

SENATO DELLA REPUBBLICA

— X LEGISLATURA —

10^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Industria, commercio, turismo)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE TARIFFE DELL'ASSICURAZIONE OBBLIGATORIA DEGLI AUTOVEICOLI

2° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 11 GENNAIO 1989

(Pomeridiana)

Presidenza del Presidente CASSOLA

INDICE**Audizione delle Associazioni di utenti e consumatori**

PRESIDENTE	Pag. 3, 6, 10 e <i>passim</i>	DE VITA	Pag. 6, 13
ALIVERTI (DC)	10, 11	DONA	12
CONSOLI (PCI)	8	LANDI	11
GALEOTTI (PCI)	10	LITTA	3
LA RUSSA (MSI-DN)	8	VENNI	12

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il signor Gaetano Arciprete, della lega dei consumatori ACLI, l'ingegner Enrico De Vita, del Movimento consumatori, il signor Vincenzo Dona, dell'Unione nazionale dei consumatori, il signor Michele Grippa, della Agrisalus, i signori Paolo Landi e Oreste Anichini, della Adiconsum CISL, l'avvocato Pietro Litta e il dottor Giuseppe Scrofina, della Assoutenti, il signor Franco Venni e la signora Anna Sciaperoni, della Federconsumatori.

I lavori hanno inizio alle ore 17.

Audizione dei rappresentanti delle Associazioni di utenti e consumatori.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulle tariffe dell'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli. Riprendiamo l'indagine sospesa nella seduta antimeridiana.

È oggi in programma l'audizione dei rappresentanti delle Associazioni di utenti e consumatori.

Vorrei ringraziare gli ospiti per aver accolto il nostro invito. La Commissione industria sta svolgendo una indagine conoscitiva sul settore della assicurazione obbligatoria degli autoveicoli e vorremmo conoscere la vostra opinione.

LITTA. Parlerò a nome del coordinamento nazionale consumatori ed utenti, che ritiene positiva la decisione assunta dalla Commissione industria del Senato di effettuare un'indagine conoscitiva sulle tariffe della assicurazione obbligatoria RCA ritenendo che ciò possa portare un serio contributo alla soluzione dei gravi problemi che ci sono nel settore.

Un'efficace riforma del sistema dovrebbe creare condizioni di libera concorrenza fra le compagnie. Il che significa non più la determinazione di un premio globale uguale per tutte le imprese, ma la fissazione di un premio puro (cioè destinato al solo pagamento dei sinistri) stabilito dalla legge e l'indicazione dei relativi servizi che devono essere assicurati all'utente previa consultazione con le associazioni dei consumatori, lasciando libere le compagnie di applicare ciascuna il proprio caricamento (cioè, le spese di gestione del ramo).

Anche quest'anno il Comitato interministeriale prezzi è stato chiamato all'aggiornamento delle tariffe dell'assicurazione obbligatoria. Tra le tante tariffe e prezzi amministrati dal CIP, nessuna gode di aumenti di uguale frequenza e regolarità. Inoltre, denunciando ed eleviamo la nostra protesta per la particolarità di trattamento riservato dalla legge alle imprese di questo settore, con l'esclusione della Commissione centrale prezzi - organo consultivo di ampia competenza

e aperto agli utenti - e la sua sostituzione con la commissione costituita *ad hoc* con l'articolo 11 della predetta legge, la Commissione Filippi. Questa commissione attualmente è composta da persone tutte legate alle compagnie e non ci risulta che abbia mai realizzato nessun controllo sui costi effettivamente sostenuti, con l'intenzione di avviare il solito gioco delle parti che permette agli organi ministeriali di dimezzare una o due volte la cifra, lasciando però alla fine il margine per un «piccolo» aumento, che è invece del tutto ingiustificato.

È anche e soprattutto compito dello Stato porsi come difensore degli interessi del cittadino inerme dinanzi alle ingiustificate richieste delle imprese assicurative. Voglio leggervi un passo che forse per qualcuno dei senatori sarà già noto, ma lo riportiamo volutamente per la sua validità; esso è tratto dagli atti dell'indagine conoscitiva svolta in materia, conclusasi nell'aprile 1983.

«Lo Stato non può ridursi a semplice spettatore, ma deve piuttosto farsi ispiratore di una visione di programmazione finalizzata del comparto, nella funzione di forza trainante e di controllo dei processi economici, onde evitare che essi cedano a forme assistenziali ed incontrollate tentazioni speculative del mercato assicurativo.

In tali prospettive le imprese assicurative devono operare secondo una nuova ed equa via che, massimizzando la quota di premio restituita al danneggiato con la corretta prestazione assicurativa, privilegi i diritti degli utenti.

