

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

10^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Industria, commercio, turismo)

INDAGINE CONOSCITIVA
SULL'ATTIVITÀ ASSICURATIVA, CON PARTICOLARE
RIFERIMENTO AL SETTORE DELLA RESPONSABILITÀ
CIVILE AUTO

3° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 12 FEBBRAIO 2003

Presidenza del presidente PONTONE

INDICE**Audizione del sottosegretario di Stato per le attività produttive Valducci**

PRESIDENTE	Pag. 3, 13	
COVIELLO (<i>Mar-DL-U</i>)	13	
VALDUCCI, <i>sottosegretario di Stato per le</i> <i>attività produttive</i>	3, 13	

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 Democristiana e di Centro: UDC; 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.

Interviene il Sottosegretario di Stato per le attività produttive, onorevole Valducci

I lavori hanno inizio alle ore 15,15.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del sottosegretario di Stato per le attività produttive Valducci

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sull'attività assicurativa, con particolare riferimento al settore della responsabilità civile auto, sospesa nella seduta del 29 gennaio scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il suo assenso. Se non ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È in programma oggi l'audizione del sottosegretario per le attività produttive Valducci, che ringrazio della sua presenza.

VALDUCCI, *sottosegretario di Stato per le attività produttive*. Signor Presidente, penso che alcuni dati siano necessari per inquadrare il tema, che sicuramente tutti voi conoscerete bene. Tali dati sono stati in parte ricordati in una precedente audizione svolta da questa Commissione dal presidente dell'ISVAP, ma vorrei ribadirli ed integrarli.

L'Italia è il Paese europeo con la maggiore densità di veicoli a motore per abitanti e per chilometri di strade disponibili: la forte densità dei veicoli è un importante fattore di rischio, poiché genera un maggior numero di incidenti. In Italia circolano 789 veicoli ogni 1.000 abitanti e 137 per ogni chilometro di strada; in Francia circolano 602 veicoli ogni 1.000 abitanti e 40 per chilometro di strada; in Germania 614 veicoli ogni 1.000 abitanti e 110 veicoli ogni chilometro; in Gran Bretagna 478 veicoli ogni 1.000 abitanti e 76 per chilometro.

Questo, unitamente a fattori come quello dell'arretratezza di alcune nostre importanti arterie stradali, ha causato mediamente negli ultimi anni un numero di vittime superiore a quelle di un evento bellico: 8.000 morti ogni anno e circa 900.000 feriti.

Circa l'evoluzione del danno alla persona, a fronte di una media europea pari al 10 per cento, in Italia – nel 2001 – la percentuale degli incidenti con danni alla persona sul totale è stata pari al 22 per cento. E questa sicuramente è stata una delle cause principali dell'elevato costo dei sinistri nel nostro Paese.

L'abnorme accelerazione di tale costo registrata in Italia dal 1990 in parte dipende certamente da una crescente consapevolezza da parte dei danneggiati di poter ottenere un risarcimento del danno alla salute (categoria riconosciuta dalla giurisprudenza solo a partire dalla fine degli anni '80); in gran parte il dato riflette il fenomeno della proliferazione dei danni fisici di lieve entità, che vengono riconosciuti con maggiore liberalità che negli altri Paesi. Si consideri che il 90 per cento di tutti i sinistri con danno alla persona riguarda lesioni fisiche di lieve entità.

Da questo punto di vista - è importante ricordare anche queste cose - quello dei colpi di frusta è un dato talmente eclatante da essere entrato nell'immaginario collettivo come il tipico strumento per «lucrare» sul risarcimento del danno. In Italia, nel 2000, l'incidenza percentuale delle lesioni da colpo di frusta sul totale dei danni alla persona è stata del 66 per cento, contro, ad esempio, il 40 per cento della Germania, il 35 per cento dell'Olanda, il 15 per cento della Spagna e il 6 per cento della Francia. Anche questo indubbiamente incide sul *trend* di crescita del costo del sinistro.

Nel mercato della responsabilità civile auto operano 81 compagnie di assicurazione. I dati al primo semestre 2002 confermano la prevalenza del ramo R.C. auto nell'ambito dei rami danni, con un'incidenza percentuale pari al 52,8 per cento, ancora in lieve crescita rispetto al primo semestre dell'anno precedente (52,6 per cento).

