

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

## 10<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Industria, commercio, turismo)  
—————

INDAGINE CONOSCITIVA  
SULL'ATTIVITÀ ASSICURATIVA, CON PARTICOLARE  
RIFERIMENTO ALLA RESPONSABILITÀ CIVILE AUTO

1° Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 23 GENNAIO 2003  
—————

**Presidenza del presidente PONTONE**

## I N D I C E

## Audizione di rappresentanti dell'ANIA

* PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 15, 19 e <i>passim</i>	* CERCHIAI . . . . .	Pag. 4, 16, 19 e <i>passim</i>
* MACONI (DS-U) . . . . .	11	* SACCHETTI . . . . .	21
* BASTIANONI (Mar-DL-U) . . . . .	10		
* BETTAMIO (FI) . . . . .	15		
* DEMASI (AN) . . . . .	12		
TOIA (Mar-DL-U) . . . . .	14		

---

N.B. – L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le Autonomie: Aut; Unione Democratica e di Centro: UDC; CCD-CDU-DE; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Indipendente della Casa delle Libertà: Misto-Ind-CdL; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territorio lombardo: Misto-MTL; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici italiani-SDI: Misto-SDI; Misto Udeur-Popolari per l'Europa: Misto-Udeur-PE.

*Intervengono il dottor Fabio Cerchiai, presidente dell'ANIA, accompagnato dai dottori Fabrizio Rindi, Ivano Sacchetti e Francesco Torri, vicepresidenti; dal dottor Marco Fusciani, direttore dell'area tecnica; dal dottor Alberto De Gaetano, responsabile dei rapporti istituzionali, e dalla dottoressa Gabriella Carmagnola, responsabile dei rapporti con la stampa.*

*I lavori hanno inizio alle ore 8,40.*

#### PROCEDURE INFORMATIVE

##### **Audizione di rappresentanti dell'ANIA**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'indagine conoscitiva sull'attività assicurativa, con particolare riferimento alla responsabilità civile auto.

Con l'audizione odierna ha inizio l'indagine conoscitiva, preannunciata da tempo, ma rinviata a causa di altri impegni improrogabili della Commissione.

Affrontiamo il tema delle assicurazioni in un momento certamente particolare e delicato, nel quale tutti protestano e ognuno sostiene le proprie ragioni, le compagnie di assicurazioni da una parte e i consumatori dall'altra. Mi auguro e spero che l'ANIA, che rappresenta tutte le compagnie di assicurazioni, possa cogliere questa occasione per manifestare la disponibilità ad un confronto in modo da ristabilire un rapporto tra i due soggetti interessati.

Mi permetto di porre alcune domande ai nostri ospiti.

Secondo l'ISVAP, il 2001 può essere considerato un anno di svolta perché – come si legge nella relazione del suo Presidente – «per la prima volta il saldo del conto tecnico del comparto auto nel suo complesso (Rc Auto più danni ai veicoli) è risultato positivo». Ciò nonostante, i premi sono continuati ad aumentare in misura nettamente maggiore rispetto all'andamento dell'inflazione. Vi chiedo come si giustifica questo comportamento delle compagnie.

A seguito della sentenza della Corte di cassazione n. 17475 dello scorso 9 dicembre, milioni di automobilisti sono pronti a rivolgersi, o si stanno già rivolgendo, al giudice di pace per richiedere i rimborsi di una quota dei premi della polizza Rc Auto, illegittimamente pagata nel periodo 1995-2000, così come si evince dal provvedimento dell'*Authority* n. 8546 del 28 luglio 2000 e dalla successiva sentenza del Consiglio di Stato n. 2199 del 23 aprile 2002. Come intendono muoversi le compagnie? Riscariranno direttamente gli automobilisti oppure aspetteranno l'esito dei ri-

corsi, con tutti gli aggravii di spese legali che questa scelta attendista comporterà? In particolare, chi garantirà gli automobilisti dal rischio di eventuali «ritorsioni» in termini di aumenti tariffari e disdette dei contratti?

L'ANIA ha sempre negato l'esistenza di un «cartello» nel settore della Rc Auto. Eppure, non ci risulta che il mercato assicurativo sia caratterizzato da una effettiva concorrenza tra le compagnie, con offerte di polizze Rc Auto al ribasso, così come accade invece in altri settori (quale, per esempio, la telefonia). Vi domando come mai, solo dopo l'avvento della liberalizzazione, è scoppiato il caro tariffe. Eppure, prima del 1994, quando i premi delle polizze erano ancora controllati dallo Stato, le compagnie non versavano in condizioni critiche, né erano alle prese con costi esorbitanti. Come si giustificano queste anomalie? Come mai in Italia la liberalizzazione delle tariffe non ha prodotto gli effetti auspicati, come invece è avvenuto nel resto d'Europa?

Domando se – secondo l'ANIA – è giusto discriminare gli automobilisti con una differenziazione tariffaria spesso esorbitante in ragione della semplice residenza, persino in presenza di identiche condizioni in termini di sesso, età, veicolo, professione ed indice di sinistrosità. Non sarebbe il caso, forse, di individuare criteri più giusti nella determinazione dei premi delle polizze? È possibile che un automobilista virtuoso, per il solo fatto di risiedere in una provincia ad alto indice di sinistrosità, debba essere penalizzato finanche rispetto ad un assicurato che commette incidenti ma ha la fortuna di vivere in una provincia con un più basso indice di sinistrosità collettiva?

È corretto parlare di mercato assicurativo in assenza di parità di condizioni tra i soggetti interessati, nel senso che i consumatori sono obbligati per legge a contrarre la polizza Rc Auto, mentre le imprese assicuratrici sono libere di praticare le tariffe che vogliono? Come si pensa di riequilibrare questo rapporto contrattuale?

Le tariffe vengono stabilite dalle compagnie sulla base di previsioni di spesa. Vi chiedo chi valuta, *a posteriori*, la bontà di queste previsioni e in che modo è possibile garantire agli assicurati una lettura più trasparente dei bilanci delle imprese, stilati in base alle cosiddette riserve. Non sarebbe forse opportuno introdurre un indice di efficienza per valutare il loro operato, anche e soprattutto in termini di gestione degli indennizzi, che incide significativamente sulle risultanze dei bilanci?

Le domande che vi ho rivolto sono numerose ed è probabile che non tutte possano ricevere una risposta immediata, anche se lo spero.

*CERCHIAI.* Se i membri della Commissione concordano con la mia proposta, cercherò di rispondere alle domande rivolte dal Presidente da un punto di vista logico e, se riterrete necessari anche eventuali dati, chiederò l'aiuto dei miei colleghi.

Innanzitutto ringrazio il presidente Pontone ed i membri della Commissione per aver accettato la nostra richiesta di posticipare la data originaria di questo incontro dal 21 al 23 gennaio. Ciò mi ha permesso di essere personalmente presente, mio dovere nonché mio desiderio.

In questa sede mi hanno accompagnato tre vicepresidenti ed alcuni dirigenti dell'ANIA perché ci rendiamo conto dell'importanza che riveste questo incontro per le compagnie di assicurazione. Si tratta di una opportunità per illustrare alla Commissione industria del Senato qual è il nostro punto di vista in merito alla questione in esame.

Il presidente Pontone ha domandato se il 2001 può essere considerato dalle compagnie di assicurazione un anno di svolta per l'andamento della tariffa Rc Auto rispetto al passato, in cui lamentavano sempre conti economici particolarmente sofferenti, e se l'equilibrio tecnico «raggiunto» può lasciar sperare in un contenimento prospettico nella crescita delle tariffe.