Tutto questo impone alle imprese una più moderna cultura del rischio, un diverso modo di esercitare in Italia l'attività assicurativa. Ciò impone in primo luogo il contenimento dei costi di gestione. La scelta europeistica impone alle imprese assicuratrici italiane di misurare la loro efficienza sul mercato e di accrescere la loro competitività. Per fare ciò occorre operare incisivamente onde evitare che l'incremento dei costi sia puramente e semplicemente ribaltato sull'utenza.

Da qui la necessità dell'incremento della produttività, con l'utilizzazione del patrimonio umano e materiale onde far conseguire la necessaria redditività al sistema.

Da qui la necessità di correggere le distorsioni attualmente esistenti eliminando quelle commistioni con il mondo della finanza che risultino pericolose ed aleatorie.

La razionalizzazione del mercato assicurativo, il superamento di rigidità generatrici di appiattimenti, la crescita di una sana concorrenzialità tra una pluralità di soggetti e di imprese, impongono - come per ogni servizio - una gestione efficiente con costi bassi e contemporaneamente con prestazioni efficaci; tutto ciò riguarda l'intero mercato e non solamente fasce limitate dello stesso. Se, infatti, si nota una minore incidenza dei costi a livello di imprese medio-grandi le differenze rispetto al resto del mercato sono modeste.

Tale razionalizzazione comporta la risoluzione di due vincoli che sono solo in apparenza contrastanti: ridurre e contenere al massimo i costi, conservare e sviluppare l'occupazione del settore.

Contenimento dei costi dunque: in vista di ciò, come ripetutamente richiesto nel corso dell'indagine, sarebbe sommamente auspicabile, e dunque da incentivare anche con provvedimenti legislativi, oltre che con lo snellimento di molte procedure inutili, la consorziazione di

alcuni servizi tra le imprese, particolarmente quelli relativi alla liquidazione dei sinistri e ai centri di elaborazione dati, per lo meno per quanto attiene alla RCA.

Questo permetterebbe, tra l'altro, alle imprese assicuratrici che hanno dimensioni ridotte di fornire buone prestazioni a costi non eccessivi e, in definitiva, favorirebbe l'utenza».

Ciò premesso il coordinamento ritiene del tutto ingiustificate le richieste di aumento dell'ANIA, che risultano incomprensibili alla luce di osservazioni e comparazioni non sintetizzabili in poche righe. A ciò si aggiunge la scadente qualità del servizio offerto e l'equivoca applicazione del meccanismo del *bonus-malus*.

Al Ministro il coordinamento chiede di mantenere ferme le attuali tariffe emanando un provvedimento recante la proroga del provvedimento CIP n. 8 del 1988.

Nel contempo, il coordinamento - dopo aver acquisito atti e documenti che dal 1976 ad oggi hanno legittimato nel corso di questi anni gli aumenti tariffari - è disponibile a confrontarsi con la Commissione Filippi, con l'ANIA e con il Ministro, per valutare in un modo più approfondito e più equo il sistema tariffario della RCA obbligatoria.

In specifico, il coordinamento si riserva di far seguire a codesta Commissione una più approfondita relazione sui problemi in merito al sistema assicurativo obbligatorio che riteniamo debbano essere affrontati per una più adeguata tutela dell'utenza.

Citerò alcuni dati per confrontare il mio ragionamento anche perchè siamo stati sommersi da una miriade di cifre venute da più parti. Come poveri utenti abbiamo rilevato su documenti del conto consortile, esaminati nel brevissimo tempo, che i sinistri accaduti nel 1981 e pagati nello stesso anno di accadimento dalle compagnie di assicurazioni rappresentano per entità il 63,67 per cento, pari a 1.316.653, su un totale di sinistri avvenuti nel 1981, e sino al 1987 pagati, di 2.067.639. Ma questi sinistri sono stati pagati con un costo medio di circa 371.000 lire nel 1981, e un costo medio di 9.695.521 lire nel 1987. Suscita qualche perplessità in noi il fatto che l'esborso totale del 1981, relativo ai sinistri accaduti nello stesso anno, ha comportato un esborso totale per le compagnie di assicurazioni di circa 488 miliardi, con un valore monetario in percentuale del 34,75 per cento del totale liquidato. Mentre nel corso degli anni successivi e relativi al 1981, è stato pagato il 65,25 per cento, su un totale generale di 1.406 miliardi. Nel 1982, infatti sempre per quanto riguarda sinistri relativi al 1981, sono stati pagati 612.738 sinistri e via decrescendo fino ad arrivare al 1987 quando sono stati liquidati circa 4.493 sinistri relativi al 1981.