La raccolta premi complessiva (portafoglio del lavoro diretto italiano) ammonta a 8.473 milioni di euro, con una variazione in aumento dell'8 per cento rispetto al 30 giugno 2001 (7.843 milioni di euro). Tale variazione appare confermata dai dati al terzo trimestre 2002, che mostrano una raccolta pari a 12.165,1 milioni di euro.

Decresce per contro (-1,4 per cento rispetto all'analogo periodo 2001) il costo totale dei sinistri denunciati nel semestre, al netto della stima per sinistri tardivi. Decresce altresì in misura sensibile (-12 per cento rispetto all'analogo periodo 2001) il numero complessivo dei sinistri denunciati nel semestre, diminuiti da 1.928.727 a 1.698.104. Gli effetti dell'incremento dei ricavi e della contrazione dei costi per sinistri si riflettono positivamente sul risultato tecnico semestrale, che riporta un utile di 28 milioni di euro rispetto alla perdita di 246 milioni di euro registrata al 30 giugno 2001.

L'andamento dei principali parametri tecnici del ramo R.C. auto, osservato nell'arco temporale 1996-2001 con riferimento al portafoglio diretto italiano, mostra un deciso calo della frequenza sinistri, che dal 12,24 per cento si riduce al 10 per cento (dato 2001).

Prima di accennare all'andamento delle tariffe, occorre ricordare che il mercato R.C. auto in Italia è caratterizzato dalla contestuale presenza di un obbligo bilaterale a contrarre previsto dalla legge e di un regime di libertà tariffaria introdotto dal 1994 in tutta l'Unione europea in sostituzione del regime dei prezzi amministrati sino ad allora vigente. Non va inoltre trascurato che ad un'analisi di tipo economico basata sulle leggi della domanda e dell'offerta si rivela in tutta evidenza la discrasia insita

nella legislazione europea, in cui sono al contempo presenti una domanda estremamente rigida, determinata dall'obbligo a contrarre, e l'impossibilità di porre un qualunque tetto all'offerta proprio per effetto della liberalizzazione.

Ci sono alcuni riferimenti alle tariffe che allegherei alla relazione, anche se penso che molti di voi già li conoscano. In base ai sette profili obbligatori che esistono per legge nel nostro Paese, dal profilo A al profilo G, si è registrata, dal gennaio 2002 al gennaio 2003, una media ponderata sull'aumento delle tariffe del 5,3 per cento, che si differenzia all'interno dei singoli profili, andando da un minimo di aumento tariffario del 4,8 per cento fino all'11,6 per cento. Questa media ponderata è correlata al numero di autoveicoli nei vari profili.

I dati evidenziano, oltre agli aumenti intercorsi da gennaio 2002 a gennaio 2003, quanta parte di questi sono dovuti alle variazioni avvenute nell'ultimo trimestre dell'anno appena concluso, in cui si registra comunque una riduzione dell'aumento tariffario. Inoltre sono riportati anche i premi medi per i sei profili delle autovetture private (profili da A ad F) e per i ciclomotori (profilo G). In particolare, occorre considerare che per i ciclomotori l'assicurato-tipo viene individuato in un profilo di massima esposizione al rischio (18 anni) e non con riferimento ad un utente medio di età superiore, che paga generalmente premi molto inferiori.

Come si può notare, l'aumento medio dei premi per le autovetture, risultante dai profili di legge, è stato del 5,3 per cento nell'ultimo anno, mentre solo dello 0,8 per cento nell'ultimo trimestre. Se si analizzano gli aumenti di ogni singola compagnia operante nel ramo, ragionando in termini di quota di mercato, si ottiene che mediamente le imprese che rappresentano l'81 per cento del settore hanno apportato delle diminuzioni o comunque degli aumenti tariffari contenuti al 2 per cento. Inoltre, un ulteriore 11 per cento del mercato ha apportato aumenti tariffari limitati al 4 per cento e solo una parte residua di compagnie ha avuto incrementi tariffari superiori al 4 per cento.

