

comunque, che tutto è nelle mani della giunta regionale, ma in questo caso del commissario di Governo o di Bassolino. Sappiamo che, in effetti, esiste un problema grave, rispetto al quale intendiamo chiedere, a nome dei cittadini della Campania e del Napoletano in particolare, un atto di responsabilità da parte di tutti coloro che sono preposti alla corretta gestione pubblica.

PRESIDENTE. Il ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, onorevole Matteoli, ha facoltà di rispondere.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* Signor Presidente, in merito a quanto indicato nell'atto di sindacato ispettivo presentato dall'onorevole La Russa e da altri deputati ed illustrato dall'onorevole Pezzella, si rappresenta che l'emergenza rifiuti nella regione Campania dura dall'11 febbraio 1994, con ben 19 ordinanze che la regolano. Lo stato di emergenza è stato prorogato fino al 31 dicembre 2003. In Campania risulta vigente il piano regolatore di gestione dei rifiuti, approntato ed approvato dal commissario delegato, presidente della regione Rastrelli, sin dal giugno 1997, ma che non è ancora riuscito a decollare dall'inizio del 1999, epoca delle dimissioni dello stesso Rastrelli.

Come ben noto, tra le principali cause dei ritardi nell'attuazione del piano rientrano la limitata ed episodica attuazione della raccolta differenziata nonché il mancato realizzo degli impianti di termovalorizzazione. In merito alla necessità di avviare rapidamente il lavoro per la realizzazione degli impianti di termovalorizzazione e per il miglioramento delle condizioni ambientali al contorno degli impianti di produzione del CDR, si è tenuta il 2 maggio scorso un'apposita riunione presso la Presidenza del Consiglio, con il Presidente del Consiglio, il ministro dell'interno, il sottosegretario Letta, il sottoscritto ed il presidente della giunta della Campania, Bassolino. Nel corso della riunione, si è convenuto sull'assoluta necessità di affrontare e risolvere i problemi

connessi con l'emergenza dei rifiuti e di procedere alla realizzazione di termovalorizzatori previsti dal piano regolatore di gestione dei rifiuti, operando in sintonia con gli amministratori locali, con l'assicurazione che saranno adottati strumenti straordinari che prevedano la realizzazione degli impianti con la massima sicurezza per la salute dei cittadini e con interventi che riducano drasticamente il grado di inquinamento esistente nelle zone interessate.

Inoltre saranno previste misure di sostegno alla raccolta differenziata, anche con incentivi economici ai comuni che ospiteranno gli impianti. Questa disponibilità permetterà ai sindaci e alle popolazioni locali di eseguire ogni idoneo controllo alla correttezza delle condizioni di funzionamento e di tutela ambientale nel senso più ampio del termine. Contemporaneamente, è necessario acquisire il consenso della popolazione con una campagna di corretta informazione in merito al paventato strumentale pericolo ipotizzato che rappresenterebbero i termovalorizzatori. Per le parti già attuate dal piano di gestione dei rifiuti, il comitato di rientro nell'ordinario non solo rappresenterà l'occhio vigile del Ministero dell'ambiente sulla situazione, ma avrà anche la funzione di aiutare il commissario a rientrare in Campania alle normali condizioni di vita.

In relazione a recenti gravi fatti segnalati nell'atto di sindacato ispettivo, è mio preciso impegno porre in essere tutti gli interventi sollecitatori presso tutte le autorità competenti affinché le iniziative di cui si è appena riferito abbiano effettiva e sollecita attuazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Pezzella, cofirmatario dell'interrogazione, ha facoltà di replicare per due minuti.

ANTONIO PEZZELLA. Signor Presidente, signor ministro, la ringrazio della risposta, ma la ringrazio anche per l'intervento che lei ha voluto fare a titolo personale, su mia precisa richiesta, una decina di giorni fa, durante le feste pa-

squali, quando l'ho chiamata sul telefonino per chiedere un suo immediato intervento perché si tenesse una riunione in prefettura. Infatti, vi è ancora un altro elemento: le istituzioni in certi momenti non hanno fatto completamente il proprio dovere.

Naturalmente, lei prima citava tutto l'iter dell'evolversi della situazione. È vero che nel 1996 la regione Campania adottò il piano per lo smaltimento dei rifiuti, che fu approvato anche dall'Unione europea. Solamente successivamente, con l'amministrazione Bassolino, questo piano è stato stravolto e mai posto a conoscenza né dell'Unione europea, né del ministero, né del Governo. In seguito, si è verificata tutta una serie di situazioni a catena e oggi siamo arrivati nella situazione nella quale ci troviamo, dopo che il Governo centrale ha speso 3000 miliardi di lire, tecnicamente, buttati nella spazzatura. Pertanto, ognuno dovrebbe prendere atto del proprio fallimento e il presidente della Regione e commissario di Governo dovrebbe avere la sensibilità di dimettersi.

Noi comunque la ringraziamo dell'attenta e vigile ispezione da parte del ministero, in questo caso del Governo, volta a far sì che finalmente i problemi lamentati si risolvano, perché Napoli e i cittadini non ne possono più. Ed è singolare, caro ministro, che nessun deputato di centrosinistra in questi giorni abbia fatto sentire la propria voce nei confronti di e contro questo Governo. Lo stanno facendo, soltanto in questi giorni, i sindaci del centrosinistra impegnati in campagna elettorale, come se la responsabilità di quello che si sta verificando in Campania fosse del Governo e non certo del commissario di Governo che gestisce una giunta di centrosinistra, che si chiama Antonio Bassolino.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata.

Sospendo la seduta, che riprenderà alle 16 con l'informativa urgente del Governo sul costo dei contratti di assicurazione per responsabilità civile automobilistica.

La seduta, sospesa alle 15,55, è ripresa alle 16.

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Amoruso, Ballaman, Castagnetti, Cè, Delfino e Alberta De Simone sono in missione a decorrere dalla ripresa pomeridiana della seduta.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono ottantuno, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Informativa urgente del Governo sul costo dei contratti di assicurazione per responsabilità civile automobilistica.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di un'informativa urgente del Governo sul costo dei contratti di assicurazione per responsabilità civile automobilistica.

Dopo l'intervento del ministro delle attività produttive, onorevole Antonio Marzano, interverranno i rappresentanti dei gruppi in ordine decrescente, secondo la rispettiva consistenza numerica, per cinque minuti ciascuno. È previsto un tempo aggiuntivo per il gruppo misto.