La risposta – credo – di tutti noi è la seguente. Se la situazione del contesto della sinistrosità, in termini di frequenza e di costo medio, rimane quella conseguita alla fine dell'esercizio 2001, si può ragionevolmente guardare ad un orizzonte molto più sereno, in quanto il prezzo della copertura Rc Auto è fondamentalmente funzione dei costi che corrispondono ai risarcimenti che si debbono pagare. Quindi, quanto più si riesce a contenere i costi – il costo è il nemico comune sia delle compagnie che degli assicurati – tanto più è ragionevole attendersi che i prezzi si contengano in misura anche più che proporzionale.

Con l'esercizio 2001 ci si avvicina ad una situazione di maggiore equilibrio tecnico nel ramo auto riferito al rischio di circolazione (quindi alla parte obbligatoria per il cittadino), anche se l'esercizio si è chiuso ancora in perdita per l'insieme del mercato assicurativo. Il presidente Pontone ha fatto riferimento ad un'affermazione dell'ISVAP, la nostra autorità di controllo, secondo la quale vi sarebbe una compensazione del ramo obbligatorio di circolazione – quello di cui parliamo – e del comparto auto nella sua globalità, portando a scomputo del passivo di bilancio, comunque ridottosi significativamente, gli utili che alle compagnie di assicurazione venivano invece dalla gestione del ramo «confratello» – per così dire – volontario e non obbligatorio, che riguarda un quarto degli assicurati; mi riferisco al ramo rischi diversi (in altri termini agli incendi e furti) dell'autoveicolo.

Alla prima domanda rivoltaci crediamo, quindi, di poter rispondere in modo positivo. Dobbiamo tuttavia subito sottolineare che il confronto da fare è proprio quello tra l'aumento del prezzo della garanzia Rc Auto e l'aumento del costo dei risarcimenti corrisposti dalle compagnie di assicurazione.

Purtroppo il riferimento all'inflazione non può essere tenuto presente nell'ambito dell'aumento dei prezzi della Rc Auto, essendo funzione dei costi di risarcimento. Si tratta, peraltro, di un parametro sul quale dobbiamo invece riflettere per quanto riguarda i costi dei risarcimenti. Una serie di azioni comuni possono, infatti, coinvolgere l'associazione delle imprese, i consumatori e in sostanza tutti coloro che contribuiscono a determinare il costo dei risarcimenti. Tale costo comprende una serie di spese, da quelle dei carrozzieri per i danni materiali, a quelle del patrocinio legale, a quelle per i medici legali: bisogna inoltre considerare lo

stesso impatto – che ci auguriamo sia tendenzialmente positivo – della recente legge di riforma della Rc Auto, la quale disciplina per la prima volta il danno biologico e, soprattutto, le microlesioni. Peraltro, come loro certamente sanno, a tutt'oggi non sono ancora state emanate le tabelle di riferimento del grado di danno delle microlesioni e, di conseguenza, ci risulta difficile poter misurare prospetticamente quale sarà il vantaggio attendibile dalla nuova normativa rispetto a una storia passata che ha molto penalizzato il prezzo delle polizze sotto questo profilo.

Ricordo che i confronti che venissero effettuati, sotto questo aspetto, con l'andamento del costo delle Rc Auto in altri Paesi europei sono confronti più che legittimi, ma devono essere riportati a denominatore comune. Infatti, poiché il costo dei risarcimenti è fondamentale, bisogna considerare quali siano in quei Paesi i prezzi in vigore per la garanzia di circolazione e, al tempo stesso, la frequenza di danno e il costo medio per risarcimento. Purtroppo, sotto questi ultimi aspetti i dati italiani differiscono negativamente e in modo estremamente sensibile costituendo una realtà a sé stante su cui bisogna assolutamente intervenire, per potersi attendere ricadute positive sul prezzo dell'assicurazione.

La seconda domanda del presidente Pontone riguardava la recente «patata calda» – se posso definirla così – anzi «bollente» (forse è più giusto salire nel grado di calore!) relativa a richieste di rimborso dei premi avviate da alcuni consumatori anche su base sistemica e organizzata da parte delle associazioni dei consumatori. Questa è per noi un'opportunità per chiarire cosa abbia detto la Corte di Cassazione nell'unica sentenza emessa recentemente (è del 9 dicembre scorso) nella quale, peraltro, sono stati stabiliti due principi.

A monte, come loro perfettamente sanno, sta una sanzione pecuniaria inflitta dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato, inizialmente a 38 compagnie di assicurazione, poi confermata dal Consiglio di Stato per 17 compagnie, per l'importo quanto mai rilevante di circa 700 miliardi (per il complesso delle compagnie sanzionate). La sanzione comminata dall'*Antitrust* non è assolutamente riferita all'esistenza di un cartello di prezzi; essa, come indicato nella decisione dell'Autorità garante della concorrenza, si riferisce a uno scambio di informazioni che è stato ritenuto illecito dalla stessa Autorità e che, non essendo intervenute modifiche da parte né del TAR, né del Consiglio di Stato, è stato definitivamente stabilito fosse tale per questi gradi di ricorso. Come loro sanno, la disciplina europea che regola i comportamenti concorrenziali dichiara sanzionabili anche comportamenti aventi non per effetto – e quindi che poi abbiano determinato – un qualsiasi cartello di prezzi, ma semplicemente per oggetto uno scambio di informazioni ritenuto non lecito. Questa precisazione è essenziale per arrivare poi ad illustrare la portata della sentenza della Corte di Cassazione.

Alcuni consumatori hanno avviato richieste di risarcimento danni dinanzi al giudice di pace. Tali richieste hanno determinato una impugnativa da parte delle compagnie interessate dinanzi alla Corte di Cassazione per stabilire la competenza dell'organo giurisdizionale, in quanto l'articolo 33

della legge concernente la tutela della concorrenza e del mercato stabilisce che eventuali ipotesi di danni conseguenti a violazioni in materia di concorrenza sleale siano di competenza esclusiva della Corte di appello. Con riferimento al citato articolo 33 della legge n. 287 del 1990, appariva fuor di luogo la competenza giurisdizionale del giudice di pace cui erano state sottoposte le istanze di risarcimento.

In tale contesto, la Corte di Cassazione si è pronunciata stabilendo due principi fondamentali: il primo dei quali è che nel caso esaminato non ricorreva un'ipotesi di concorrenza sleale e, quindi, di risarcimento danni ad essa dovuto in senso stretto, perché la fattispecie di concorrenza sleale fondamentale produce eventuali danni fra imprenditori esercenti la stessa attività. In altri termini, se si fosse trattato di un contenzioso fra una compagnia non multata e una di quelle sanzionate dall'*Antitrust*, nel quale la prima avesse ritenuto di essere stata in qualche modo danneggiata, tale contenzioso sarebbe stato di competenza della Corte di appello; trattandosi invece di un terzo consumatore, è sembrato che si fosse in presenza di una normale richiesta di risarcimento danni che, quindi, doveva essere ricondotta all'ordinaria normativa processuale civile in vigore.

Il secondo principio, stabilito con molta chiarezza, è che non si può far discendere l'esistenza di un danno in modo né automatico, né consequenziale al fatto che vi sia stata una sanzione da parte dell'Autorità garante per scambio di informazioni o per intesa ritenuta presumibilmente non lecita. Il danno deve essere accertato in ogni singolo caso – credo che la sentenza della Corte di cassazione adotti proprio la dizione «nel concreto» – dal giudice competente e quindi essere valutato secondo norme di diritto nella sua sussistenza e nella sua eventuale dimensione. Questa è la decisione della Corte di cassazione.