Tutto ciò purtroppo non può che confermare in noi la convinzione che queste tariffe devono essere riviste e valutate alla luce di criteri e valutazioni più seri, ma soprattutto diversi.

La gestione dei premi puri e dei caricamenti così come fino ad oggi è avvenuta non ci soddisfa. La nostra associazione è disponibile ad un incontro, dopo aver avuto il tempo di esaminare tutte queste cifre. Purtroppo abbiamo bisogno di tempo per far sì che i nostri esperti possano esaminare i dati forniti dalle compagnie: solo così potremo dire se i calcoli dei costi sono giusti. Sappiamo bene però che la qualità del

servizio è scadente e che annualmente avviene una revisione della tariffa: ma chi si trova *in bonus* può al massimo arrivare alla prima classe superiore, anche se sono vent'anni che non provoca un incidente. In tal modo l'automobilista attento e prudente è costretto a pagare gli aumenti tariffari per quello indisciplinato.

PRESIDENTE. Avete dei dati delle tariffe praticate negli altri paesi europei con i quali confrontare quelli italiani?

DE VITA. Le tariffe italiane sono mediamente più basse rispetto agli altri paesi della CEE: vanno da un 10 per cento ad un 30 per cento in meno. I motivi di tale differenza sono tre: il parco circolante italiano in termini di potenza fiscale è circa del 30 per cento inferiore a quello tedesco (questo sarebbe già sufficiente a giustificare la differenza tariffaria); inoltre vi sono differenze nel servizio reso e per quanto concerne i massimali. I massimali in Danimarca sono intorno ai 9 miliardi e quindi la differenza è evidente. Il servizio reso è molto diverso, soprattutto in termini di ritardo nei pagamenti.

Uno studio del Movimento consumatori comunque potrebbe, a 15 anni dall'entrata in vigore dell'assicurazione di responsabilità civile auto obbligatoria, rappresentare a questa Commissione parlamentare le storture più evidenti manifestatesi in questi anni, in modo che possano essere adottate le necessarie misure legislative.

Innanzitutto evidenziamo la mancanza di una corretta informazione. Quella fornita alla stampa (il Movimento consumatori è formato da esperti e giornalisti) è esclusivamente di fonte ANIA e non esiste una controparte.

L'ISVAP, la Commissione Filippi e vari organi costituiti *ad hoc* non sono fonte di informazione e non commentano neanche i dati forniti dall'ANIA. Valga un esempio: nel dicembre scorso l'ANIA ha diffuso il suo documento informativo insieme a vari comunicati stampa, ripresi dagli organi di informazione, nei quali si evidenziava che nel 1987 il premio della RCA non era aumentato perchè la delibera CIP non l'aveva consentito.

Se voi analizzate però i dati del conto consortile vi accorgete che c'è stato un aumento sensibile. E che tale aumento rappresenta una sorta di automatismo che accompagna ogni anno il monte premi. Un conto è parlare di tariffa, e un altro di premio medio.

Ad esempio, per il 1987, se prendiamo il totale dei premi incassati e lo dividiamo per il numero totale degli assicurati scopriamo che vi è stato un aumento del 6,1 per cento rispetto all'anno precedente. Si tratta di un aumento molto forte dovuto al fatto che il parco automobilistico si è spostato verso massimali più elevati e verso cilindrate e potenze fiscali più alte. Tuttavia i giornali non hanno riportato questo incremento. Infatti nei documenti dell'ANIA per l'anno 1987 graficamente non appare alcun aumento, ma ciò per il fatto che ci si riferisce alla tariffa e non all'ammontare dei premi, o meglio non al premio medio. Ciò accade tutti gli anni ed accadrà anche il prossimo anno quando l'ANIA chiederà un aumento del 19,3 per cento adducendo il fatto che l'inflazione sarà presumibilmente pari al 5 per cento e che di un altro 5 per cento aumenterà il costo della

manodopera. Si dimentica che il parco vetture si sta evolvendo verso automobili più costose, che comportano massimali maggiori; il che farà sì che l'ANIA godrà di un ulteriore aumento medio che per il prossimo anno abbiamo valutato intorno al 9 per cento.

Inoltre vi è un problema di mancanza di rappresentatività dei consumatori nel conto consortile e nelle commissioni consultive per i problemi assicurativi. Le associazioni di consumatori non hanno la possibilità di disporre di documentazioni corrette e non sono garantite sulla veridicità dell'informazione, sul controllo, sulla formazione dei dati ed infine non possono intervenire nella definizione delle tariffe.