Ha facoltà di parlare il ministro delle attività produttive, onorevole Antonio Marzano.

ANTONIO MARZANO, Ministro delle attività produttive. Signor Presidente, il mio intervento avviene su richiesta di autorevoli rappresentanti dell'opposizione, ed è suscitato da un'analisi dell'Antitrust sul settore RC auto, di cui si è data notizia nei giorni scorsi. In ogni caso la mia relazione avviene anche all'indomani di un importante protocollo siglato dall'ANIA, dalle maggiori associazioni dei consumatori e dal Ministero delle attività produttive.

Dunque, questo intervento mi dà l'opportunità di fornire alcune precisazioni rispetto a letture, non sempre corrette e, talvolta, grossolanamente strumentali, che si sono volute dare al rapporto dell'Antitrust.

In primo luogo, l'aumento dei premi, assolutamente al di fuori delle previsioni, è avvenuto a far tempo dalla liberalizzazione, cioè dal 1° luglio 1994. Esso si è protratto per molti anni, attraversando così la durata in carica di circa sei governi. Politicamente è strumentale attribuire una qualche responsabilità al Governo attuale.

In secondo luogo, l'aumento dei premi fino al 1999 è stato mediamente inferiore all'incremento del costo dei sinistri: la differenza dei due rialzi è mediamente dell'1,06 per cento.

Nel 2000 e nel 2001 si inverte la tendenza, ma se agli oneri dei sinistri si aggiungono i costi di gestione — che variano dal 15 al 17 per cento annuo —, anche in questi casi si registrano delle perdite.

In terzo luogo, ciò che è avvenuto nel 2001 e nel 2002 — periodo diverso, almeno parzialmente, dal punto di vista della responsabilità di Governo — non è certo differente dai sei anni precedenti, con due notazioni aggiuntive. Nel marzo del 2001 è scaduto il provvedimento di blocco delle tariffe introdotto nel marzo del 2000 che, per inciso, ci è valso una condanna della Corte di giustizia europea. In pratica, i contratti che scadevano entro il mese di marzo del 2001 sono stati rinnovati in regime di blocco tariffario. Ne consegue che nel primo trimestre del successivo anno 2002 si registra un effetto fionda per le polizze rinnovate entro il marzo del 2001, che non avevano subito aumenti fino al marzo del 2002 per effetto del blocco in questione.

Tutto questo è dimostrato dai dati ISTAT — presi a riferimento dall'Antitrust — che dimostrano come nel primo trimestre del 2002 l'aumento medio delle tariffe sia stato pari al 18 per cento, a causa, appunto, del recupero del periodo di blocco. Ne consegue che l'aumento dell'11,6 per cento denunciato dall'autorità

nell'intero anno 2002 contiene da marzo in poi un aumento inferiore a quello degli anni precedenti.

L'attuale Governo è intervenuto nel settore RC auto presentando al Parlamento — il 28 novembre 2001 — una riforma del settore. Questa riforma è stata approvata dal Parlamento nel dicembre 2002, e cioè quattro mesi fa.

È chiaro che non si può parlare di ritardi del Governo così come, con evidente spregio di obiettività, si è detto. È anche chiaro che non si può attribuire alla riforma del dicembre 2002 la responsabilità di quanto accaduto dal 1994 in poi, come pure si è fatto supporre da alcune parti.

È incredibile come si vogliano attribuire simili responsabilità all'unico Governo che è intervenuto con una riforma organica e strutturale del settore. La verità è che la riforma ha ipotizzato un effetto annuncio nei due mesi precedenti al suo varo ed i primissimi effetti di regime nei due mesi successivi, con riferimento al periodo ottobre 2002-febbraio 2003, sono stati rappresentati da aumenti tariffari dell'1,9 per cento per tutte le province, i più bassi dalla liberalizzazione in poi (si tratta solo dei primi effetti).

In quarto luogo, cosa prevede la riforma, di cui alla legge n. 273 del dicembre 2002? Prevede le modalità di risarcimento del danno, vale a dire l'obbligo di presentazione della fattura per ottenere il risarcimento e la convenzione di indennizzo diretto, estesa anche alla microlesione. Per il danno biologico, oltre ad incentivare la realizzazione della tabella unica, è stata ridotta al 20 per cento la discrezionalità del giudice per i punti di invalidità da 1 a 9. Sono, inoltre, previste alcune misure che favoriscono la diffusione delle polizze con franchigia che possono rappresentare uno strumento per il contenimento dei premi per coloro che liberamente sceglieranno di sottoscriverle. A ciò si aggiungano: il reato di truffa in assicurazione; l'obbligo di dichiarazioni veritiere; la clausola di monitoraggio delle tariffe (attraverso un comitato di esperti costituito presso il mio ministero) che

controlli gli effetti anomali, che le compagnie dovranno giustificare per non incorrere nelle pesanti sanzioni previste per il reato di elusione assicurativa; la previsione di una norma antielusione che eviterà, attraverso pesanti sanzioni che le compagnie decidono di non stipulare; l'obbligo per tutte le compagnie di dotarsi di un attuario e l'obbligo per le compagnie di realizzare un sito Internet su cui gli assicurati potranno costruire il proprio preventivo personalizzato.

Dunque, si tratta per molti aspetti di interventi che incidono sulle criticità del sistema RC auto, segnalate dalla commissione istituita presso l'Antitrust: danno biologico, costi dei sinistri, *moral hazard* e via seguitando. È vero che nella riforma non sono previsti alcuni degli interventi considerati come opportuni dall'Antitrust. Questa autorità suggerisce l'indennizzo diretto, la creazione di nuovi rapporti tra compagnie e carrozzieri, la tabella unica sul danno biologico e la formula del plurimandatario.

Per quanto riguarda i rapporti tra compagnie e carrozzieri, la riforma testé esposta li prevedeva, ma il Parlamento non ha approvato questo punto dell'originaria proposta del Consiglio dei ministri.

La riparazione diretta avrebbe rappresentato lo strumento per pervenire all'indennizzo diretto che pure era stato uno degli elementi proposti nell'originaria formulazione della riforma. Quanto alla tabella unica sul danno biologico, essa fa parte degli articoli della legge citata, cioè della riforma, e, insieme al ministro Sirchia, siamo ormai nella fase definitoria di questa tabella unica che consentirà di allargare il CID alle microinvalidità permanenti.