Tengo tuttavia a sottolineare che in alcuni casi, come ad esempio per i neopatentati o le due ruote, il costo in valore assoluto della copertura assicurativa ha raggiunto valori difficilmente sopportabili dalla nostra società, in quanto arriva ad incidere fino a un 15-20 per cento del costo dell'autovettura e ancora di più per quanto riguarda il veicolo a due ruote senza targa. Sono sicuramente cifre superiori a quelli che dovrebbero essere i costi per queste tipologie.

Se confrontiamo l'aumento medio dell'intero anno dei singoli profili con quello dell'ultimo trimestre, si evidenzia come sia in atto una tendenza da parte del mercato a limitare, se non a ridurre, gli aumenti tariffari. Questo anche perché, come ricordavo prima, le frequenze dei sinistri si sono ridotte. È ragionevole ipotizzare che questo effetto possa essere determinato, da un lato, da un miglioramento della sinistralità del ramo e dall'altro dai possibili e favorevoli effetti che il mercato si attende a seguito dell'approvazione da parte dell'attuale Governo della legge di riforma dell'assicurazione R.C. auto, avvenuta solo pochi mesi fa.

Tra le misure introdotte dalla legge n. 273 del 2002, allo scopo di assicurare la trasparenza e la concorrenzialità delle offerte di servizi assicurativi e un'adeguata informazione ai consumatori, vi è quella che prevede l'obbligo per le imprese assicuratrici di rendere pubblici i premi e le condizioni generali di polizza praticati sull'intero territorio nazionale.

Sulla complessità del numero di profili e tariffe, lascerò agli atti tre tabelle, la prima delle quali relativa al profilo A, che considera l'utente maschio di 18 anni che dispone di un'autovettura a benzina di 1.300 centimetri cubici, con un massimale di un miliardo e mezzo di lire e che si assicura per la prima volta. Viene considerato un campione di cinque città importanti, anche se in effetti il dato è provinciale. Le cinque città campione sono Milano, Torino, Roma, Napoli e Bari. L'analisi dei dati conferma quanto già conosciamo. Come ricordavo prima, quello dei neopatentati è sicuramente uno dei temi di maggiore criticità del settore. In particolare, rispetto alle aree territoriali prese in considerazione, emerge significativamente il dato di Napoli. Inoltre, emerge anche – sulla base di tariffe che si riferiscono al 1° gennaio 2003 – un'ampia forbice tra i prezzi praticati dalle 81 compagnie considerate. Mi limito ad alcuni esempi: a Milano, sempre per l'utente inserito nel profilo A, si va da un minimo di 1.047 euro ad un massimo di 3.042 euro. Tra l'altro, bisogna anche considerare che il costo di un veicolo a benzina con motore di 1300 centimetri cubici di cilindrata oscilla mediamente tra i 10.000 e i 13.000 euro, a seconda del modello o dell'allestimento. Ciò considerato, la tariffa massima applicata a Milano, che supera i 3.000 euro, se rapportata agli 11.000 euro del costo medio di una autovettura di questo genere, appare veramente eccessiva.

Il dato più significativo è comunque rappresentato dall'esistenza di una forbice tariffaria molto ampia, al cui interno si evidenzia un'offerta molto variegata. Tante compagnie si attestano intorno ai 1.500-1.600 euro, altre intorno ai 1.200 euro e altre ancora superano i 2.000 euro.

La situazione di Milano è molto simile a quella di Torino, mentre in altre aree del Paese la differenziazione è ancora più evidente. Napoli e Bari mostrano chiaramente questa divaricazione, nel senso che nel primo caso si passa da un minimo di 1.631 euro ad un massimo di 9.125 euro. Penso che sia uno di quei casi in cui l'ISVAP è già intervenuta per sanzionare il comportamento di alcune compagnie che, nell'applicare le tariffe, fondamentalmente eludono il meccanismo obbligatorio a contrarre. Nel momento in cui una compagnia chiede di versare una quota assicurativa di 9.125 euro, a copertura soltanto della responsabilità civile e per una autovettura del valore medio di circa 11.500 euro, vuol dire che non vuole contrarre polizze su quella piazza, altrimenti non si spiegherebbe in che modo, in una situazione analoga, altre compagnie possano offrire la stessa assicurazione a 1.600 euro; inoltre, anche le modalità di redazione delle tariffe manifestano una volontà elusiva dell'obbligo a contrarre. Anche a Bari esiste una forbice molto ampia tra le varie tariffe, che variano dai 1.077 euro ai 6.227 euro.

