti a tutti e con il contenzioso con la Commissione risolto. Anche sotto questo profilo è evidente la consapevolezza che la questione si può risolvere in un modo o nell'altro, altrimenti farei torto all'esperienza parlamentare precedente di cui facevo cenno prima. Abbiamo la consapevolezza che l'efficacia di quel provvedimento non era stata solo un elemento di penalizzazione: l'efficacia di quel provvedimento sarà nell'aver portato a casa la riforma e a quel punto il vantaggio sarà per tutti. Per le aziende sicuramente è stato un danno, ma questo danno può ridursi se il sistema trova il suo elemento virtuoso; i consumatori, d'altra parte, potranno cogliere l'efficacia del provvedimento non in negativo, ma nel quadro di un sistema che affronta i problemi a livello strutturale.

Un ultimo riferimento riguarda l'Istituto che ci ospita: Presidente, noi in quel documento abbiamo inserito un punto di potenziamento del ruolo di vigilanza dell'Istituto perché ne siamo fermamente convinti e ci muoveremo in questa direzione. Noi riteniamo che il ruolo dell'Istituto deve essere certamente di vigilanza sul funzionamento delle imprese, ma sempre di più deve essere una vigilanza sul funzionamento del sistema. Noi non vogliamo domandarci ora se sia necessario o meno istituire una nuova authority; è un problema che riguarderà il prossimo Governo. È noto come, al momento, ci sia una riflessione sul numero delle authority nel nostro Paese.

Abbiamo preferito in questo documento procedere con un approccio un po' più graduale, ma più praticabile. In pratica, si è preferito intanto rafforzare i poteri di vigilanza dell'Istituto non solo per il funzionamento delle imprese ma anche per un buon funzionamento del mercato, e questo significa avere anche una capacità di protezione sul sistema dei consumatori. La banca dati e le modalità con cui si vuole istituirla vanno in questa direzione.

Queste sono alcune scadenze ravvicinate che ci proponiamo per rendere operativa l'azione del Governo ed arrivare a quell'approdo positivo di cui tutti insieme potremo valutare l'efficacia soprattutto fra qualche settimana.

Intervento del Dr. Paolo Landi
Segretario Generale ADI CONSUM

Vorrei ringraziare il dott. Manghetti per aver dato la possibilità anche alla Associazione dei Consumatori di poter esprimere qualche opinione in merito al tema della R.C. Auto, poiché questo Protocollo raggiunto dove si delinea una riforma del settore R.C. Auto ha visto un ruolo importante delle associazioni dei consumatori.

Vorrei limitarmi ad alcuni brevi flash e riprendere alcune proposte.

Il Dr. Desiata parlava di una situazione inaudita rispetto al blocco delle tariffe, io condivido questo concetto, ma condivido anche il fatto che una situazione inaudita era anche quella di marciare a un livello di tariffe di dieci volte superiore al tasso di inflazione e chiaramente non era possibile che un settore importante come quello assicurativo poteva chiamarsi al di fuori di quella che era una strategia generale, soprattutto perché nel momento in cui si marciava su questi livelli il tutto era dovuto al fatto che una serie di problemi venivano continuamente ripetuti e denunciati, ma nessuno ci metteva mano per cercare di affrontarli.

Io credo che il pregio di questo Protocollo che è stato sottoscritto al tavolo di concertazione che prevede oltre 30 provvedimenti è il fatto che consumatori, Governo, organismo di vigilanza e imprese di assicurazione concordano su tutta una serie di soluzioni da dare per cercare di contenere le tariffe e migliorare la qualità e la concorrenza.

Io, e l'associazione dei consumatori, condividiamo l'esigenza di rafforzare i poteri dell'organismo di vigilanza, non soltanto riferiti alle compagnie di assicurazione, al verificare che ci siano sul mercato compagnie che rastrellano premi e poi non pagano i sinistri, ma debba essere rafforzata la vigilanza anche rispetto alle tematiche ed ai rapporti con l'assicurato. Dal momento che le tariffe sono liberalizzate, e noi siamo d'accordo che debba essere così, nessuno propone il ritorno indietro. Quando si verificano problemi deve essere l'organismo di vigilanza ad intervenire per riportare le regole del gioco in termini chiari e trasparenti.