Vi è poi mancanza di competitività nel sistema assicurativo. L'imposizione della tariffa unica, inizialmente voluta per evitare gestioni finanziarie rischiose con capitali della collettività, di fatto non ha impedito che una percentuale di aziende assicurative nel corso degli anni fosse ugualmente condannata alla liquidazione coatta. Si tratta di una percentuale elevata in relazione ai controlli esercitati e allo spirito della legge. Se poi consideriamo che il costo di tali gestioni fallimentari, e del personale riassunto dalle altre compagnie, ha gravato due volte sulla collettività, dobbiamo seriamente ritenere che l'obiettivo sociale che l'assicurazione obbligatoria RCA intendeva perseguire non è stato raggiunto.

Un ulteriore punto su cui è opportuno soffermare la nostra attenzione è costituito dall'assenza di qualsiasi interesse da parte delle compagnie assicuratrici alla prevenzione e alla riduzione degli incidenti. Il fatto che le compagnie non abbiano nel loro insieme raggiunto accordi per far sì che venissero introdotti gli obblighi concernenti le cinture di sicurezza, il casco e i limiti di velocità e che non abbiano effettuato o promosso studi e ricerche sulla sicurezza attiva e passiva degli autoveicoli, è la prova migliore di questa mancanza di interesse. D'altro canto il meccanismo di formazione delle tariffe, che adegua comunque i premi alla sinistrosità e, peggio ancora, il timore di una riduzione della massa globale dei premi incassati conseguente ad un eventuale diminuzione dei sinistri, rappresentano il più efficace deterrente, a detta della stessa ANIA, rispetto ad un impegno da parte delle compagnie assicuratrici nel campo della prevenzione. L'ANIA è spaventata dall'ipotesi che gli incidenti diminuiscano con la conseguente riduzione del monte globale dei premi. Un adeguato incentivo alla riduzione dei sinistri, invece, rappresenta il punto essenziale da introdurre urgentemente mediante lo strumento legislativo. Tale incentivo dovrebbe essere automatico.

Vi è inoltre una mancanza di incentivi al miglioramento del servizio. L'assicurazione RCA anche in questo caso non ha in sé meccanismi automatici per riuscire a conseguire un servizio di livello europeo. Anzi, poichè il servizio non viene offerto al proprio assicurato ma alla controparte, inefficienze e ritardi nelle perizie e nelle liquidazioni diventano elementi insiti nella struttura, non gravano sul portafoglio delle polizze e favoriscono perversamente la redditività delle imprese. Le aziende che fanno eccezione a questa regola sono quelle destinate alla liquidazione coatta.

Un altro elemento da considerare è dato dallo sviluppo insufficiente della personalizzazione delle tariffe. Mi riferisco in particolare allo

sconto del 30 per cento per l'automobilista che per dieci o venti anni non abbia avuto incidenti, sconto che viene raggiunto dopo ben cinque anni dall'ingresso nella classe sesta. Ciò assume particolare valore in considerazione degli altri coefficienti negativi che sono indipendenti dal comportamento dell'automobilista e che possono arrivare a far aumentare la tariffa fino a ben sei volte. Infatti la suddivisione per potenza fiscale e per zone territoriali dà luogo ad aumenti su un versante e sull'altro ben più rilevanti dello sconto. Questi due parametri sono da considerare rischi potenziali e non effettivi; sono parametri anacronistici che non tengono in minimo conto la prudenza e l'abilità di guida dell'automobilista e soprattutto non lo incentivano a ridurre gli incidenti. Posso fare un esempio per esplicitare meglio questa situazione: un automobilista appartenente ad una certa zona territoriale (per esempio, Genova) proprietario di una vecchia vettura con alimentazione a gasolio e con 1900 centimetri cubici di cilindrata, il quale non abbia avuto incidenti negli ultimi dieci anni, paga e continuerà a pagare sei volte di più di un neo patentato appartenente ad un'altra zona territoriale (per esempio, Enna) anche qualora questi abbia subito già un incidente. Tutto ciò determina negli automobilisti uno stato d'animo che non li spinge a ridurre il numero degli incidenti perchè basta cambiare automobile o targa per perdere tutti i vantaggi e peggiorare la propria situazione.

LA RUSSA. L'ingegner De Vita si è lamentato per l'assoluta mancanza di impegno da parte delle compagnie assicuratrici per una campagna di prevenzione degli incidenti; deve però rendersi conto che le compagnie assicuratrici non sono tenute a fare quello che egli richiede perchè tale compito spetta ai pubblici poteri ed è per questo che lo invito a fare delle proposte concrete. Ad esempio l'aver stabilito dei limiti di velocità più ristretti, così come ha fatto il ministro Ferri, costituisce un'opera di prevenzione.