Pertanto, è o sarebbe assolutamente pretestuoso ritenere che dalla semplice delibera di mantenimento della competenza del giudice ordinario, secondo i termini del codice di procedura civile, derivi automaticamente un riconoscimento di danno per il terzo consumatore. Al contrario – ripeto – la sentenza della Cassazione, in termini direi tassativi e che non consentono dubbi di sorta, sottolinea che il danno deve essere accertato nel concreto dal giudice, che deve essere stabilito il nesso causale e valutato il diritto soggettivo al risarcimento; inoltre, qualora tale diritto sussista, deve essere, sempre concretamente, determinato nella sua misura.

Allora, come Presidente dell'ANIA, dal momento che in tale veste rappresento l'intero mercato assicurativo e che le compagnie interessate sono 17, devo onestamente dire che la posizione delle compagnie interessate non rappresenta una scelta attendista, ma una scelta di verità corrispondente al dettato della Corte di cassazione, la quale ha stabilito che sia il giudice a dover verificare nel concreto se il danno sussiste, a darne la motivazione, a dare motivazione di ciò che ha fatto per verificarlo – come sempre, quando un giudice emette una sentenza – e a motivare come è arrivato a determinare tale danno anche nella sua eventuale quantificazione.

Come dicevo poc'anzi, signor Presidente, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha sanzionato uno scambio di informazioni e non ha mai constatato l'esistenza di un cartello (non ne ha neanche constatata la non esistenza, perché si è fermata all'unico oggetto della sua indagine, che era lo scambio di informazioni). Tuttavia, di esistenza del cartello non si può parlare neanche esaminando la realtà dei prezzi – e se lei lo avesse fatto, lo avrebbe notato – perché essi sono estremamente differenziati, tanto che qualcuno sostiene lo siano fin troppo. Lei ha citato l'ISVAP, la nostra Autorità di controllo; in un anno precedente essa aveva lamentato l'esistenza di una giungla dei prezzi nella Rc Auto. Per giungla di prezzi si intende proprio una estrema diversificazione. C'è sicuramente nel mercato attuale – c'è stata in tutti gli anni passati – possibilità di acquisire la garanzia obbligatoria a prezzi sostanzialmente diversi, con soggetti diversi e perfino con soggetti diversi appartenenti ad un unico gruppo economico. La nascita delle compagnie telefoniche, ad esempio, ha determinato una forte differenziazione di prezzo anche all'interno dello stesso gruppo societario, perché ci sono impostazioni diverse di distribuzione con costi diversi e con servizi diversi, come è giusto in un mercato che deve essere caratterizzato da concorrenza.

Allora, il caro delle tariffe dopo la liberalizzazione deriva fondamentalmente dall'incremento dei costi di risarcimento. Tengo a precisare che bisogna distinguere il ragionamento sulle tariffe da quello sui prezzi, perché questi ultimi risentono della clausola *bonus-malus*, cioè dello sconto che viene dato ogni anno dallo stesso meccanismo tariffario a chi non ha incidenti. Pertanto, una lievitazione tariffaria dell'1 per cento non è detto che si trasformi, anzi non si trasforma, in una lievitazione di prezzo, inteso come spesa degli assicurati nella loro globalità, corrispondente alla lievitazione tariffaria. Questo lo dico perché molte volte si parla dell'incidenza del caro tariffe auto nell'impatto sull'inflazione; casomai con riguardo all'impatto sull'inflazione bisognerebbe parlare dell'aumento dei prezzi e non dell'aumento delle tariffe, che restano un concetto più teorico di riferimento.

Credo che la grande attenzione di tutti noi si debba accentrare sulla dinamica dei prezzi, che è conseguenza – ripeto – di una frequenza dei sinistri che tende al miglioramento, ma che resta certamente più elevata di altri Paesi europei; è conseguenza anche di un costo medio più alto di quello degli altri Paesi europei perché fortemente influenzato da una incidenza rilevante dei cosiddetti danni alla persona, che è più che doppia di quella che corrisponde alla media europea. Per cui occorre considerare quanto è pagato dalle compagnie di assicurazione ogni anno nel risarcimento dei sinistri.

Se osserviamo la dinamica dei risarcimenti, notiamo che nel quinquennio che generalmente viene preso a riferimento vi è stato un incremento in misura non lontana dal 75 per cento, per cui non possiamo avere a riferimento un tasso inflattivo che cresce su dinamiche – fortunatamente per tutti noi cittadini – nettamente inferiori, perché il parametro di riferimento del costo della copertura assicurativa risente di ciò che ovviamente

l'assicuratore a sua volta deve pagare. Ricordo che si tratta di una crescita che parte da una linea di avvio già di perdita nei conti economici delle compagnie; quindi non siamo in una situazione di profitto e tanto meno lo eravamo cinque o sei anni or sono.

Signor Presidente, lei ci ha chiesto se riteniamo giusta una discriminazione di prezzi basata sul parametro della territorialità. Sicuramente è uno dei parametri più sensibili, perché il prezzo dell'assicurazione è inevitabilmente in funzione della probabilità del verificarsi di un evento. Allora, anche per l'assicurato virtuoso – che non ha avuto incidenti, si trova nella migliore delle ipotesi e guida con prudenza – che abita in un territorio dove la frequenza dei sinistri è molto più alta che in altro territorio, si determina una probabilità di verificarsi dell'evento certamente ben maggiore di quella che si determina per chi abita in zone territoriali con frequenza dei sinistri fortemente ridotta. È evidente che deve avere un premio, ma non può che averlo rispetto agli altri assicurati che stanno nella stessa condizione di territorialità e quindi di probabilità di verificarsi dell'evento stesso.

Per quanto riguarda gli altri punti che lei, signor Presidente, ci ha indicato, auspichiamo che con le associazioni dei consumatori, con qualunque altro soggetto, sia possibile una intensa attività di confronto e di collaborazione, ma – ripeto – su quello che ho definito a monte il nemico comune di tutti: i costi. Un confronto su tutte le iniziative possibili per ridurre i costi e che chiaramente, se realizzate con risultato, si tradurranno in contenimento di prezzi. Non riteniamo sia altra e diversa la strada per arrivare a ridurre il prezzo per questa garanzia, che – mi permetto di dire – vede gli assicurati e gli assicuratori con parità di obblighi, perché l'assicurato ha l'obbligo di assicurarsi e l'assicuratore ha l'obbligo di assicurarlo. La liberalizzazione tariffaria è nient'altro che il riconoscimento, voluto dalla Comunità economica e dal Governo italiano, che i meccanismi di mercato sono i più virtuosi per gestire, attraverso la competizione, l'equità dei prezzi; equità non astratta ma che deve essere fondamentale ricondotta alla fondatezza delle attese anche dell'imprenditore, e che, se non rappresenta in certi settori una adeguata remunerazione, deve come minimo rappresentare un equilibrio economico.

Come garantire che le tariffe siano giuste? Se si prende a comune parametro di riferimento che le tariffe – come è logico d'altra parte – non possono non risentire del costo dei risarcimenti, l'unico dubbio che si può avere è che i costi dei risarcimenti rappresentati dalle compagnie di assicurazione siano in qualche modo deformati nei nostri bilanci. Questo dovrebbe già essere considerato non possibile, perché i bilanci devono ovviamente rispettare tutte le condizioni di legge: per le compagnie di assicurazione sono certificati, molte delle nostre società sono quotate in borsa e quindi soggette a tutte le verifiche. Ma non esito a dire che non abbiamo difficoltà a nessun confronto sulla realtà della situazione; quindi siamo ben lieti di questa convocazione ed è con animo molto sereno ma anche grato che partecipiamo ad incontri come quello che lei, signor Presidente, ha promosso oggi, che ci danno la possibilità di esprimere il nostro punto

di vista, ma anche di documentare le nostre affermazioni, e di riservarci di documentare quanto non siamo in grado di documentare questa mattina.