Riteniamo che adesso vi sia un problema che richiede l'intervento dell'organismo di vigilanza, legato al fatto che si sta verificando un processo troppo esteso di messa alla porta di quegli assicurati che hanno un sinistro. Io voglio ricordare che non ci si assicura per pagare solo un premio, ci si assicura per quello che in previsione può essere un rischio. Oggi verificiamo il mettere alla porta in maniera troppo allegra tutta una serie di assicurati nel momento in cui hanno un sinistro e riteniamo che qui c'è una violazione

della legge che impone l'R.C. Auto obbligatoria e che ciò richieda un intervento perché la reciprocità può valere se siamo in una pari situazione, ma non può valere quando scatta un bisogno a cui fa seguito la disdetta da parte della compagnia.

Occorre individuare il problema, procedere a delle soluzioni e credo che in queste situazioni l'organismo di vigilanza può svolgere un ruolo molto concreto.

Prima richiamavo il discorso del Protocollo. Io concordo pienamente con quello che diceva il Sottosegretario che una parte di questi provvedimenti è importante che arrivino in approvazione in questi mesi, entro la fine di questo anno, perché se ci fossero segnali diversi finiremmo per mettere in crisi tutto il lavoro che abbiamo fatto, e io spero che nell'approvazione di tutti quei provvedimenti ci siano tutti quelli prospettati, incluso quello che separa gli onorari dai risarcimenti che è una cosa estremamente importante e che io temo, se non c'è un'azione congiunta da parte di tutte le persone interessate e da parte di tutti i firmatari del protocollo, rischi di essere messo in discussione.

Ma vorrei anche aggiungere che se c'è un ruolo del Parlamento, e verificheremo se il Parlamento sarà in grado di rispettare questi impegni, c'è anche un ruolo delle compagnie perché tutta una serie di provvedimenti riguardano comportamenti, scelte delle compagnie.

La sfida non può essere soltanto rivolta al Parlamento, deve essere rivolta anche alle compagnie per vedere quanti di questi impegni devono trovare una immediata attuazione a livello di territorio o a livello delle singole compagnie interessate per concretizzare tutte le cose scritte nel Protocollo; e mi riferisco alle polizze bonus/malus + franchigia, al tema della conciliazione, del perito terzo e del medico terzo, che possono ridurre notevolmente quelli che sono gli oneri e i tempi di liquidazione, alla sperimentazione della scatola nera, cioè tutto un pacchetto di provvedimenti che impegna le compagnie. Propongo una riflessione per vedere come questi possano essere attuati nel più breve tempo possibile nell'ambito di un rapporto negoziale che abbiamo avviato.

In merito al discorso del danno biologico, certamente c'è la soluzione concordata per le micropermanenti, c'è però l'esigenza di una soluzione strutturata. Nel Protocollo non abbiamo scritto che il tema della soluzione strutturata viene rinviato a un gruppo di lavoro perché la mia esperienza è che i gruppi di lavoro 9 volte su 10 nella scuola servono per approfondire le cose, in politica 9 volte su 10 servono per non fare nulla, per rinviare il problema, e noi non vogliamo rinviare il problema. Il gruppo di lavoro deve prendere in considerazione le ipotesi già elaborate e arrivare a definire una ipotesi concreta che può andare in Parlamento e qui, a mio avviso, si può fare qualcosa di più: nel momento in cui si dovesse arrivare ad un accordo, quello diventa il punto di riferimento da applicare immediatamente in attesa di una possibile soluzione legislativa. C'è l'esigenza di stringere i tempi sia nella soluzione legislativa e sia in una possibile soluzione negoziata che permetta di attuare l'iniziativa.

Concludo dicendo che il Protocollo ha rappresentato una esperienza positiva sulla quale si deve continuare per trovare concretamente delle soluzioni a tutti gli altri temi individuati senza restare in attesa dei soliti provvedimenti legislativi che necessitano di tempi storici lunghi.