Quanto al monomandato, il Governo è impegnato a recepire la direttiva comunitaria del 9 dicembre del 2002 in materia di intermediazione assicurativa e si atterrà alle sue disposizioni che, peraltro, contemplano l'obbligo di esclusiva. Va detto però che, in merito al problema del monomandatario, i tecnici sono divisi: anche se effettivamente nel nostro mercato gli agenti monomandatari rappresentano uno

strumento distributivo prevalente, non bisogna però dimenticare che la distribuzione dei prodotti assicurativi, comprese le polizze RC auto, avviene anche tramite canali diversi, tra i quali vanno annoverati 3.664 intermediari assicurativi che offrono prodotti plurimarca.

In ogni caso, l'offerta via Internet delle condizioni contrattuali appare un buon succedaneo del plurimandatario. Cosa si sta ulteriormente facendo? Il Governo è intervenuto da ultimo, nei giorni scorsi, ritenendo non più prorogabile la situazione ereditata, ma ciò non tanto per il confronto con gli altri paesi proposto dall'Antitrust. Infatti, in Francia la liberalizzazione vi è stata a partire dal 1986, in Spagna dal 1984 ed in Germania dal 1993. Nel Regno Unito non vi sono mai stati prezzi amministrati. Il confronto andrebbe fatto allora con l'andamento delle tariffe in quei paesi nel decennio successivo alle loro rispettive liberalizzazioni, perché, in questo caso, si evidenzerebbe una prima fase di impennata, come è accaduto nel nostro paese, ed una successiva fase di stabilizzazione.

Inoltre, in paesi quali la Francia e la Germania ci sono meccanismi di attenuazione dell'obbligo a contrarre da parte delle imprese; in particolare, in Francia, qualora un soggetto registri il rifiuto della copertura assicurativa da parte di una compagnia, deve ricorrere all'ufficio centrale di tariffazione che stabilisce il premio; in Germania le imprese sono obbligate a tariffare non tutti i veicoli, ma soltanto quelli che scelgono di assicurare. In Spagna le imprese possono rifiutare la copertura e, dopo due rifiuti, il soggetto può ricorrere ad un consorzio pubblico che offre la copertura a prezzi superiori a quelli previsti nelle polizze normali. Nel Regno Unito le imprese non hanno l'obbligo di contrarre e le tariffe, quindi, riflettono soltanto gli elementi di costo assicurabili (il sistema non è dunque mutualistico e non sopporta pertanto i rischi peggiori che trovano copertura solo da parte di compagnie specializzate, a costi elevati e sovente per un periodo inferiore all'anno). Questo per dire che il confronto

con gli altri paesi non è omogeneo e non è significativo al punto che si intende ritenere.

Occorre aggiungere un ulteriore elemento che rende il confronto fra i paesi piuttosto arduo. Il caso Italia si differenzia dagli altri paesi europei per i problemi connessi alla sicurezza stradale e ai piccoli e grandi atti illeciti. Ciò provoca un numero dei sinistri superiore del 50 per cento rispetto a quello di altri paesi ed un costo degli stessi più elevato.

Il Governo sta lavorando per limitare la sinistrosità maggiore attraverso le grandi opere, la patente a punti, con azioni di comunicazione rivolte ad una sensibilizzazione dei cittadini all'educazione stradale. Gli elementi di differenziazione che ho sopra elencati rendono in ogni caso difficilmente comparabili i tassi di variazione dei premi che risentono di legislazioni completamente diverse. Ciò che si può rilevare dalle tabelle dell'Antitrust è che quasi tutti i paesi registrano incrementi tariffari superiori ai costi medi pagati.

Non siamo dunque intervenuti tanto sulla base del confronto fra paesi, che appare poco significativo, ma perché il livello dei premi era oggettivamente insostenibile. Ancora di più lo sarebbero divenuti se non avessimo corretto quella anomalia tipicamente italiana dei giudici di pace, che decidono secondo equità, e non secondo diritto, nonostante i giudizi fossero di massa. Il provvedimento varato dal Governo consente di vedersi riconosciuto il diritto che si ritiene violato con l'intervento giurisdizionale frutto di una valutazione secondo legittimità e non secondo mera equità. Qualcuno ha sostenuto che negli Stati Uniti d'America questo intervento non sarebbe potuto avvenire: è falso! Negli Stati Uniti d'America è già così nei giudizi di massa.

Il costo medio dei giudizi è stato calcolato in circa 9 miliardi e 700 milioni di euro. Questi oneri aggiuntivi si sarebbero tradotti in aumento dei premi o in serie difficoltà per le imprese. I critici hanno parlato di decreto « salva-compagnie »: è esagerato. Se pure così fosse, tuttavia si

sarebbe preferito non salvare le compagnie ed i loro circa 41 mila addetti, ai quali vanno aggiunti circa duecentomila persone come dipendenti indiretti?

Da quanto esposto, risulta dunque che oggi il Governo abbia assunto iniziative valutate positivamente dai tecnici e dal mercato. Non ci siamo tuttavia fermati qui: abbiamo chiesto ed ottenuto dalle compagnie una serie di impegni. Questa iniziativa si è concretizzata nella firma di un protocollo d'intesa lo scorso 5 maggio. Questo protocollo è stato siglato dalle associazioni dei consumatori aderenti alla cosiddetta coalizione, che sono largamente le più rappresentative. Avrei gradito che anche le associazioni aderenti all'intesa, sebbene meno rappresentative, avessero firmato il protocollo. Hanno preferito non farlo e non posso che rammaricarmene.

Cosa contiene l'intesa che abbiamo raggiunto? In primo luogo, essa prevede il contenimento generale delle tariffe con una verifica dell'attuazione di questo impegno che avverrà nell'aprile 2004, anche al fine dell'applicazione di analoga politica per il successivo esercizio; in secondo luogo, agevolazioni tariffarie per i giovani e per i ciclomotori con l'applicazione di sconti e riduzioni tariffarie per gli assicurati che non provocano sinistri; lo stesso verrà fatto per i conducenti di ciclomotori nell'esercizio in corso. In terzo luogo, l'intesa prevede condizioni tariffarie di maggior favore per i proprietari di più veicoli con conducenti che potranno avere anche la stessa classe di merito per tutti i veicoli che possiedono; in quarto luogo, velocizzazione dei risarcimenti per i danneggiati trasportati a bordo dei veicoli con un intervento normativo che attribuisca sempre all'assicuratore del veicolo vettore, a bordo del quale viaggiava il trasportato, l'obbligo di risarcimento del trasportato stesso; in quinto luogo, il danno biologico e cioè il completamento del quadro normativo di riferimento con la realizzazione della tabella per la valutazione medico-legale prevista dalla legge; in sesto luogo, l'intesa prevede una disciplina contrattuale più favorevole per gli assicurati in caso di furto, rottamazione e vendita del veicolo e