Un'altra fattispecie che merita una sottolineatura è quella relativa al profilo G, che attiene ad un maschio di 18 anni che dispone di un ciclomotore di 50 centimetri cubici di cilindrata e che è assicurato per la prima volta, con un massimale di 1.500 milioni.

Il costo da pagare per la copertura assicurativa in alcune aree è diventato quasi proibitivo. Anche in questo caso le forbici tariffarie sono analoghe agli esempi fatti in precedenza e tendono ad allargarsi molto in alcune aree, anche se al riguardo si evidenziano dati molto diversificati in tutte le città campione. A Milano si va dai 176 euro ai 972 euro. Tra l'altro, il costo medio di un ciclomotore – la mia è una valutazione di massima – si aggira intorno ai 2.000-2.500 euro, per cui è evidente che la tariffa assicurativa massima è eccessiva rispetto al valore del mezzo assicurato. Bisogna sempre rapportare il *trend* di tariffe del servizio che si riceve al prezzo reale di acquisto del mezzo finale. A Napoli si va dai 389 euro ai 1.992 euro, con una forbice dunque ancora più ampia.

Infine, il terzo profilo che lascio alla vostra attenzione è quello relativo alla classe di massimo sconto. Ricordo che, nonostante la sinistrosità del nostro Paese, gli autoveicoli che rientrano in questa fascia sono molti. Il profilo D fa riferimento ad una persona di quarant'anni, con autovettura a benzina di 1.300 centimetri cubici, che rientra nella prima classe di merito. Anche in questo caso la forbice tra le tariffe è molto ampia. Si va da un minimo di 237 euro fino ad un massimo di 785 euro circa. A Napoli si va da un minimo di 420 euro ad un massimo di 1.490 euro, mentre a Roma il prezzo minimo è di 281 euro contro un massimo di 1.107 euro.

Queste tabelle dovrebbero aiutarvi a comprendere, considerato che dalla vostra indagine emergeranno proposte concrete per consentire al Governo di intervenire in modo efficace soprattutto nelle aree e rispetto ai profili più critici, che l'offerta è ampia. Il motivo per cui, con l'accordo di tutte le forze politiche, tra le misure introdotte dalla citata legge n. 273 abbiamo inserito quella che prevede che la pubblicità dell'offerta delle singole compagnie assicuratrici sia attuata anche mediante diffusione su siti Internet, deriva anche dalla necessità di rendere sempre più consapevoli i cittadini consumatori del fatto che le compagnie che operano nel settore della responsabilità civile auto sono tantissime. Dunque, vi è la possibilità, utilizzando Internet ma anche avvalendosi del rapporto diretto che ciascuno instaura con il mercato, di andare alla ricerca di un prodotto assicurativo che sia, in termini di portafoglio personale, più conveniente rispetto ad altri.

La stessa legge n. 273 ha poi istituito presso il Ministero delle attività produttive un comitato di esperti in materia di assicurazione obbligatoria della R.C. auto. Come ricorderete, l'orientamento del Ministero è di rendere operativo al più presto tale comitato, la cui segreteria organizzativa dovrà probabilmente occuparsi dell'andamento del mercato e quindi della tutela del consumatore, osservando l'andamento degli incrementi tariffari praticati dalle compagnie operanti in Italia con specifica attenzione alle differenze tariffarie applicate sul territorio nazionale e verificando la cor-

retta applicazione della legislazione concorrente nel mercato della responsabilità civile auto.

La legge introduce poi altre misure, che non voglio ricordare, che dovrebbero consentire anche una riduzione del costo del sinistro, che nel nostro Paese è molto più alto se paragonato a quello di altri Paesi.

La legge n. 273, varata a dicembre ed entrata in vigore il 1° gennaio 2003, incomincia ora a muovere i suoi primi passi ed è noto che il calcolo delle tariffe produce effetti tardivi rispetto alla loro applicazione. Basti pensare che le tariffe applicate nel mese di giugno 2003 valgono per 12 mesi e dunque è solo dal 1° luglio 2003 che il cittadino consumatore potrà decidere, in base ad una analisi del mercato, se continuare a stipulare il contratto assicurativo con la stessa compagnia o se rivolgersi ad altre.