Le imprese di assicurazione si rendono conto che l'assicurazione auto è anche un fatto sociale oltre che industriale.

Io che sono un neopresidente dell'ANIA, avendo pochi giorni di mandato sulle mie spalle, credo debba essere affrontato forse prioritariamente come associazione il problema che, a torto o a ragione – non serve perdere troppo tempo per valutare se a torto o a ragione perché poi quello che conta è la realtà dei fatti –, siamo percepiti un po' da tutti, mi sia consentito, dai consumatori certamente, dagli utenti e dal mondo politico anche, con una immagine molto più negativa di quella che riteniamo di meritare. Questa non è una lamentela, ma la considerazione di un uomo di industria, di chi fino a pochi giorni fa ha condotto aziende di grande importanza. Quindi, credete a chi ha una visione concreta delle situazioni.

Se questa è la percezione, come minimo significa che fino ad oggi non siamo stati capaci fino in fondo di farci conoscere per quello che siamo. Non siamo privi di difetti e di inefficienze, ma non siamo neanche il diavolo impersonificato né l'inferno più cupo. Pertanto, riteniamo di aver solo da guadagnare nell'aprirci all'esterno, nel diventare assolutamente trasparenti rispetto alla situazione di partenza – basta leggere i giornali di tutti i giorni – nella quale la sentenza della Cassazione viene rappresentata non come io l'ho descritta. Il testo della sentenza della Cassazione – non ve lo lascio perché lo avrete sicuramente a vostra disposizione – tutto dice tranne che è riconosciuto un diritto al risarcimento, anzi dice esattamente il contrario, ossia che deve essere dal giudice provata l'esistenza di qualsiasi danno. Quindi, finché non è provata l'esistenza del danno, non ci può essere diritto al risarcimento.

Credo di aver risposto, sia pure con una certa rapidità, alle domande che il Presidente mi ha rivolto. Se desiderate maggiori dettagli, i miei colleghi ed io siamo a vostra disposizione. Se ho omesso qualche informazione rilevante, prego i Vicepresidenti di integrare il mio intervento o di correggerlo perché desideriamo essere i più esaustivi possibili, non solo perché siamo nel Senato della Repubblica ma anche perché il tema dell'auto interessa milioni e milioni di cittadini, quindi anche noi (ma potremmo essere in conflitto di interessi).

BASTIANONI (*Mar-DL-U*). Desidero esprimere il mio apprezzamento per la chiara esposizione del Presidente dell'ANIA che, in tale veste, ha ben rappresentato i suoi associati.

Il suo ragionamento è stato impostato, in riferimento alle domande rivoltegli dal presidente Pontone, sulla questione dei costi che sono alla base di una tariffazione piuttosto consistente, definita addirittura esorbitante dal nostro Presidente.

La questione dei rimborsi, amplificata dagli organi di informazione, sta diventando estremamente poco gestibile nella sostanza. Usando un termine agonistico, come compagnie assicuratrici vi trovate nell'angolo.

Presidente, lei ha detto che in passato non sempre è stata efficace la capacità di comunicare e di rendere più amichevole il rapporto con i consumatori. Sapete meglio di me che soprattutto negli Stati Uniti, ma in genere nelle economie di mercato, il rapporto con l'utenza, con il consumatore finale è fondamentale nelle politiche aziendali. Non sempre in Italia questo concetto risulta ai primi posti tra gli obiettivi delle imprese. Quando si propone un bene o un servizio si dovrebbe cercare anche di soddisfare il consumatore orientando le sue scelte. Ma nel caso delle assicurazioni auto, il consumatore non può scegliere perché la polizza è obbligatoria.

Nel tempo poi si è instaurata una sorta di diffidenza, quasi di opacità in questo rapporto. Non vi è stata chiarezza nella determinazione dei prezzi, delle tariffe e dei costi e ciò ha determinato una sorta di risentimento, che una sentenza ha in qualche modo acclarato, pur nei punti da lei ricordati, offrendo ai consumatori e alle loro organizzazioni l'occasione per promuovere una campagna molto vasta, a tappeto, che interessa milioni di cittadini.

In sostanza, le chiedo di conoscere qual è la vostra posizione nei confronti dei ricorrenti. I vostri associati credono che la linea sulla quale ci si debba attestare sia esclusivamente quella della difesa nei tribunali? Vorrei sapere se ritenete opportuno invece mettere mano al portafoglio, aprendo in qualche modo una forma di dialogo anche al fine di limitare i danni dei rimborsi e delle spese legali che comunque dovrete sostenere. Non sta a me dire qui se bisogna rimborsare, se intervenire sulle classi *bonus-malus*, se occorre trovare forme di sconto sui premi. È certo però che si corre il rischio che le 17 compagnie oggetto della sentenza vengano in qualche modo boicottate; già oggi su tutto il territorio nazionale i ricorrenti sono migliaia.

In definitiva, le chiedo se state valutando la possibilità di affrontare il problema in sede non giurisdizionale con l'utenza o se vi attestate su una posizione di estrema difesa, una sorta di linea del Piave delle aule dei tribunali; anche se per voi presuppone comunque il sostenere costi non irrilevanti.

MACONI (DS-U). Presidente, la ringrazio per la chiarezza dell'esposizione ed anzi colgo l'occasione per congratularmi con lei per il nuovo incarico assunto e per farle gli auguri di buon lavoro.

Vorrei partire dalla sua ultima affermazione. Da uomo di impresa ha affermato che l'immagine che l'esterno ha di voi è negativa e forse non la meritate. Se si percepisce una tale immagine, è ovvio che le compagnie di assicurazione hanno un problema: l'utente del servizio non si sente un cliente al quale vengono dedicate cure adeguate ed assicurate attenzioni sotto molti punti di vista, ma si sente – mi perdoni l'espressione, ma serve a semplificare e ad essere più efficaci – un pollo spennato.

Lei, Presidente, ha impostato il ragionamento in maniera del tutto corretta sul rapporto esistente fra costi e prezzi nella determinazione delle tariffe. Ricordo che in Parlamento molte volte abbiamo evidenziato la ne-

cessità di intervenire su alcuni punti fondamentali. Alcune questioni sono state risolte in maniera del tutto parziale, ma credo si tratti solo di un primo avvio. Mi riferisco alla prima regolamentazione del danno biologico; ad alcune norme che consentono di contenere il fenomeno della frode, che ovviamente incide in maniera negativa sugli utenti onesti. Il Parlamento è intervenuto in maniera del tutto insufficiente, ma qualcosa è stato compiuto.

Le chiedo se, per interrompere la spirale perversa di rincorsa fra costi e prezzi delle assicurazioni, le compagnie di assicurazione hanno fatto tutto o quantomeno hanno avviato un percorso efficace, imboccando la strada dell'innovazione; quando parlo di innovazione mi riferisco al fatto di offrire al cliente prodotti diversi, più personalizzati, che siano in grado di rispondere in modo migliore alle esigenze del cliente stesso e all'uso effettivo che questi fa dell'automobile. È del tutto evidente che, un conto è guidare nella città di Milano o in provincia dove l'indice di sinistrosità è diverso, altro conto è se il cliente usa la macchina per 12 ore al giorno o se la usa solo per due giorni alla settimana.