cioè la conservazione della classe di merito del veicolo rubato o rottamato e la portabilità dell'attestato di rischio, per consentire di assicurare il nuovo veicolo anche con altri assicuratori e la possibilità di restituzione del premio per il periodo di rischio non corso, nei casi di furto, rottamazione e vendita del veicolo; in settimo luogo, attestato di rischio per i motocicli e i ciclomotori al fine di valorizzare i precedenti assicurativi anche per queste tipologie di veicoli, con la costituzione di un tavolo tecnico per l'elaborazione di un sistema di confrontabilità analogo a quello vigente per le autovetture; in ottavo luogo, sostituzione di veicolo con altro veicolo di differente tipologia, grazie a cui i precedenti di guida dell'assicurato, contenuti nell'attestato di rischio, potranno essere valutati anche nel caso di sostituzione da parte dello stesso proprietario di un veicolo con altro di differente tipologia (ad esempio, sostituzione di autovettura con motociclo e viceversa). In nono luogo, si prevedono procedure di conciliazione tra l'ANIA e le associazioni dei consumatori. Ciò è attualmente in fase sperimentale, ma è prevista l'estensione a livello nazionale per una riduzione del contenzioso giudiziario e dei relativi costi. In decimo luogo, si prevede l'informazione all'utenza, che avverrà grazie alla collaborazione che le imprese di assicurazione offriranno alle associazioni dei consumatori firmatarie per l'attività di informazione all'utente; in undicesimo luogo, si ha riguardo alla prevenzione degli incidenti stradali. Verrà attivata una politica permanente sulla sicurezza stradale anche da parte delle compagnie assicurative, con interventi sistematici mirati alla diffusione della cultura della prevenzione del rischio e articolati in funzione dei diversi *target* di utenti della strada. In dodicesimo luogo, sono previste analisi su possibili evoluzioni strutturali del sistema RC auto. Verrà istituito un tavolo per ulteriori interventi di carattere strutturale di cui si riterrà che il settore necessita. In tredicesimo luogo, si prevede la verifica degli impegni: entro la

fine di ottobre 2003 verrà verificata l'attuazione degli impegni presi dalle compagnie.

I tredici punti che ho elencato finora non trovano riscontro nella realtà e sono quindi novità positive per gli utenti e per i consumatori che vengono introdotte da questa data in avanti.

In conclusione, è del tutto strumentale sia l'attribuzione di responsabilità al Governo degli aumenti tariffari fin qui registrati, sia l'affermazione di scarsa attenzione da parte del Governo. La riforma e il recentissimo protocollo firmato dalle parti in causa, su mia sollecitazione, rappresentano una evidente prova contraria. A mia memoria, non ci sono stati, da parte dei precedenti Governi, interventi altrettanto organici ed incisivi come quelli del Governo attuale.

PRESIDENTE. La ringrazio, signor ministro.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Gastaldi. Ne ha facoltà.

LUIGI GASTALDI. La ringrazio, signor Presidente. Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei innanzitutto ringraziare il ministro Marzano per la sua esauriente e tempestiva informativa alla Camera. La storia dell'assicurazione RC auto negli ultimi anni è stata una storia tormentata, connotata da tensioni sul fronte dei prezzi. In passato, qualcuno ha descritto sinteticamente questa storia con un'immagine retorica: il grande paradosso della RC auto, per cui alla fine sono risultati tutti perdenti, gli assicurati che hanno dovuto pagare premi sempre più alti, gli assicuratori che per anni hanno chiuso i bilanci in perdita.

Di fronte a questa crisi strutturale del sistema, per molti anni non si è fatto assolutamente alcunché, se non cavalcare strumentalmente le proteste della cittadinanza, intervenendo di autorità e in contrasto con qualsiasi teoria economica applicabile ai mercati liberalizzati. Ricordo che l'intervento più eclatante realizzato dal Governo di centrosinistra è stato il blocco delle tariffe RC auto per un anno,

realizzato con il decreto legge n. 70 del 2000, che non solo ha prodotto sconquassi per l'utenza — attraverso il noto « effetto fionda » verificatosi dopo il blocco stesso, con aumenti delle tariffe ben superiori a quelli che ci sarebbero stati senza il blocco —, ma è anche costato allo Stato italiano la condanna, da parte della Corte di giustizia europea, per palese violazione della normativa comunitaria di liberalizzazione delle assicurazioni.

La stessa legge n. 57 del 2001, proposta dal medesimo Governo di centrosinistra, non ha inciso in misura rilevante sui fattori causali degli aumenti dei costi del servizio RC auto, causa principale del forte incremento dei premi.

Per la prima volta, attraverso la cosiddetta riforma Marzano, la legge 12 dicembre 2002, n. 273, sulla concorrenza e sui mercati (quindi, circa quattro mesi fa), si è intervenuti sulle principali problematiche connesse con la vicenda RC auto, fornendo validi strumenti di comparazione dei prodotti e dei relativi prezzi offerti dalle compagnie grazie alla possibilità di calcolarsi il premio RC auto direttamente dai siti di interesse delle compagnie (disposizione entrata in vigore il 1° maggio ultimo scorso), introducendo la figura obbligatoria dell'attuale incaricato RC auto per la determinazione delle tariffe e delle riserve tecniche (misura che rende molto più trasparente l'attività d'impresa favorendo i controlli da parte dell'ISVAP), prevedendo l'obbligo, a carico del danneggiato, di produrre la fattura relativa alla riparazione del veicolo incidentato come misura diretta a prevenire i diffusi comportamenti fraudolenti posti in essere in occasione dei risarcimenti dei danni ai veicoli, disciplinando nuovamente il delitto di frode in assicurazioni con indicazione dettagliata delle fattispecie illecite e con significativo aumento di pena per i trasgressori, prevedendo maggiori poteri dell'organo di controllo sull'attività delle compagnie in relazione ad eventuali elusioni dell'obbligo a contrarre posto in essere attraverso tariffe eccessivamente elevate, istituendo un monitoraggio del-

l'andamento delle tariffe attraverso il costituendo comitato di esperti presso il Ministero delle attività produttive.