Quindi è chiaro che, considerando unitamente i tempi di efficacia della riforma che insieme abbiamo concorso a mettere in atto e l'andamento della riduzione della frequenza dei sinistri, alcuni effetti concreti dovrebbero aversi già nel 2003.

In data 8 settembre 1999, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato aveva avviato un'indagine sui comportamenti lesivi della disciplina della concorrenza *ex* articolo 2, comma 2, della legge n. 287 del 1990, che si era conclusa con la delibera n. 8546 del 28 luglio 2000, con la quale venivano comminate a talune compagnie di assicurazioni, in misura diversa per le diverse compagnie, sanzioni amministrative ai sensi della legge n. 689 del 1981. Vorrei sottolineare le date: la delibera è del luglio 2000, anche se è diventata di grande attualità negli ultimi tempi, e concerne le analisi condotte per il periodo 1995-2000.

La predetta delibera veniva impugnata dalle compagnie sanzionate in primo grado al TAR del Lazio ed in appello al Consiglio di Stato. Quest'ultimo, pur accogliendo parzialmente alcuni punti di gravame della sentenza del TAR, confermava nella sostanza l'impianto complessivo della delibera dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato ed effettuava una distinzione delle posizioni delle diverse compagnie impugnanti.

La Corte di cassazione, investita da una delle compagnie sanzionate (in sede di regolamento di competenza originato da una citazione per risarcimento del danno davanti al giudice di pace promossa da un assicurato), ha respinto l'istanza di regolamento di competenza, decidendo però la controversia in sede di ricorso ordinario (*ex* articolo 360 del codice di procedura civile) contro la pronuncia non definitiva del giudice di pace. La Suprema Corte (con sentenza del 9 dicembre 2002, quindi molto recente) ha statuito che la controversia è riconducibile alla violazione di un diritto soggettivo per una condotta antiggiuridica della compagnia assicuratrice e rientra nell'ambito dell'illecito civile.

Poiché la vicenda sopra richiamata trovava definizione nelle competenti sedi giurisdizionali, appariva indebita un'iniziativa ministeriale di natura amministrativa volta ad assicurare un rimborso, che spetta all'autorità giudiziaria decidere nell'*an* e nel *quantum*, anche in ragione della graduazione di responsabilità tra le compagnie sanzionate dall'Autorità garante

della concorrenza e del mercato, effettuata dalla pronuncia del Consiglio di Stato, che ha definito in ultima istanza la procedura da questa aperta.

Considerata comunque la delicatezza e la rilevanza della questione, il Ministro delle attività produttive, in una posizione di terzietà, convocava il 30 gennaio scorso le associazioni dei consumatori e l'ANIA, al fine di verificare la possibilità di risolvere il contenzioso con un'ipotesi di accordo. Tale tentativo è rimasto, però, senza esito.

Il decreto-legge 8 febbraio 2003, n. 18, intende rispondere ad esigenze di difesa per ogni tipo di controversia civile derivante da rapporti giuridici, contrattuali o anche extra-contrattuali relativi a contratti seriali e di massa (quali sono quelli bancari, assicurativi, finanziari, di fornitura di servizi), disciplinati dall'articolo 1342 del codice civile, relativo ai contratti conclusi mediante la sottoscrizione di moduli o formulari, predisposti per disciplinare in maniera uniforme determinati rapporti contrattuali.

Si tratta, in relazione a tali tipi di rapporti, di un'esigenza imprescindibile, incidendo normalmente su settori a specifica vigilanza amministrativa per ragioni di pubblico interesse; pertanto, al fine di garantire il corretto funzionamento del mercato e della libera concorrenza, la norma deve essere applicata rettamente in ogni singolo caso.