Per quanto riguarda un'ulteriore affermazione che ho ascoltato secondo cui le compagnie assicuratrici dovrebbero ridurre i costi, mi chiedo se ciò sia nelle loro possibilità o se invece i costi stessi debbano essere considerati estranei all'operato delle compagnie.

Per le spese ospedaliere, per i costi di riparazione e dei ricambi le compagnie di assicurazione non possono far niente: sono quel che sono. Mi pare che in questo momento i problemi provengano dalla situazione di fatto della quale non si può che prendere atto.

Avete dato atto che le tariffe in Italia sono mediamente inferiori rispetto a quelle degli altri paesi comunitari, mentre la frequenza degli incidenti in Italia risulta essere superiore. Infine avete accennato al fatto che è vero che le tariffe in Italia sono più basse, ma i massimali aumentano. Questo avviene perchè i costi delle macchine aumentano, visto che sono sempre più comode e costose. Quindi, poichè le macchine diventano più costose, il costo degli incidenti aumenta; un conto è danneggiare una macchina che costa dieci milioni, un conto è danneggiarne una da quaranta. Faccio presente che proprio in questi giorni la FIAT ha annunciato un aumento del costo di tutte le sue autovetture.

CONSOLI. Sono tentato di parlare non come legislatore, ma come consumatore; però, come ho fatto stamattina quando è venuta l'ANIA,

parlerò da legislatore anche adesso, non come consumatore. Pur avendo l'interesse a veder diminuito il premio che pago alla mia compagnia di assicurazione ho il buon gusto di esser capace di distinguere la mia posizione di legislatore da quella di consumatore; sarebbe opportuno che questo fosse fatto da parte di tutti, perchè è una vera indecenza che qualcuno parli per conto dell'ANIA quando abbiamo già ascoltato questa associazione stamattina.

Ritengo giustificata la richiesta che nella determinazione delle tariffe siano presenti i consumatori e da questo punto di vista la tesi che ci è stata prospettata fa riferimento al fatto che il meccanismo di determinazione delle tariffe nel settore RCA è diverso da quello dei prezzi controllati o amministrati. Quindi esprimo consenso su questa ipotesi di partecipazione dei consumatori alla determinazione delle tariffe.

Vorrei capire meglio la proposta di distinguere tra una tariffa determinata dal potere pubblico attraverso una istruttoria, la consultazione e il parere di tutte le parti interessate, relativa al premio puro e, invece, la previsione di una parte del caricamento che verrebbe lasciata libera. Sono disponibile ad esaminare la questione con molta apertura e disponibilità perchè ne capisco lo spirito; però: sono state valutate tutte le conseguenze?

Una tesi che viene sostenuta a questo proposito, l'abbiamo ascoltata anche questa mattina, è che in questo settore, dato che l'assicurazione è obbligatoria, occorre evitare una liberalizzazione che potrebbe portare ad una distorsione nel mercato dove le imprese più deboli potrebbero essere indotte a praticare prezzi più bassi, con tutte le conseguenze che ne potrebbero derivare. Questa mi sembra l'obiezione che viene avanzata rispetto alla vostra proposta: avete valutato questa obiezione? E come rispondete?

Nella determinazione dei costi tariffari si guarda, da una parte, a quello che è successo in passato (andamento dei prezzi, dei servizi collegati), dall'altra alle previsioni future. Questo elemento di aleatorietà porta l'ANIA ad avanzare richieste che francamente mi sembrano spropositate, ma lo possono fare perchè si tratta di costi futuri. La Commissione Filippi da questo punto di vista ha agito attraverso la costruzione di modelli teorici per le singole voci. Ritenete che questo sistema vada bene o debba essere modificato?

Il professor Filippi, per quanto riguarda tale questione, ha detto di non tener conto del comportamento delle singole compagnie, ma di agire sulla base di un livello teorico di efficienza. Ritenete questa operazione corretta o bisogna pensare a qualcosa d'altro?

A questo punto vorrei porre un'altra domanda. Uno degli elementi sui quali si basa di solito la richiesta delle compagnie dell'ANIA è il fatto che in Italia la frequenza dei sinistri è elevata e alcuni di questi sinistri sono attribuibili a fenomeni di malcostume.

Proprio in relazione a questo fatto fu inventata la polizza *bonus-malus*. A vostro avviso queste distorsioni potrebbero essere ridotte se la compagnia assicuratrice si facesse carico presso strutture di sua fiducia della riparazione del danno subito dal suo assicurato, almeno in quei casi in cui è configurabile il fenomeno distorsivo?

GALEOTTI. Vorrei sapere se negli anni passati la Commissione Filippi (che ha sempre fatto proposte di gran lunga inferiori a quelle dell'ANIA) ha avuto incontri con l'utenza o se ne ha avuti quest'anno.