Naturalmente, gli effetti di tali interventi potranno essere apprezzati nel medio periodo. Nessuno è dotato di poteri miracolistici. Sono fiducioso però che i risultati positivi arriveranno presto perché la strada della riforma strutturale è quella giusta e potrà essere percorsa completamente anche attraverso l'elaborazione di un nuovo testo unico sulle assicurazioni che conterrà ulteriori interventi sull'assetto normativo della RC auto.

In occasione del dibattito parlamentare sviluppatosi nel corso dell'approvazione della modifica dell'articolo 113 del codice di procedura civile sulla competenza dei giudici di pace, un articolato ordine del giorno del collega Arrighi, e da me stesso cofirmato, approvato a larghissima maggioranza, aveva indicato al Governo una serie di iniziative a tutela dei consumatori. Ebbene, gran parte di esse hanno trovato puntuale attuazione nel protocollo di intesa sottoscritto il 5 maggio ultimo scorso dal ministro Marzano, dalle più rappresentative associazioni dei consumatori e dall'ANIA. Preciso che le nove associazioni firmatarie del protocollo di intesa rappresentano 555 mila iscritti e che le quattro associazioni che non hanno firmato rappresentano 144 mila iscritti. Detto protocollo...

PRESIDENTE. Onorevole Gastaldi...

LUIGI GASTALDI. ...anche sulla base — sto per concludere, Presidente — delle positive aspettative che si attendono dalla riforma Marzano impegna le compagnie ad un patto di moderazione tariffaria per un anno, oltre che ad altri interventi di favore nei confronti degli assicurati giovani o proprietari di ciclomotori, vale a dire i segmenti più esposti nel passato ad una dinamica tariffaria fortemente crescente.

Il protocollo di intesa, voluto fortemente dal Governo ed illustratovi poco fa dal ministro, può costituire la base per un nuovo rapporto più equo e trasparente tra

compagnie ed utenti e andrà quindi opportunamente supportato anche politicamente per creare il clima migliore per affrontare, in maniera decisiva, il problema dei costi e dei risarcimenti, punto fondamentale per pervenire ad uno stabile equilibrio delle tariffe (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Nieddu. Ne ha facoltà.

GONARIO NIEDDU. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, la ringrazio per aver risposto positivamente alla nostra richiesta di una sua presenza in aula al fine di informare l'Assemblea in ordine alle valutazioni ed alle misure che il Governo intende adottare a tutela dei consumatori, in relazione alle considerazioni svolte dall'autorità antitrust in ordine al costo dei contratti di assicurazione per responsabilità civile auto. Non è la prima volta, negli ultimi mesi, che affrontiamo, in quest'aula, tale questione. Io conosco la posizione del Governo e del suo ministero; credo che lei, signor ministro, conosca la mia, la nostra, che rappresenta il malumore e la crescente preoccupazione dei consumatori, prima di tutto, ma anche di quelle imprese di riparazione che operano nel settore auto.

La mia insoddisfazione per le cose che lei ci ha riferito — anche in questa puntata, oserei dire, visto che la cosa si ripete ogni due o tre mesi —, molto profonda, è aggravata dal fatto di registrare un rafforzamento delle motivazioni contro le quali ci siamo battuti, come opposizione, fin dall'inizio di questo film. Le sue comunicazioni all'Assemblea di quest'oggi e lo stesso protocollo d'intesa dei giorni scorsi, che pure è da considerarsi un piccolissimo passo in avanti, fanno da supporto a questa mia preoccupazione. Le considerazioni (o le esternazioni) fatte dall'Antitrust, ma, ancor di più, i risultati con cui si è chiusa l'indagine conoscitiva n. 11891, effettuata dalla stessa Autorità, evidenziano, a mio avviso, il perdurare di un approccio al problema che parte dal difendere le imprese — le poche imprese

che operano nel nostro paese in un mercato garantito dalla obbligatorietà della copertura assicurativa dei veicoli a motore (e non solo, come lei sa, signor ministro) — e dallo schierarsi contro le vittime di questa situazione: i consumatori e, per altri versi, i riparatori.

Dal 1994 — lo citava lei, ma, forse, è meglio sottolinearlo con maggiore dovizia di particolari —, anno di avvio della liberalizzazione fantasma del sistema assicurativo e, in particolare, della RC auto, al 2001, l'incremento dei premi subito dall'intera collettività degli assicurati è pressoché raddoppiato (non sono dati miei, ma dati a disposizione di tutti)! Dal 1994 al 2003, quindi ad oggi, per singoli profili, siamo in presenza di incrementi del livello dei premi di tre, quattro e, talvolta, anche di cinque volte rispetto ai premi cui facciamo riferimento per quanto riguarda il 1994 (anche qui voglio dire i fatti; la stessa analisi dell'Antitrust evidenzia questi numeri).

Né noi né altri, credo, possiamo affermare che questi aumenti sono o possano essere in qualche misura giustificati da un aumento della qualità del servizio né, tanto meno, da un aumento della qualità del prodotto, tanto più se, come dimostrano i numeri, gli aumenti hanno colpito, in maniera rilevante, classi di merito come, per esempio, le migliori posizioni del meccanismo *bonus-malus*. Nemmeno si può continuare ad addossare le responsabilità sugli operatori delle imprese di autoriparazione, anche se il costo della riparazione è una componente rilevante della composizione della tariffa finale. Leggo, anche nelle parole espresse dal ministro (o temo, se preferite), una gran voglia di tornare alle gabbie delle carrozzerie degli autoriparatori che quest'Assemblea ha respinto.

Su 100 lire, solo poco più del 50 per cento è destinato al risarcimento dei danni. Il resto è distribuito in modo molto vario: il 15 per cento è rappresentato dai costi di gestione (anche qualcosa di più, probabilmente) ed il 12 per cento da oneri fiscali e parafiscali; la parte restante è costituita da costi di contenzioso, spese di

resistenza, perizie varie, spese legali. Del 50 per cento delle spese di riparazione, il 60 per cento è rappresentato dal costo dei ricambi (non sento mai parlare di questa componente fondamentale dell'incremento del costo). La tariffa oraria, alla quale si può fare riferimento quando si parla degli operatori, è, nelle nostre carrozzerie, la più bassa d'Europa, mentre la qualità delle riparazioni è, spesso, la più alta.

Il tempo a disposizione non mi consente di parlare di come sono strutturate le compagnie di assicurazione sul territorio...

PRESIDENTE. Onorevole Nieddu...