Tali finalità possono essere pregiudicate nei casi concreti da un'infinita miriade di decisioni giurisdizionali adottate secondo criteri equitativi. Si tratta infatti di decisioni che, a dispetto del modico valore individuale, in ragione della moltitudine sono di considerevole entità economica e sociale e risultano sostanzialmente sottratte a qualsivoglia controllo in sede di impugnazione, per effetto della decisione secondo equità prevista dal secondo comma dell'articolo 313 del codice di procedura civile. Questo avviene perché, ai sensi del terzo comma dell'articolo 339 del codice di procedura civile, le sentenze emesse secondo equità dal giudice di pace fanno venir meno la possibilità di appello. Inoltre è necessario evidenziare che, anche in sede di ricorso per Cassazione, la circostanza che la decisione sia stata adottata su principi equitativi esclude, nella quasi totalità delle fattispecie concretamente inoltrate al vaglio della Corte, ogni possibilità di effettuare un reale controllo di legittimità (i ricorsi quasi sempre vengono proprio per questo dichiarati inammissibili).

Il decreto, assoggettando alla decisione secondo diritto tutte le sentenze emesse dal giudice di pace nelle cause derivanti da rapporti giuridici relativi a contratti in serie e di massa, anche se di valore inferiore a 1.100 euro, garantisce l'effettivo diritto di difesa mediante l'appellabilità di tali sentenze. A tale riguardo si precisa che la competenza del giudice di pace è limitata in quanto la volontà del legislatore è quella che prevede l'intervento del giudice di pace solo nei casi in cui la soluzione non possa pregiudicare il funzionamento del mercato e l'equilibrio finanziario delle parti. Inoltre, una previsione così come prevista dal decreto permette un reale controllo della Corte di cassazione sull'esatta applicazione dell'uniformità interpretativa del diritto anche ad opera dei giudici di pace. In pratica, con questo decreto si continua assolutamente a dare la possibilità ai singoli cittadini di poter adire il giudice di pace per ottenere il rimborso

dell'eventuale danno subito. Spetta al giudice di pace decidere non tanto secondo equità, ma entrando nel merito, accertando che effettivamente ci sia stato un danno provocato dal comportamento delle compagnie nei confronti dei consumatori. Di fronte alla pronuncia del giudice di pace la parte soccombente potrà ricorrere ai gradi successivi di giudizio.

Cosa fare di fronte alla situazione che ho brevemente descritto? Voglio solo ricordare un'analisi che è stata fatta. Le compagnie che sono state assoggettate alla sanzione deliberata dall'Autorità *antitrust* - stiamo sempre parlando di medie, perché ci sono sette profili assicurativi che vanno moltiplicati per il numero di auto e per le 103 province italiane - hanno avuto un andamento dei prezzi dei propri premi assicurativi, esaminato ogni sei mesi dal luglio 2001 al gennaio 2003, mediamente inferiore rispetto alle altre compagnie assicurative. Questo dato - voglio precisarlo - non è riferito ai prezzi praticati da queste compagnie nel momento in cui sono state assoggettate alla sanzione dell'Autorità garante (periodo 1995-2000), ma ai prezzi relativi al periodo più recente che va dal 2001 al 2003.

Ricordo che la massa dei ricorsi che stavano pervenendo ai giudici di pace cominciava ad essere di dimensioni tali da rendere dubbia la capacità del sistema assicurativo di reggere finanziariamente le conseguenze delle sentenze. La prima mossa delle compagnie assicurative nel breve termine, a fronte della impossibilità di una sentenza che entrasse nel merito, sarebbe stata sicuramente un aumento delle tariffe R.C. auto. Invece, il grande lavoro che le forze politiche hanno svolto in questo anno e mezzo di attività in Parlamento, stante il quadro che ho appena descritto, potrebbe finalmente dare una svolta al *trend* delle tariffe e dei prezzi assicurativi, che noi ci auguriamo debba e possa avere ancora un andamento negativo rispetto alla crescita registrata negli ultimi anni, con ulteriori azioni che il Governo e il Parlamento dovranno svolgere su quelle tariffe che sono molto sensibili. Ci auguriamo che il Governo da una parte e la vostra indagine conoscitiva dall'altra siano in grado di mettere a punto azioni legislative e di mercato tali da sviluppare una maggiore competitività e una maggiore concorrenza del sistema.

In conclusione, desidero ricordare alcuni argomenti che ritengo possano fornire uno spunto sia per il vostro documento finale che per future modifiche legislative. In particolare, lo scopo che ci prefiggiamo è quello di razionalizzare i profili tariffari che sono risultati maggiormente problematici rispetto ad altri.