In secondo luogo, ringraziandovi del materiale che ci avete fornito vorrei esprimere una mia preoccupazione per un diverso sistema per la determinazione delle tariffe, ove questo non venisse inquadrato in una complessiva modifica della legislazione relativa alla RCA. Vorrei sapere se siete a conoscenza dei disegni di legge relativi a modifiche della disciplina dell'assicurazione RCA presentati in Parlamento da alcuni Gruppi e del fatto che anche il Governo sta predisponendo una propria iniziativa legislativa in tale direzione. Oltre alle vostre valutazioni sulle iniziative legislative testè richiamate, desidererei conoscere il vostro giudizio in merito alle richieste tariffarie venute dalle società di assicurazione.

Negli anni scorsi gli adeguamenti tariffari relativi al 1987 e al 1988 sono stati inferiori alle richieste dell'ANIA: ritenete che l'incremento richiesto quest'anno (del 19,3 per cento) possa rappresentare una sorta di tentativo di recupero di quanto non ottenuto negli anni precedenti (cosa che sarebbe inammissibile in base alla disciplina attuale)? Quali sono le vostre impressioni?

ALIVERTI. Poc'anzi è stata citata come esempio la insufficiente valutazione del caricamento. Siccome la fissazione dei premi è determinata da almeno quattro parametri (l'andamento dei costi, la frequenza dei sinistri, il rendimento delle riserve e le condizioni di sicurezza) certamente non valutabili in termini percentuali, quali ritenete possano essere i parametri su cui si possa meglio operare?

Quando si è parlato questa mattina del caricamento, il professor Filippi ha affermato che l'Unipol si è distinta dalle altre compagnie per aver fatto una proposta più contenuta, anche se la percentuale riferita al caricamento grosso modo è la stessa. Ciò vuol dire che la differenza di 7 punti tra la proposta dell'Unipol e quella dell'ANIA va ricercata altrove.

La seconda questione è relativa ad una scelta di indirizzo. In definitiva si potrebbe anche concludere, in base ad alcune considerazioni qui fatte, che la generalità delle compagnie nel nostro mercato anzichè favorire la concorrenza favorisce la tendenza contraria. Per ottenere un comportamento diverso occorre diminuire il numero delle compagnie presenti nel mercato o perseguire una diversa linea di tendenza?

Infine, questa mattina ci siamo molto soffermati sul traguardo del 1992 e sulle prospettive che si apriranno anche per il nostro mercato. Ritenete che a quella data saremo allineati con le compagnie straniere o dovremo sottostare ad una concorrenza che porterebbe inevitabilmente ad una diseguaglianza nelle tariffe?

PRESIDENTE. Vorrei porre un'ultima domanda. Anch'io sono d'accordo su una presenza delle associazioni degli utenti e dei consumatori nelle sedi decisionali, ma quali possono essere i criteri per scegliere le associazioni dei consumatori?

C'è un problema di rappresentatività, che forse dovremmo risolvere in qualche modo: potreste darci un vostro suggerimento?

LANDI. La richiesta di aumento è ingiustificata anche alla luce di una serie di considerazioni che non possono essere smentite. Vediamo ora di elencarle.

Lo stesso Ministero ha fornito un dato secondo cui gli incidenti sono diminuiti mentre l'ANIA sostiene che il costo medio è aumentato. L'ANIA però non dice che è aumentata anche la cilindrata media delle autovetture per cui l'utente paga mediamente di più rispetto allo scorso anno. Inoltre con l'aumento della cilindrata media migliora anche il livello di sicurezza. Vi sono poi dei provvedimenti presi dal Governo in ordine ai limiti di velocità che avranno una loro incidenza concreta sul numero totale degli incidenti. Inoltre va considerato che tutte le imprese di qualsiasi settore stanno oggi riducendo i costi di gestione perchè l'informatizzazione e l'innovazione tecnologica consentono dei risparmi enormi; non è possibile quindi accettare che nel settore assicurativo di tutto ciò non si tenga assolutamente conto. Inoltre non si tiene conto nemmeno del fatto che ci avviciniamo alla fine dell'esperienza del *bonus-malus* e mentre prima per gli automobilisti che non avevano incidenti era prevista una riduzione, in futuro questa previsione non vi sarà più. Inoltre è invalso un certo malcostume da parte delle compagnie assicuratrici per cui, nel momento in cui l'automobilista cambia la propria vettura, non mantiene la propria classe di appartenenza e deve invece ripartire da quella peggiore.

ALIVERTI. Ciò accade solo nel caso in cui si cambi anche la compagnia assicuratrice.