GONARIO NIEDDU. ...di quanti e quali passaggi hanno luogo dal contratto alla liquidazione del sinistro, di quanti e quali commensali siedono nei vari passaggi, degli intrecci proprietari tra le compagnie di assicurazione e le aziende che operano nel campo dei ricambi e dell'autovettura e, tanto meno, degli interessi (spesso difesi lobbysticamente) presenti in quest'aula.

Concludo con una proposta che ho già fatto in altre occasioni, signor ministro. Esiste una disponibilità, mi pare generalizzata, rispetto a questo, sia da parte dell'opposizione sia da parte delle rappresentanze dei consumatori e degli operatori del settore, ma soprattutto c'è un grande problema che riguarda quasi tutti i cittadini del nostro paese. Io credo che, al di là degli accordi, che pure saluto con positività, pur nella loro dimensione molto residuale, ci vorrebbe un tavolo serio che affrontasse queste questioni dalla parte giusta prima che il film sia finito.

PRESIDENTE. Vorrei rivolgere un saluto al preside, ai docenti e agli alunni dell'istituto agrario di Sapri, che sono presenti in tribuna (*Applausi*).

Ha chiesto di parlare l'onorevole Antonio Pepe. Ne ha facoltà.

ANTONIO PEPE. Signor Presidente, ringrazio il ministro Marzano perché con sollecitudine ha risposto alla richiesta di informare il Parlamento sull'annoso pro-

blema del costo dei contratti di assicurazione per responsabilità civile automobilistica, dimostrando sensibilità per una tematica così importante che riguarda tanti cittadini e tante famiglie. Si tratta di un problema che ha visto impegnata la Commissione finanze con più audizioni e che ha visto impegnati Governo e Parlamento nel tentativo di conciliare, da un lato, le giuste esigenze dei consumatori, che hanno visto in questi anni aumentare in maniera vertiginosa l'ammontare del premio assicurativo e, dall'altro, l'esigenza delle compagnie assicuratrici, che hanno denunciato il rischio di vedere i loro bilanci travolti da troppi e costosi risarcimenti in tema di responsabilità civile automobilistica.

Occorre ricordare che nel corso di questa legislatura il Governo e la maggioranza hanno rivolto grande attenzione all'esigenza di adottare interventi incisivi ed organici di riforma della disciplina delle assicurazioni nel ramo RC auto, nel tentativo di accrescere, allo stesso tempo, la trasparenza, la concorrenzialità, l'efficienza della gestione, la tutela dei consumatori e il contenimento delle tariffe.

Occorre anche ricordare che, a partire dal 1994, il ramo RC auto è stato inquadrato in un sistema di liberalizzazione definito dalle direttive europee, liberalizzazione avvenuta dopo un lungo periodo di tariffe amministrative; così, nella concezione e approvazione di provvedimenti legislativi e delle altre iniziative si è dovuto rispettare il vincolo costituito dalla disciplina comunitaria che impedisce l'adozione di misure che possano ostacolare o restringere la libertà di stabilimento, la prestazione dei servizi assicurativi e la concorrenza.

Giova ancora ricordare che avere istituito presso il Ministero delle attività produttive un comitato di esperti in materia di assicurazione obbligatoria del ramo RC auto con il compito di osservare gli eventuali incrementi tariffari significa aver assicurato un monitoraggio costante sui comportamenti delle compagnie, e ciò è sicuramente una forma di tutela del consumatore. Aver introdotto norme per ga-

rantire il mantenimento della trasparenza e della concorrenzialità dell'offerta dei servizi assicurativi nonché aver previsto obblighi di informazione agli utenti, l'obbligo di rendere pubblici i premi e le condizioni generali e speciali anche via Internet significa aver assicurato agli utenti la possibilità di calcolare i premi e di valutare le condizioni, di mettere il consumatore nelle condizioni di valutare le proposte offerte dalle diverse compagnie.

Si è intervenuti anche modificando l'articolo 642 del codice penale ed ulteriori interventi sul tema sono stati approvati dal Parlamento. Su questi non mi dilungo perché li ha ricordati un attimo fa il ministro Marzano. Peraltro, occorre aggiungere che gli eventuali effetti positivi di questi interventi normativi, poiché recenti, ancora non possono essere concretamente valutati. Inoltre, l'indagine conoscitiva dell'antitrust, con le conclusioni deliberate il 17 aprile 2003, ha di fatto valutato il periodo 1994-2001, quindi quando ancora questo Governo e questa maggioranza non avevano la responsabilità del paese. Alcune osservazioni peraltro potranno essere oggetto di valutazione.

Certo, occorre ancora lavorare, occorre incidere sull'istanza di sicurezza della circolazione stradale, sulla manutenzione delle infrastrutture, occorre favorire, partendo dalla scuola, la cultura della legalità in tema di circolazione stradale, evidenziando l'importanza del rispetto delle norme per la sicurezza di tutti. Ciò significherebbe ridurre il numero degli incidenti, significherebbe ridurre i costi delle imprese assicuratrici, ma significherebbe anche ridurre i costi delle collettività, basti pensare ai costi ospedalieri e ai posti di lavoro persi.

Ringrazio quindi il Governo per l'azione che ha fatto in questo anno e mezzo, lo ringrazio per la sua azione diretta a realizzare un contemperamento tra il mantenimento della stabilità delle imprese e la sostenibilità sociale del costo del premio assicurativo. Nel protocollo di intesa firmato il 5 maggio scorso — è bene ricordarlo — sono stati anche richiamati

alcuni punti che erano stati inseriti in un ordine del giorno, accettato dal Governo, del collega Arrighi e di altri colleghi.

Quel protocollo di intesa è sicuramente un momento positivo. Aver pensato al contenimento delle tariffe per un anno, alle agevolazioni tariffarie per i giovani, alle agevolazioni tariffarie per i titolari di più veicoli, al terzo trasportato, e, in generale, a quei tredici punti previsti nel protocollo d'intesa è, a mio parere, un tassello importante e significativo perché ciò vuol dire aver finalmente posto le basi per affrontare positivamente il problema del costo dei contratti di assicurazione per responsabilità civile automobilistica nell'interesse generale e, quindi, nell'interesse dei consumatori. Di ciò io ringrazio il Governo (*Applausi dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Lettieri. Ne ha facoltà.

MARIO LETTIERI. Signor Presidente, è la prima volta che il ministro Marzano viene in quest'aula a parlare di assicurazioni per responsabilità civile automobilistica: ci voleva, quindi, la denuncia dell'Antitrust riguardo al record detenuto dall'Italia in materia di assicurazioni RC auto per farla venire qui.