Vi è poi una seconda questione. L'indice di sinistri in Italia è più elevato rispetto a quello degli altri Paesi europei; ovviamente, ci sono cause strutturali legate alle caratteristiche della nostra viabilità, al codice di sicurezza, alle norme relative alla circolazione (e in materia anche il Parlamento dovrà fare di più). Vi è però una questione alla cui soluzione credo che anche le compagnie potrebbero dare un contributo. Noi abbiamo rivendicato da tempo la creazione di una banca dati efficace, che consenta di intrecciare i dati a conoscenza delle compagnie e della pubblica amministrazione. Così sarebbe possibile combattere il fenomeno delle frodi, conoscere meglio i dati di incidentalità per poter quindi prevenire. Anche su questo aspetto vorrei sapere se ritenete possibile intervenire.

La terza e ultima questione è la seguente. È stato detto che vi è una condizione di inferiorità nei rapporti con gli altri Paesi europei perché i nostri costi sono superiori. Tuttavia, nelle compagnie di assicurazione degli altri Paesi non noto questa ossessiva concentrazione sul settore dell'assicurazione obbligatoria per l'auto, forse perché le maggiori compagnie europee hanno una diffusione sul mercato assicurativo molto più ampia e in settori diversi, e tengono in considerazione la vita del cittadino non solo in quanto autista di automobili, ma nello svolgimento di tante altre funzioni. Vorrei sapere se il Presidente Cerchiai ritiene che la struttura delle compagnie assicurative e i prodotti che esse sono in grado di offrire oggi ai cittadini siano all'altezza dei problemi che la società nel suo complesso presenta. Vorrei sapere altresì se egli ritiene che da parte delle istituzioni possano essere effettuati interventi che consentano di ampliare il campo di attività delle compagnie di assicurazioni, in modo tale da poter considerare la Rc Auto un settore importante, ma non il fattore pressoché esclusivo che determina il bilancio delle assicurazioni.

DEMASI (AN). Signor Presidente, nell'associare i miei auguri a quelli del senatore Maconi per l'incarico al quale il dottor Cerchiai è stato

chiamato vorrei ricollegarmi a quanto è appena stato detto e a quanto egli ha affermato in ordine al fatto che le compagnie di assicurazione, talvolta, vengono dipinte più brutte di quello che possano essere.

Appartengo alla categoria di coloro – certamente saremo una minoranza sparuta! – che pensano che si è messo un poco «il mostro in prima pagina» quando si è parlato delle compagnie di assicurazione, perché sulle tariffe assicurative della Rc Auto si è scaricata una serie di tensioni, che dipendono anche dalle compagnie di assicurazione, ma che non sono state determinate da queste ultime, non fosse altro che per motivi di interesse diretto. Tuttavia, si è creata una frattura nel colloquio e nel rapporto di fiducia tra assicuratore e assicurato; da questa frattura ne è venuta fuori soccombente la compagnia di assicurazione. Se il fenomeno fosse limitato solamente alla responsabilità civile auto sarebbe certamente da tenere sotto controllo, ma sarebbe di una gravità piuttosto limitata. Ho timore, invece, che il problema della sfiducia possa investire anche altri rami e, quindi, mettere in crisi l'intero sistema e il ruolo che le compagnie di assicurazione hanno all'interno della nostra società, specialmente in previsione di quanto sta partendo ed è stato avviato, ma deve ancora consolidarsi, in materia di previdenza. In tale ambito, infatti, le compagnie di assicurazioni giocheranno un ruolo determinante, per cui debbono avere tutta e per intera la fiducia del cittadino nel momento in cui si parlerà dei famosi «pilastri». Effettuata questa premessa, che mi sembrava doverosa per motivare le ragioni di domande che forse possono sembrare insistenti e ripetitive, vorrei tornare a parlare del settore della Rc Auto.

Ci è stato detto che nella relazione annuale dell'ANIA è stato disegnato un quadro che senza parlare di «sereno splendido» faceva pensare a nuvole che si andavano diradando; ci sono ancora alcuni cirri, ma sembra che il temporale sia passato. Da questo punto di vista, quindi, siamo tutti tornati a casa un poco più rasserenati. Infatti, nel momento in cui è importante parlare della posizione dell'Unione europea e della situazione in punto di diritto, non dobbiamo dimenticare che il cittadino comune ragiona con il proprio portafoglio e pertanto, dopo quelle affermazioni, pensavamo che le tariffe avrebbero risentito positivamente di questa schiarita almeno nella loro tendenza, che è, comunque, al rialzo.

Leggo invece «Il Mattino» di quest'oggi e apprendo che, ancora una volta, la guerra delle cifre impazza: ci sono aumenti percentuali denunziati che sono a due cifre ben corpose rispetto ai quali l'ANIA si difende, ma poi è costretta ad ammettere, ad esempio, che per un assicurato di 18 anni è previsto un incremento dell'11,5 per cento (e scusate se è poco!). Se vado a rapportare questa guerra di cifre, questo aumento di tariffe a quanto emerso in occasione della relazione annuale, in cui si parlava di un livellamento non ancora raggiunto, ma certamente più vicino di quanto non fosse prima, mi viene da pensare che l'assestamento di bilancio sia tutto a carico delle tariffe, quindi dell'utenza: si scarica sull'utenza, secondo il meccanismo dei vasi comunicanti, tutto quello che la compagnia riceve, in termini negativi, dal mercato. È chiaro che la tariffa è cosa diversa dai prezzi, che le varie voci che concorrono a formare la tariffa sono

tante e variegate; tuttavia, esiste un aspetto del quale non abbiamo sentito eccessivamente parlare: quello della riorganizzazione della struttura aziendale per renderla meno anacronistica rispetto alla situazione di mercato e, principalmente, più funzionale ai bisogni dell'utenza e quindi – perché no? – anche degli azionisti.

Mi rendo perfettamente conto che l'ANIA, in termini diretti, non può intervenire in casa delle proprie associate. Tuttavia, ad esempio, sul tavolo dell'ANIA giace il contratto nazionale dei dirigenti delle compagnie di assicurazione, che partiva nel 1999 per scadere nel 2003 e che ancora non è stato rinnovato; ciò, nonostante i rappresentanti di categoria abbiano chiesto all'ANIA, a causa dei disaccordi e delle interpretazioni di parte che non consentono la conciliazione degli interessi, di lasciare le cose come si trovano rinnovando – dato che oramai si è vicini al dicembre 2003 – il contratto così com'era precedentemente per poi riparlare quando si tratterà del contratto successivo. Lo stesso discorso vale per il rapporto tra agenti di assicurazione e preponenti: c'è una situazione controversa, uno stato di tensione, un'interpretazione anacronistica del ruolo di agente di assicurazione, che è ancora considerato in maniera ottocentesca, mentre è a tutti gli effetti un imprenditore che merita rispetto per il proprio lavoro. Ebbene, tutto ciò continua a giacere.

Signor Presidente, siccome l'ammodernamento della struttura concorre a ridurre i costi generali e di esercizio, la domanda che desidero porre al presidente Cerchiai è la seguente: cosa pensa di questi fattori di costo? Non ritiene che questa situazione di tensione interna contribuisca a rallentare quel meccanismo di riscatto che deve essere avviato per riavvicinare l'utenza all'assicuratore? Quanto costa la gestione arcaica con cui sono gestiti attualmente i sinistri RCA e quale peso potrebbero avere economie in questi settori sulla rideterminazione delle voci che concorrono a formare la tariffa?

TOIA (*Mar-DL-U*). Sarò molto breve, perché quello che vorrei sottolineare è già stato ripreso da molti colleghi, che peraltro, oltre a porre delle domande, hanno già dato degli inizi di risposte. Nell'ultimo intervento si suggerisce di lavorare su certe voci che compongono la tariffa.

Presidente Cerchiai, le faccio da parte mia e anche di tutti noi i complimenti e gli auguri per il suo lavoro, anche perché se il suo lavoro sarà positivo per le compagnie lo sarà anche per noi come utenti, come cittadini che, se guardiamo alle nostre esperienze singole, abbiamo più una visione negativa che positiva. Naturalmente le visioni positive vanno messe in luce e conquistate.