Mi riferisco in primo luogo ai neopatentati, che oggi vengono inseriti da subito nella fascia tariffaria peggiore. Non comprendo perché una persona che «non è stata mai condannata» debba essere preventivamente penalizzata. In questo caso ritengo che si possano valutare tutte le possibilità affinché il neopatentato non venga inserito nella classe peggiore ma in quella migliore, prevedendo poi accelerazioni di aumento della tariffa nel caso in cui la guida sia tale da provocare una sinistrosità eccessiva. Partire subito dalla valutazione peggiore, considerato l'altissimo costo as-

sicurativo per i neopatentati, porta il cittadino, com'è naturale che avvenga, ad eludere le norme esistenti. Capita spesso, infatti, che gli autoveicoli vengano intestati a zii e nonni che risiedono in aree a minore rischio di sinistri.

Un'altra questione riguarda l'utente che intende cambiare autovettura. Attualmente, l'assicurazione segue il veicolo e non il patentato, che di fatto subisce una penalizzazione, anche in assenza di sinistri denunciati. Il tema dell'assicurazione legata alla patente e non più all'autoveicolo va valutato senza chiusure di natura demagogica da parte delle compagnie e tenendo anche conto delle norme comunitarie attualmente vigenti. È chiaro che il discorso della patente va correlato all'uso di un autoveicolo. Un cittadino qualsiasi che ha preso la patente può anche disporre di più di un veicolo e dunque, anche nel caso in cui si passasse dall'assicurazione sul veicolo a quella sul patentato, dovrebbe pagare una quota minimale, che ovviamente aumenterebbe a seconda del numero di autovetture possedute, altrimenti subentrerebbe una problematica di perequazione sociale nei confronti delle famiglie i cui componenti, pur essendo tutti patentati, dispongono di poche autovetture. Di tutto ciò si può tenere conto, ma su questa ipotesi occorre lavorare. Le compagnie devono accettare di approfondirla, evitando di limitarsi a ricordare che a livello comunitario non esiste alcuna norma che preveda un'assicurazione non legata all'autovettura. È un atteggiamento sbagliato, perché anche attraverso la patente esiste il collegamento al veicolo.

Questa soluzione avrebbe inoltre il vantaggio di rendere più diretta la correlazione tra modo di guidare e prestazione della compagnia; se, in teoria, io fossi un patito delle alte velocità, il che ovviamente aumenterebbe il rischio di sinistro, sarei costretto a pagare cifre più alte. Invece, con l'assicurazione sul veicolo la correlazione tra stile di guida, sinistrosità dell'individuo e copertura del veicolo non è così diretta e questo rischia di far aumentare ancor di più il fenomeno delle polizze intestate a nonni e zii, di cui parlavamo prima.

Un altro punto critico che va sottolineato è quello relativo all'assicurazione per i mezzi a due ruote. Quello dei ciclomotori è uno dei pochi settori industriali in cui il nostro Paese è *leader* internazionale e gli eccessivi costi assicurativi precedentemente ricordati lo stanno mettendo in crisi. Bisogna quindi trovare formulazioni diverse, nuove vie per evitare di mettere in crisi un intero sistema industriale.

Per quanto riguarda poi le reti di vendita, non si vuole obbligare il mercato e dunque le compagnie assicurative a scegliere *ex lege* un canale di vendita, ma soltanto far sì che gli assicurati sappiano se la compagnia scelta opera attraverso una rete di vendita in esclusiva o plurimandato, cercando di evitare che le compagnie possano decidere sulla stessa area territoriale di avere più agenti assicurativi rispetto ai quali le stesse hanno il vincolo dell'esclusiva di mandato e non viceversa.

Molte attività possono essere svolte anche a prescindere dall'esistenza di disposizioni legislative *ad hoc*, cosa che avevamo già discusso

nel provvedimento di riforma. Anche in questo caso le compagnie si sono chiuse nella loro torre d'avorio fornendo spiegazioni non chiare.