Signor ministro, lei ha preferito finora sostenere sugli organi di stampa, e lo ha fatto anche oggi, che il costo delle tariffe assicurative non era aumentato. Ora i dati dell'antitrust — mi spiace dirlo — la smentiscono clamorosamente. Dal 1996 al 2002 la crescita dei premi assicurativi per responsabilità civile automobilistica è stata del 96,7 per cento, mentre la media europea è stata pari al 28,4 per cento, in Francia, addirittura, si è registrata una diminuzione dell'8 per cento.

Nonostante le nostre sollecitazioni lei, soltanto ora, dopo due anni di Governo di centrodestra si è fatto carico di un'intesa tra ANIA e consumatori; prima si è sempre schierato dalla parte delle compagnie di assicurazione ignorando le proteste e i legittimi diritti degli assicurati, cioè di quasi tutte le famiglie italiane. Eppure lei

sa bene quanto il costo annuale di una polizza incida sui loro bilanci. Lei ha accettato che le compagnie di assicurazione scaricassero automaticamente, ma a volte in misura maggiore, l'aumento dei loro costi sugli assicurati.

Noi sappiamo che le compagnie di assicurazione sono una componente importante dell'economia italiana in quanto è un settore che dà lavoro a circa trecentomila persone e, pertanto, siamo impegnati a salvaguardare la solidità dei loro bilanci e a favorirne la riorganizzazione per meglio reggere la concorrenza. Questa consapevolezza però non ci impedisce di contestarne i dati e le tesi quando essi risultino essere falsi o infondati. Il Governo, invece, insensibile alle proteste degli assicurati e anche alle ragioni del diritto, ha emanato il decreto-legge n. 18 del 2003, convertito dalla legge n. 63, di modifica del giudizio secondo equità, pur essendo accertato che ben diciassette compagnie hanno, con una politica di cartello, penalizzato, per non dire defraudato, ben 18 milioni di assicurati.

Signor ministro, questo è stato l'atto più grave compiuto da lei e dal Governo di centrodestra in questa materia. Lei non si è curato degli interessi degli assicurati e non l'ha fatto neanche quando, con il decreto n. 209, ha deciso di toccare finanche le riserve tecniche che sono la vera garanzia per gli assicurati. Lei non avrebbe dovuto proporre ed imporre alla sua maggioranza l'approvazione di questo decreto di cui oggi si chiede anche l'abrogazione per via referendaria, esasperando, in tal modo, i rapporti fra assicurati ed imprese di assicurazione. È, invece, necessario creare un clima di maggiore serenità, di maggiore fiducia in un settore e in un mercato assai complesso, anche se garantito.

L'intesa raggiunta, di cui lei ci ha parlato — e per questo la ringrazio —, in verità, accoglie positivamente alcune nostre proposte contenute in una specifica proposta di legge di cui chiediamo che si discuta. Comunque, è il caso di dire che si tratta di poca cosa, ma meglio poco che niente! È meglio tardi che mai! Occorre

andare oltre. Signor ministro, ci dica se il Governo è impegnato a far approvare rapidamente la legge sulla *class action*: al riguardo, onorevole ministro, non mi è sembrato di capire in modo netto la sua scelta.

Anche in questo settore c'è una nostra specifica proposta di legge perché il problema non è più eludibile. Bisogna prendere atto dei mutati rapporti tra consumatori e venditori di beni con modulistica, e bisogna allinearsi alle normative più avanzate in Europa.

Nei giorni scorsi sono entrati in vigore alcune nuove norme introdotte dalla legge n. 273; quella legge che lei soltanto, signor ministro, definisce di riforma del settore. Vi sono certamente alcuni piccoli miglioramenti del sistema, ad iniziare dall'introduzione della banca dati sinistri presso l'Isvap e dalla pubblicazione delle tariffe su Internet. Ma il problema vero, onorevole ministro, resta quello della liberalizzazione piena e totale del settore.

Non servono piccoli aggiustamenti della normativa, e non occorre neanche assecondare le diverse richieste delle compagnie, così come ella ha fatto, avallando prima la richiesta di un albo speciale dei carrozzieri, e successivamente accogliendo al Senato il cosiddetto emendamento Pontone, che avrebbe portato ad un sicuro, indiscriminato ed intollerabile, ulteriore aumento delle polizze in quasi tutte le province italiane. Ricordo che queste due misure, per fortuna, furono respinte a seguito dell'approvazione di due nostre proposte emendative in questa Assemblea.

Ma questa è storia passata: ora, il Governo dica quale idea di riforma del settore ha in mente, e quali impegni intende assumere per l'immediato futuro. La nostra proposta di legge è volta a rendere effettiva la concorrenza e la liberalizzazione del mercato assicurativo, prevedendo, ad esempio, l'abolizione del vincolo del monomandato per gli agenti, cosa su cui lei non ha detto una parola chiara.

PRESIDENTE. Onorevole Lettieri...

MARIO LETTIERI. Intanto, in attesa del riordino del sistema delle tariffe, si

controlli affinché il periodo di moratoria, sancito nell'accordo di cui ha parlato, porti ad una effettiva e congrua riduzione delle stesse: non si può tollerare, infatti, che in alcune città, come Napoli, vengano praticate tariffe tanto esose da rasentare l'usura.

Comunque, onorevole ministro, il problema della riduzione dei costi, cui pure ha fatto riferimento, è reale, a partire da quelli dei pezzi di ricambio; tuttavia, i costi si abbattano innanzitutto riducendo il numero degli incidenti. Al riguardo, i dati sono drammatici: 8 mila morti, ed oltre 20 mila invalidi...

PRESIDENTE. Deve concludere, onorevole Lettieri...

MARIO LETTIERI. ...con drammi familiari — concludo, signor Presidente — e personali e con costi notevoli non solo per le assicurazioni, ma anche e soprattutto per la collettività nazionale.

Di questo, signor ministro, lei si deve far carico sia con una nuova politica assicurativa, sia anche con una nuova politica dei trasporti, i quali richiedono maggiori finanziamenti per le vie del mare, per il potenziamento dei trasporti su rete ferrata e per i trasporti collettivi. Lei ha responsabilità di Governo, ed allora si faccia carico anche di questo aspetto, che non è affatto secondario per la riduzione dei costi delle assicurazioni (*Applausi dei deputati dei gruppi della Margherita, DL-l'Ulivo, dei Democratici di sinistra-l'Ulivo e Misto-Comunisti italiani*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole D'Agro. Ne ha facoltà.