Le analisi più o meno le conosciamo, ognuno individua dati più significativi, siamo anche noi un po' del mestiere da questo punto di vista; ma il lavoro è serio e deve arrivare a dare qualche risposta oggettiva del perché di questo abnorme e generale aumento delle tariffe. I cittadini quando ascoltano il presidente dell'ISTAT, guardano in faccia la moglie e chiedono chiarimenti sull'amministrazione della spesa quotidiana. C'è un filtro, quello della realtà.

Cerchiamo di capire i meccanismi relativi alle tariffe. Lei si è soffermato sull'argomento – forse preponderante ma che non può essere l'unico – che le tariffe aumentano perché c'è sostanzialmente un incremento dei sinistri, fino ad ora almeno in termini molto forti; questa voce dell'incremento dei sinistri rispetto al panorama europeo per l'Italia è particolarmente negativa. Ebbene, sarà questa la ragione determinante degli aumenti delle tariffe però ci dovete aiutare ad individuare altre ragioni. Credo che le risposte più pertinenti le possiate dare voi.

Oltre all'incremento dei sinistri, dei risarcimenti conseguenti e alle voci che compongono i costi dei risarcimenti, ci sono altri problemi al vostro interno, di carattere organizzativo strutturale o di altro tipo, su cui noi possiamo mettere la nostra lente di ingrandimento per la nostra parte e voi per la vostra parte?

BETTAMIO (*FI*). Signor Presidente, sono convinto che se si riuscisse ad instaurare un dialogo tra il legislatore, l'Ania e i consumatori si potrebbe evitare al legislatore di andare avanti a colpi di leggi e alle altre due parti di difendersi mettendo in atto degli «anticorpi». Se non intercorrerà un patto di lealtà, un dialogo tra le tre parti, non ne usciremo.

Detto questo, signor Presidente, vorrei fare una considerazione sull'ordine dei lavori. In questo momento in Aula sono in corso le dichiarazioni di voto, quindi abbiamo un po' di tempo a disposizione. Mi permetto di suggerire – dal momento che siamo fermamente decisi a portare avanti un dialogo e non una polemica – di procedere con le risposte ai quesiti che sono già stati posti, prevedendo un'altra seduta per il seguito dell'audizione. Io ho, ad esempio, alcune idee, ma per esporle adesso mi servirebbero almeno una ventina di minuti.

Se lei, signor Presidente, è d'accordo, potremmo completare i lavori con le risposte ai quesiti che sono stati posti, e riconvocarci per continuare l'audizione in un momento più disteso dei lavori parlamentari, dopo un periodo di riflessione anche da parte nostra.

PRESIDENTE. Per quanto mi compete sono pienamente d'accordo; desidererei però sapere se anche i rappresentanti dell'ANIA sono d'accordo.

Inoltre, vorrei chiedere ai rappresentanti dell'ANIA se ritengono allo stato possibile un accordo con i consumatori per evitare i ricorsi al giudice di pace. Altrimenti, si esamineranno in tribunale probabilmente milioni di richieste, che potrebbero anche essere infondate, ma il giudice di pace alla fine potrebbe anche compensare le spese tra le parti. Si ingolferebbe completamente la sede giudiziaria, perché ci vorrebbero probabilmente altri duemila, tremila, diecimila giudici di pace e da parte delle compagnie di assicurazioni occorrerebbe probabilmente procedere ad una riorganizzazione per esaminare le richieste negli uffici legali. Ci troveremo, in buona sostanza, di fronte ad una «guerra».

Tutto questo metterebbe anche il Governo in una certa difficoltà, perché, qualora sia possibile, compito dell'Esecutivo è mediare tra le parti per eventualmente smussare gli angoli.

Volevo specificare, poi, che il bilancio si basa anche sulle riserve: se per esempio si fa una richiesta di 10 milioni per un danno subito, in riserva si mettono dieci milioni; se successivamente invece di 10 milioni si pagano 500.000 lire, la differenza tra i 10 milioni e le 500.000 lire pagate va inserita nel bilancio. Penso che si potrebbe avere un bilancio probabilmente non corrispondente all'effettiva situazione reale.

*CERCHIAI.* Signor Presidente, vorrei partire proprio da quest'ultima domanda, visto che involontariamente era stata omessa la risposta ad un precedente analogo quesito. Come ho già detto, siamo disponibili in future occasioni o quando loro lo riterranno, nelle modalità che riterranno e con chiunque, a confrontarci veramente sui numeri. Si possono avere dubbi su come sono le riserve sinistri, se sono troppo prudenti, se non sono troppo prudenti. Però l'assicuratore – come lei perfettamente sa – ha una normativa di settore ai sensi della quale le riserve sinistri devono essere fatte a costo ultimo: cioè occorre inserire in bilancio la cifra più alta che si prevede di dover pagare nell'ipotesi di soccombere in tutto, perché si vuole garantire la solidità della compagnia di assicurazione, la si vuole obbligare – correttamente dal punto di vista tecnico – ad essere massimamente prudente o doverosamente prudente nell'interesse dei danneggiati. Da un altro punto di vista si potrebbe dire che le riserve contengono dei margini abbondanti che non possiamo far ricadere sulle tariffe. Allora, parliamo pure di risarcimenti pagati. Lei lo ha detto: ciò che non si è pagato nell'anno precedente, se lo si deve pagare, lo si paga l'anno dopo. Nel singolo anno può esserci un «errore» di competenza, ma nella serie degli anni gli errori di competenza si annullano, si compensano. Per cui, guardiamo pure, se loro preferiscono, quando riterranno di approfondire questi problemi, non solo la serie storica degli esercizi sulla base delle riserve come appostate nei bilanci, ma anche sulla base dei risarcimenti corrisposti nell'esercizio, a prescindere dall'anno in cui erano stati riservati. Vedremo che le dinamiche delle curve confermano quello che ho detto prima.

Cercherò di rispondere con una certa velocità alle domande molto importanti che mi sono state rivolte.

Ringrazio tutti i senatori per gli auguri; credo di averne veramente bisogno. In realtà, non ci sentiamo messi nell'angolo, ma esaminiamo con grande preoccupazione quanto sta avvenendo.

Siamo fortemente preoccupati del drammatico impatto economico che potrebbero subire le imprese di assicurazione, tutto il sistema assicurativo e quindi – mi permetta di dirlo senza presunzione – una considerevole parte del sistema economico del Paese, qualora fosse fondata la richiesta di risarcimento. A tale richiesta le imprese dovranno far fronte dopo aver esperito le loro legittime resistenze, in termini non attendisti

ma in base a quel diritto di difesa che fortunatamente il nostro Paese consente e che vorremmo consentisse in misura maggiore.

Tuttavia, resta un'altra preoccupazione. Anche se avessimo ragione, questo conflitto non gioverebbe perché alla fine si vincerebbe solo perché non si è costretti a pagare nulla ma, poiché già si pensava di non dover effettuare alcun pagamento, non si mette in tasca – per così dire – neanche un *cent*. Si è solo evitato un danno che sarebbe stato molto grave e considerato ingiusto o ingiustificato.

In ogni caso, resta il conflitto con il mondo dell'utenza, che è il nostro mondo. Siamo operatori economici e non industriali e questo è un valore che va da sé e che viene prima di ogni altro fatto.