Mi riferisco in particolare al discorso dell'indennizzo diretto, uno strumento che abbassa notevolmente il costo del sinistro. L'assicurato, a prescindere dalla compagnia, viene comunque liquidato nel momento del sinistro, sempre che ovviamente ci sia chiarezza della responsabilità del sinistro. È chiaro che se investo un pedone che non è assicurato la situazione cambia. L'utilizzo o meno del modello di constatazione amichevole è in dipendenza del chiaro riconoscimento di una responsabilità. Lo si sottoscrive, per esempio, se si tampona una macchina che ci precede e non si sono rispettate le distanze di sicurezza, attestando la propria responsabilità nell'aver causato l'incidente. Solo in questi casi si applica l'indennizzo diretto.

Oggi per oltre il 90 per cento dei casi è possibile accertare immediatamente la responsabilità del sinistro. In pratica, il contenzioso esistente non attiene più ad un rapporto tra assicurato ed assicuratore, ma rientra in un discorso relativo al mondo degli assicuratori. In questo modo le 81 compagnie di assicurazione esistenti possono ridurre considerevolmente il costo del sinistro, su cui incide particolarmente il contenzioso legale.

Un altro aspetto da considerare riguarda la riduzione dei costi dei pezzi di ricambio delle autovetture. Anche in questo caso, non risulta che le compagnie abbiano tentato di confrontarsi con i produttori di autovetture o di pezzi di ricambio al fine di realizzare economie di scala. In questo caso non serve la legge, ma solo mettersi intorno ad un tavolo per cercare di ridurre al massimo i costi del sinistro, se necessario stipulando apposite convenzioni.

Le compagnie devono migliorare l'efficacia e l'efficienza della loro presenza sul territorio: è indubitabile. L'elevato numero di piccoli atti illeciti che si riscontra è anche responsabilità delle compagnie. Secondo il testo di riforma, che prevede una maggiore sanzionabilità degli illeciti, le compagnie hanno un maggiore potere di intervento rispetto ai furbi, in modo da premiare di più le persone che operano in buona fede. Ci attendiamo che le compagnie operino in tale direzione intervenendo per reprimere gli illeciti, anche se la loro presenza sul territorio talvolta non è sufficiente.

Da ultimo, ma non in ordine di priorità, vi è il tema della sicurezza stradale. C'è stato recentemente un dibattito politico anche sulle cause meteorologiche, come la nebbia, che determinano tamponamenti a catena sulle nostre autostrade. C'è chi ha detto che bisogna chiudere le autostrade, c'è chi ha detto che bisogna aumentare le segnalazioni. Penso che esistano oggi strumenti di telecomunicazione satellitari in grado di fornire a chi guida informazioni minuto per minuto sulla percorribilità della strada su cui sta viaggiando, informandolo così in tempo reale del verificarsi di gravi incidenti. Questi accessori di sicurezza potrebbero essere un mezzo per correlare sempre di più il costo del servizio assicurativo alle qualità del guidatore. Mi riferisco alla cosiddetta «*clear box*», attraverso la quale è possibile identificare le caratteristiche del guidatore, in

base alle quali la compagnia assicuratrice possa stilare un profilo assicurativo adeguato. Alcune compagnie hanno già messo sul mercato questo prodotto, basato su un contatore satellitare, che consente loro di applicare tariffe più basse proprio perché attraverso questo strumento si ha una conoscenza trasparente del tipo di guida e delle strade percorse dall'assicurato.

Questi, insieme ad altri suggerimenti che arriveranno da questa indagine conoscitiva, sono argomenti da approfondire per far sì non solo che a breve ci sia una riduzione dell'aumento tariffario, ma che gradualmente nel tempo, soprattutto per determinate tipologie di utenti, il costo della polizza assicurativa – che, come ho ricordato, in alcuni casi è eccessivo ed è diventato pesante per le nostre famiglie – si riduca sempre più per arrivare a valori compatibili con il servizio prestato.

COVIELLO (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, vorrei chiedere al Sottosegretario di precisare quanti e di che tipo sono stati i pronunciamenti dei giudici di pace sui ricorsi già presentati. In tal modo potremo avere un quadro più completo.

VALDUCCI, *sottosegretario di Stato per le attività produttive*. Vi farò avere questi dati.

PRESIDENTE. In considerazione degli argomenti all'ordine del giorno della seduta odierna, propongo di rinviare ad altra seduta il dibattito sulla relazione svolta dal sottosegretario Valducci.

Se non ci sono osservazioni, così resta stabilito.

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

I lavori terminano alle ore 16.