LANDI. Mi risulta che ciò accada anche quando l'automobilista mantiene la stessa compagnia. Un altro malcostume che riguarda le polizze per furto ed incendio concerne il fatto che, dopo che l'automobilista ha assicurato la propria autovettura nuova, se non è lui a chiedere una riduzione di anno in anno, pagherà sempre lo stesso premio.

Queste considerazioni devono portare ad un pronunciamento in favore di un blocco delle attuali tariffe. Inoltre, rispetto al contesto europeo, non vorrei che fosse travisata una posizione che è stata qui espressa. Occorre far riferimento alla media della cilindrata del parco automobilistico di ciascun paese e quindi prendere atto che questo dato è molto diverso in Germania e in Olanda rispetto a quello che si registra in Italia. Affermare che le nostre tariffe sono più basse rispetto a quelle di altri paesi non è corretto perchè il confronto va fatto tenendo conto del differente valore della cilindrata media. Sappiamo che il rapporto Cecchini sul mercato europeo del 1992 indica con estrema chiarezza che in Italia banche e assicurazioni sono i due settori meno adeguati al contesto europeo. In quel rapporto vengono riportati dati estremamente analitici per quanto riguarda questi settori. Vi è quindi l'esigenza di bloccare le tariffe e di rivedere l'intera normativa per evitare che l'utente subisca dei danni in relazione alle questioni che ho evidenziato.

Occorre quindi verificare quale può essere il coinvolgimento delle associazioni di utenti e consumatori rispetto a queste esigenze. Attualmente esiste un coordinamento tra tali associazioni che ha portato

alla presentazione ai partiti ed al Governo attraverso la mediazione di alcuni senatori e deputati, di una proposta di legge-quadro sui diritti del consumatore nel nostro paese. Vi sono inoltre altri disegni di legge al riguardo presentati nei due rami del Parlamento. In essi vengono indicati i criteri di rappresentatività delle associazioni di utenti e consumatori. Naturalmente auspichiamo che questa Commissione si adoperi affinché il disegno di legge da noi promosso possa proseguire nel suo *iter*. Siamo infatti l'unico paese senza una legge-quadro sui diritti del consumatore.

DONA. Condivido la preoccupazione del senatore Aliverti circa il fatto che il numero delle compagnie presenti nel mercato costituisce uno dei motivi per cui i costi restano alti. È un problema che comporta le stesse conseguenze della polverizzazione del commercio. Si pensa infatti che molti negozi significhino molta concorrenza, ma in effetti i prezzi si livellano sulla base delle condizioni del peggiore di questi negozi. Lo stesso avviene per le tariffe nel campo assicurativo. Se si trovasse il modo per contenere il numero delle compagnie, penso che ciò non potrebbe che portare dei vantaggi.

Voglio poi rispondere a chi ha manifestato preoccupazione per le condizioni delle compagnie assicuratrici che avrebbero costi insopportabili e per le quali si profilerebbe un futuro terribile. A questo proposito mi permetto di fare una domanda: perchè mai nessuna compagnia abbandona il ramo RCA? Ricordo infatti che, se per l'automobilista è obbligatorio assicurarsi, per le compagnie non è obbligatorio restare in questo ramo.

VENNI. Vorrei rispondere alla domanda che è stata avanzata sul premio puro. Riteniamo che attualmente il premio obbligatorio serva a mascherare l'inefficienza di molte compagnie, le quali poi contribuiscono alla richiesta di aumento complessivo. Sarebbe molto più opportuno che il premio puro fosse determinato esclusivamente sulla base di fattori esterni alla competenza gestionale delle singole compagnie, mentre il costo gestionale, comprese anche le speculazioni finanziarie, dovrebbe invece rimanere come effetto della concorrenza. Ciò anche in considerazione del fatto che molti profitti a livello finanziario derivano dalle giacenze medie dei sinistri non pagati.

Quanto poi alla libera concorrenza, i servizi per i quali viene attribuito un 30 per cento di costi di gestione nello scorporo del premio non sono adeguati alle richieste che facciamo; occorre che vengano realizzati dei servizi che portino, ad esempio, alla valutazione congiunta delle compagnie e dell'assicurato del valore del massimale, ad un'assistenza migliore, all'informazione sul contratto di polizza e ad altro ancora. Senza contare quella parte di servizi che l'ANIA, in quanto struttura consortile delle compagnie assicuratrici, non realizza in relazione alla prevenzione e alla sicurezza stradale e dei mezzi di trasporto.