Ho svolto questa considerazione per farle capire, senatore, che mi rendo pienamente conto di quanto lei ha cercato con molto garbo di dirmi. Il fatto, però, è che non esistono alternative. I numeri «in ballo» – consentitemi di usare una terminologia approssimata e non adeguata a questa sede – sono tali per cui bisogna stabilire che il danno non si è verificato. Non posso, però, stabilire io come parte se c'è stato o meno il danno e non lo può stabilire neanche il consumatore, bensì il soggetto che ha il potere di farlo. Quindi, esiste effettivamente una fase di conflittualità.

Le dimensioni delle cifre in ballo non permettono transazioni possibili fin quando non si è accertato l'*an*, come suol dirsi. Fin quando – è nostra convinzione – il diritto non esiste, non possiamo aprire il dialogo su questo punto. Non aprire il dialogo sulla questione dei rimborsi pretesi, che riteniamo fondatamente non dovuti per cui non esiste il presupposto della richiesta, non significa ritenere che «il muro a muro» – parlo in termini generali – sia un comportamento corretto.

Senatore, con convinzione personale e comune le dichiaro che la nostra gestione del mercato assicurativo non può che improntarsi e vuole improntarsi al dialogo e al confronto. Un confronto con le associazioni dei consumatori che chiedono 200 euro e ne vogliono 50 non è percorribile, perché porterebbe ad una situazione inaccettabile e comunque non dovuta. Crediamo di dover avere molta responsabilità – mi permetto di dirlo in questa sede, ma sono legittime le convinzioni dei membri della Commissione – ma analogo senso di responsabilità dovrebbero avere anche le associazioni dei consumatori. Non si tratta di affrontare populisticamente i fatti; si corre il rischio di avviare processi che non hanno un ritorno sul piano non del danno economico per l'una e l'altra parte, perché giustizia sarà fatta, ma su quello della rottura dei rapporti e del clima.

Su questo punto non c'è spazio per il dialogo, perché non ne esiste il presupposto e, quindi, non vi è possibilità di mediare. Siamo, però, molto disponibili a dialogare fin da oggi con le associazioni dei consumatori su tutta la tematica della Rc Auto come su altre questioni. Quelle che chiamiamo associazioni dei consumatori sono in realtà i nostri assicurati, i nostri utenti. Mai come nel caso del ramo auto l'assicurazione è obbligatoria: oltre 40 milioni di autoveicoli e motoveicoli circolano in Italia e, quindi, è evidente la portata complessiva del fenomeno.

Non posso affermare che siamo disponibili a mettere le mani al portafoglio, sia perché non troveremmo le risorse alle quali attingere stante la dimensione del fenomeno, sia perché crediamo del tutto ingiusto prelevare un solo euro a questo titolo. Siamo però assolutamente convinti che la problematica di fondo della Rc Auto debba essere portata avanti nella sua globalità dalle imprese non solo con costruzioni tariffarie, che ogni impresa è libera di stabilire al suo interno nel rispetto dei prezzi di mercato, ma attraverso un confronto con l'utente e l'esame di molti punti.

Capisco perfettamente che non sempre l'esigenza tecnica, attualmente intesa, deve e può trovarsi trasmessa nella tariffa, nel prezzo. L'assicurazione auto è una specie di rincorsa tra mutualità e personalizzazione. Se forziamo il concetto di personalizzazione, arriviamo al diciottenne di Napoli neopatentato che deve pagare 40 milioni (si tratta di una cifra detta a caso, che non corrisponde certamente alla verità ma serve solo ad estremizzare il ragionamento); in quel caso posso trovare una giustificazione e dimostrare tecnicamente che deve pagare quella somma.

Un altro sforzo che dobbiamo sostenere è riuscire a comunicare con i mezzi di informazione affinché non continuino ad evidenziare solo l'11 per cento di aumento fatto dall'impresa A, ma aggiungano a questa legittima e doverosa informazione anche quella che l'impresa Z fa il -5 per cento.

È stato deciso da una norma cogente che le tariffe auto devono essere pubblicate su Internet. I profili a suo tempo ideati come criteri di misurazione si sono rivelati non sufficienti e non adeguati. Possiamo trovare tranquillamente altri sistemi ed ogni volta possiamo indicare il prezzo più alto e quello più basso, caricandoci come associazione di un obbligo comunicativo dopo la pubblicazione delle tariffe; fa parte del programma in cui crediamo. Dobbiamo diventare più credibili.

Possiamo avere ragione ma, se tutti pensano il contrario, ciò vale solo per noi stessi e non ci arreca alcun beneficio. Pertanto, occorre trovare i mezzi per convincere, quantomeno, della fondatezza della nostra ragione. È difficile pensare che tutti ci diano ragione. Stiamo studiando i mezzi per arrivare a questo e siamo disponibili a fare tutti i confronti e gli approfondimenti possibili anche per trovarli insieme. Vogliamo avere un ruolo propositivo, attivo, che nulla toglie all'utilità di un'andata e ritorno nella costruzione delle situazioni.

Questa è la situazione di carattere generale alla quale attribuisco molta importanza; credo nel dialogo, nel confronto, nella trasparenza e nella critica che si deve accettare.

Ci sono inefficienze nel settore delle compagnie. Per molti anni sono stato amministratore delegato di grandi compagnie ed avrei fatto fatica a conservare il mio incarico se non fossi riuscito ogni anno a migliorare il loro grado di efficienza.

Come parametro ricordo che, cinque anni fa, i costi rapportati ai premi nel ramo auto erano al 21 per cento, mentre oggi sono al 17 per cento. Il 17 per cento rappresenta quasi la media europea. Questo non significa che siano finite le inefficienze - perché, a mio giudizio, ve ne sono

anche nella struttura delle compagnie di assicurazione europee – ma solo che sono state migliorate le nostre inefficienze. Queste ultime, tuttavia, non sono relative solamente ai costi, ma ineriscono anche alla comunicazione e alla gestione. Il senatore Demasi poc'anzi ha fatto riferimento a due contratti che riguardano componenti sensibili delle compagnie di assicurazione: i dirigenti e gli agenti, cioè il cuore della capacità gestionale delle compagnie. Sicuramente è utile cercare di risolvere le questioni relative ai due contratti; naturalmente, come sempre, per raggiungere un accordo bisogna essere in due e credo che, con l'impegno delle due parti, si troveranno terreni di intesa e anche che ciò avverrà sufficientemente presto.

Con riferimento al tema della sicurezza stradale desidero evidenziare quanto segue. Certo, alla base di una sinistrosità così diversa sta una situazione specifica del nostro Paese, ad esempio relativamente alla densità di auto per abitanti. Oggi ho cercato di evitare di annoiarvi con una serie di dati che avrebbero potuto giustificare maggiormente le mie affermazioni. Ho ritenuto questo un primo incontro: al riguardo, vi ringrazio sin da ora se quello odierno sarà solo un primo incontro cui ne seguiranno altri: ve ne siamo grati e considereremo una conquista aver meritato un secondo ed anche un terzo incontro. Non vi ho inondato di dati, ma devo far presente che vi sono fattori oggettivi che determinano una diversa sinistrosità: la conformazione del nostro Paese, la viabilità di un certo tipo, come ricordava il senatore Maconi, la mancanza di campagne di prevenzione nel settore della sicurezza stradale. Come tutti sanno, le compagnie di assicurazione possono svolgere un ruolo attivo anche in tale settore; forse non avrei interesse a dirlo, ma lo dico: in altri Paesi europei le compagnie di assicurazione unitamente – perché da solo nessuno combina mai niente, mentre insieme si possono realizzare molti progetti – hanno effettuato investimenti specifici per creare fondazioni per lo sviluppo della sicurezza nella guida e della prevenzione nella conduzione cauta degli autoveicoli. Si tratta di iniziative ad oggi non ancora presenti nel nostro Paese ma che, a mio giudizio, ovviamente rappresentano fattori importantissimi che influiscono sulla correzione della situazione, anche se non nell'immediato. Del resto, se mai si comincia, mai si arriva e poi, come sempre, la soluzione del problema non risiede in un provvedimento, ma in un insieme di provvedimenti, l'adozione dei quali giova subito, sul piano immediato, creando un clima di tipo diverso che rappresenta già un briciolo di soglia di risultato comune raggiunto.

Pertanto, nel rispondere al presidente Pontone, credo di poter affermare che non solo siamo disponibili ad una visione triangolare, cioè di colloquio con il mondo politico e con quello dei consumatori, ma...

PRESIDENTE. Sì, ma come, nell'immediato?

CERCHIAI. Non si può pensare che sia raggiungibile alcun risultato negoziando su quella che ho chiamato «patata bollente», perché al riguardo le posizioni sono le seguenti: è stata già pagata una sanzione pe-

cuniaria che noi – dico noi impropriamente, perché la vicenda non riguarda tutte le compagnie – ovvero le compagnie interessate ritengono di importo sicuramente «rigoroso»; non è stato accertato alcun cartello di prezzi; non vi è il presupposto per l'individuazione di un danno. Pertanto, in questo ambito non c'è spazio per una trattativa, mentre ve ne è abbondantemente per dialogare sul problema della Rc Auto e sul contenimento dei prezzi.

Potrei fornire alcuni dati e dire che nel 2001 l'incremento dei prezzi – che sono ciò che conta – se ben ricordo è stato valutato nell'ordine del 3,6 per cento, naturalmente secondo le misurazioni da noi effettuate. Al riguardo, vorrei – quando sarà possibile – rendere note le nostre modalità di misurazione, cosicché il Senato, piuttosto che l'associazione dei consumatori, possa farle certificare nominando un *advisor*, il quale potrà dirci se abbiamo sbagliato, dopodiché avremo un parametro comune. Altrimenti, continueremo a parlare di mele e di pere usando ognuno i numeri che ritiene più giusti (io prendo a riferimento il «profilo G», un altro il «profilo A», e così via) mentre, se si vuole costruire qualcosa in comune, occorre preliminarmente decidere insieme l'unità di misura.

Quindi, già nel 2001, a parità di parco circolante e di composizione dello stesso, la spesa assicurativa non è cresciuta più del 3,6 per cento e, anche se non abbiamo ancora i dati definitivi, non abbiamo ragione di presumere che nel 2002 il discorso sia diverso. Per il 2003, se non capiteranno disastri di qualsiasi tipo, prevediamo che la tendenza confermi un andamento simile.

La libertà tariffaria non significa che il singolo profilo – il diciottenne, chi ha avuto due incidenti, colui che non ha mai avuto incidenti ma guida una macchina sportiva – non riceva incrementi tariffari dell'8, del 10, o del 12 per cento dalla singola compagnia. L'importante è che quei clienti siano comunque in grado di conoscere che vi sono altre compagnie che, per quello stesso profilo di rischio, applicano prezzi anche sensibilmente diversi. E anche sotto questo aspetto, ripeto, siamo disposti ad investire denaro delle imprese per rendere accessibile l'informazione nel migliore dei modi.

Per quanto concerne le osservazioni svolte dalla senatrice Toia, credo di aver fornito alcune risposte per quanto riguarda le strutture, e desidero sottolineare quanto segue. Intanto, per affrontare il problema dei costi dei sinistri occorre riferirsi ai risarcimenti, e alle spese di sinistro che sono le spese legali. Il recente provvedimento approvato dai due rami del Parlamento ha introdotto normative nuove compiendo quello che noi, nella nostra ottica, chiamiamo un «passo nella direzione giusta», seppure, come ho detto e confermo anche in questa sede, un passo un po' timido rispetto a quello che ci si poteva attendere e che stava nel progetto originario del Governo.

Presidente Pontone, relativamente alle spese legali desidero svolgere alcune considerazioni su quello che è possibile avviare, nei casi in cui non si è d'accordo, per ottenere percorsi liquidativi che evitino l'incremento di spese ingiustificato – qualora sia tale – del legale. Al riguardo, abbiamo

avviato tredici sperimentazioni in una pluralità di Regioni con una Commissione di conciliazione con l'associazione dei consumatori: l'obiettivo è quello di cercare, dopo che non è stato raggiunto un accordo diretto tra le due parti, di evitare di andare in giudizio, per migliorare la qualità della liquidazione e per contenere il costo della liquidazione stessa, dal momento che non vi sono le spese legali.

Ritengo che siano queste le strade su cui dobbiamo continuare a muoverci in tema di efficienze di struttura. Su queste strade, che rappresentano innovazioni di rapporto con il mondo dell'utenza, formulo l'invito ai miei soci – oggi parlo in una veste che ancora devo imparare ad avere: infatti, sono più abituato a comportarmi da capo impresa e quindi a pensare e decidere, mentre adesso devono decidere anche loro! – di camminare con minor timidezza.

Nel rispetto dei tempi dei commissari non so se ho risposto adeguatamente; tuttavia resto a loro disposizione non soltanto doverosamente, ma volentieri.

**PRESIDENTE.** Ha risposto a tutto, ma non ha dato – almeno dal mio punto di vista – una risposta positiva per cercare di evitare lo scontro che si sta verificando tra le compagnie di assicurazioni e i consumatori.

**CERCHIAI.** Ma, signor Presidente, lo scontro viene superato se iniziamo a discutere su come migliorare realmente la situazione, se non guardiamo al passato, ma al presente e al futuro. Questa è la strada!

**PRESIDENTE.** Lo so, ma la patata è bollente adesso, e o la si tiene in mano, o la si butta via per non scottarsi!

**SACCHETTI.** Se mi è permesso, vorrei fare un'osservazione, probabilmente ingenua. Non voglio aggiungere niente a quanto è stato detto sulla nostra disponibilità. Non valuto la questione sul piano squisitamente economico per le compagnie di assicurazione, ma desidero fare una osservazione più ampia.

Ritengo che un problema di questo tipo di grande rilevanza, che oggi investe il settore assicurativo, domani potrebbe riguardare il settore bancario o quello delle *utilities* come la Telecom: insomma, tutte le realtà economiche che hanno contatti con milioni di cittadini e quindi hanno delle attività o delle transazioni di modesta entità, ma rilevanti nel numero. Può tutto questo essere regolato dal giudice di pace e dalle associazioni dei consumatori?

Si tratta di una questione politica, probabilmente siamo in presenza di un vuoto giuridico che va colmato. Risolto il problema giuridico, la nostra disponibilità a metterci intorno ad un tavolo, ad affrontare tutti i problemi del settore e della Rc Auto, è totale.

**PRESIDENTE.** Affrontare il problema giuridico significa arrivare ad una sentenza per tutte le richieste che verranno avanzate; a quel punto non

credo che ci sarà qualcuno che vorrà trattare e sedersi intorno ad un tavolo, perché magari penserà che le sentenze gli hanno dato ragione; voi magari a quel punto direte che non sarà possibile pagare. Questo significa che si vuole portare avanti la conflittualità a tutti i costi.

Non sto dicendo che voi dovrete comunque pagare, perché sarebbe assurdo pensarlo; però, forse sarebbe possibile trovare un accordo sul *bonus-malus*, sulle polizze del domani. Ripeto, è un problema che si potrebbe affrontare; qualora non sia possibile, ci sarà lo scontro: noi per nostra parte continueremo a fare quello che è possibile per scongiurarlo, però sta alle parti evitare che esso vada avanti.

In considerazione dei concomitanti lavori dell'Assemblea, dichiaro conclusa l'audizione e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 10.*