Il modello seguito dalla Commissione Filippi va tenuto in considerazione o no? Con tutto il rispetto per il professor Filippi devo dire che forse presenta delle lacune. Ne cito una che non so se sia effettivamente del modello Filippi o se dipenda da una distorsione

nell'applicazione della legge. Se una persona subisce un sinistro all'inizio del suo periodo assicurativo, sia che abbia torto o ragione questa persona viene messa in «stato di osservazione», cioè verrà inserita nella fascia superiore e solo dopo due anni, anche se nel frattempo avrà dimostrato di avere ragione, potrà retrocedere alla fascia precedente. Ritengo poi, che la motivazione che spinge l'ANIA a chiedere un aumento pari al 19,3 per cento sia quella di recuperare i mancati aumenti degli anni scorsi. Un altro motivo, lo si apprende anche dai giornali, pare sia legato al tasso di inflazione, che risulterebbe superiore a quello concordato.

Vorrei sollevare un'altra questione che ritengo di una certa importanza. Se le compagnie di assicurazione si convenzionassero con delle autofficine risolverebbero diversi problemi derivanti dal malcostume e nello stesso tempo l'utente vedrebbe la propria auto riparata a regola d'arte, senza che questa perda il suo valore reale. Questo è molto importante perchè consente di recuperare l'effettivo valore del mezzo, anche se usato. Spesso infatti accade che l'utente viene risarcito, ma non in maniera sufficiente a riparare un mezzo che di per sè non ha molto valore (automobili piccole o vecchie di anni). Non dimentichiamo che un mezzo incidentato riparato male o non riparato può essere pericoloso non solo per il proprietario, ma anche per gli altri automobilisti.

Un'ultima questione che vorrei sottolineare riguarda il sistema di risarcimento adottato dall'INAIL, che tende a fare aumentare i costi, a differenza del metodo previsto dall'INAM, che risultava più rapido e scorrevole.

DE VITA. Desidero rispondere alla domanda del senatore Consoli, il quale chiedeva se sia possibile intervenire per ridurre ulteriormente l'artificiosa moltiplicazione dei sinistri. Sicuramente il fenomeno esiste, lo abbiamo accertato anche attraverso alcune indagini da noi condotte, ma la sua frequenza in Italia è di poco superiore a quella francese. Secondo i dati delle compagnie di assicurazione, la frequenza dei sinistri in Italia si aggirerebbe intorno al 13,8 per cento; ma in realtà risulta una percentuale inferiore: 13,1 per cento di sinistri ogni 100 assicurati. È sempre una frequenza superiore alla media europea, solo la Francia si avvicina a noi con il 12 per cento. Sono convinto però che se nel meccanismo legislativo venissero inseriti degli incentivi (come la personalizzazione del numero degli incidenti per ogni assicurato) probabilmente si ridurrebbe il numero delle denunce. Occorre quindi una riforma del sistema *bonus-malus* tale da incentivare l'utente a denunciare meno incidenti e a impedire le denunce truffaldine; è chiaro che di fronte ad un probabile guadagno di 500 mila lire l'assicurato preferisce pagare le 90 mila lire di differenza del sistema oggi vigente. Il meccanismo perciò deve essere tale da compensare le perdite.

Per rispondere ad un quesito posto da un senatore, desidero portare l'esempio degli Stati Uniti dove le compagnie di assicurazione hanno fondato un ente, l'HLDI, che ha il compito di svolgere ricerche nel campo della sicurezza stradale, fornendo sia agli utenti che alle stesse compagnie di assicurazione degli strumenti tecnici, normativi e pratici che permettono di ridurre e prevenire i sinistri.

Un'altra questione importante è quella dell'adozione obbligatoria delle cinture di sicurezza, cosa che dovrebbe avvenire fra qualche mese. Se i risultati saranno analoghi a quelli ottenuti in altri paesi, in Italia si avranno almeno mille morti in meno ogni anno. Secondo quanto affermato dalle compagnie questi mille morti in meno non incideranno in modo sostanziale; secondo il Movimento consumatori sì, perchè statisticamente ad ogni morto sulla strada si accompagnano 25 feriti più o meno gravi, per cui oltre i mille morti in meno vi saranno anche 25 mila feriti in meno. Ora, il costo sociale di queste perdite è di circa mille miliardi l'anno, dei quali almeno 5-600 miliardi sono a carico delle compagnie. Un tale risparmio non mi sembra di poco conto visti i dati diffusi dal conto consortile relativamente al costo dei sinistri per l'anno 1987, che è di 4.500 miliardi. Quindi, l'introduzione dell'obbligo delle cinture di sicurezza potrebbe comportare un risparmio considerevole per le compagnie e di conseguenza una riduzione di spesa anche per l'utente.

PRESIDENTE. Rivolgo agli intervenuti un vivo ringraziamento e dichiaro conclusa l'audizione.

Il seguito dell'indagine conoscitiva è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 18,30.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. GIOVANNI LENZI