LUIGI D'AGRÒ. Signor Presidente, signor ministro, onorevoli colleghi, vorrei iniziare il mio intervento partendo proprio dalle ultime affermazioni fatte dall'onorevole Lettieri, quando ha parlato dell'incidentalità in Italia come un alibi per le assicurazioni per un aumento indiscriminato dei premi assicurativi. Al riguardo, il ministro ha fatto alcune affermazioni, ed ha toccato alcuni punti anche in questa

occasione, quando ha parlato dei comportamenti dei singoli e della rete infrastrutturale. In questo campo, pertanto, da parte del Governo c'è un vero tentativo di entrare alla base anche dei comportamenti sui quali le assicurazioni fondano le loro valutazioni per l'aumento dei premi assicurativi.

Vorrei adesso affrontare un secondo aspetto, sollevato dagli onorevoli Lettieri e Nieddu, vale a dire la responsabilità degli aumenti tariffari. Essa non può essere addebitata a questo Governo, perché se si richiamano le statistiche citate dall'autorità antitrust, è vero che dal 1994 al 2001 si parla di un aumento di circa l'84 per cento, ma esso è evidentemente a carico di Governi precedenti. Pertanto, ciò da la sensazione che anche in quest'aula vi sia sempre una rincorsa per fare sì che la ricaduta delle responsabilità sia solo su chi governa, anziché certificare abbondantemente, in un raccordo culturale nuovo e nell'ambito di un confronto serio, le motivazioni e soprattutto le procedure per eliminare questi problemi, quelli che incidono profondamente nel portafoglio delle famiglie italiane.

Lei, signor ministro, ha avuto una sensibilità particolare, e non soltanto perché è venuto in questa Assemblea per la prima volta, ma anche perché ha avuto la sensibilità di venirci a riferire che cosa è stato effettivamente il protocollo d'intesa siglato il 5 maggio. Credo si tratti dell'ultima novità che fa da « contorno » ad una serie di iniziative che lei ed il Governo avete intrapreso in questa materia.

Lei ha fatto una cronistoria iniziale di come si è comportato l'esecutivo e di come si è comportato lei personalmente sul tema.

Sappiamo perfettamente che in questo anno e mezzo la Camera e le Commissioni competenti hanno avuto mille modi e mille spazi per affrontare tale tema che ha avuto ripercussioni nell'opinione pubblica e sappiamo che sono stati effettuati interventi qualificati.

Ricordo chiaramente, quando abbiamo sottoposto all'esame di questa Assemblea il blocco tariffario, come è intervenuta l'op-

posizione, avendo essa stessa provveduto analogamente negli anni precedenti. Pertanto, sappiamo perfettamente che tutto ciò che era possibile fare è stato fatto. Si tratta, però, di vedere fino in fondo se il processo di liberalizzazione è stato compiuto nella pienezza e nella totalità del senso profondo della domanda e dell'offerta. In alcuni casi, si è avuta la sensazione di essere di fronte a dei cartelli, a posizioni territorialmente ben precise da parte delle compagnie di assicurazione che facevano sponda e base su prezzi precostituiti. Di fronte a ciò l'utenza si è trovata in grande difficoltà.

Mi sembra che nei 13 punti del protocollo di convenzione stipulato che lei ci ha sottoposto vi siano aspetti che mi sembra rompano questo meccanismo. Lei ha fatto riferimento alla certificazione, se pur corretta rispetto alla norma di legge del plurimandatario, ed ha fatto riferimento alla possibilità di porre in Internet tutte le clausole, le modalità e, soprattutto, i veri numeri sulla base dei quali effettuare un confronto economico fra le varie tariffe e credo che qui vi sia, forse, l'elemento essenziale per una comparazione corretta.

Signor ministro, per quanto riguarda il tema della trasparenza (peraltro, al riguardo, ha avuto modo di rispondermi in quest'aula), le chiedo di verificare puntualmente questo aspetto, relativo all'inserimento in rete di tutti i dati. In proposito, vi deve essere una reale attenzione da parte del Governo; occorre fare in modo che tali dati siano veramente verificabili e facilmente accessibili, cosicché il cittadino, in questo caso, proprio nella logica della liberalizzazione via Internet abbia la possibilità di trovare un punto di riferimento per fare la cosiddetta economia.

La ringrazio, comunque, per l'attenzione che ha avuto per questo settore ed anche per la cortesia che ha dimostrato oggi venendo in aula immediatamente dopo aver stipulato la convenzione (*Applausi dei deputati dei gruppi dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro e di Forza Italia*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Polledri. Ne ha facoltà.

MASSIMO POLLEDRI. Signor Presidente, signor ministro, onorevoli colleghe, onorevoli colleghi, i colleghi dell'opposizione, mercoledì 12 marzo 2003, dicevano che un ordine del giorno non si nega a nessuno. Signor ministro, ci siamo trovati con alcuni colleghi della maggioranza e con il ministro Castelli a giudicare sulla riforma sul giudice di pace in base ad una situazione estremamente confusa ed era un momento oggettivamente difficile.

Questo Governo ha ben chiari i costi che per le famiglie tutti gli anni si devono rinnovare per il settore assicurativo. Ebbene, da una parte, vi era una sentenza dell'antitrust e, dall'altra, vi era la preoccupazione da parte delle assicurazioni di un assalto e di una pratica che, forse, avrebbe fatto lievitare i costi e chiudere alcuni settori assicurativi. Allora, la sua maggioranza, d'accordo con il Governo, aveva proposto un cammino che è stato portato avanti. Tale cammino ha trovato la forma di questo accordo che lei, signor ministro, ci ha voluto oggi presentare. Credo che sia stato un lavoro difficile, da certosino, che in questi mesi ha impegnato il suo ministero e questa maggioranza, ma è stato proficuo e di ciò vogliamo ringraziarla.

Certo, in altri momenti il blocco delle tariffe deciso sembrava un provvedimento utile e che avrebbe portato a risultati, ma non vi è stato — come lei giustamente ha ricordato — l'effetto fionda, quello che è successo appena finito il blocco delle tariffe. Lo stesso provvedimento, quando venne adottato per bloccare il costo della bolletta elettrica, suscitò le ire dei liberali dell'ultima ora del centrosinistra.

Ebbene, si tratta di misure concrete. Lei, giustamente, non ha potuto parlare di blocco delle tariffe, non si può fare, non si deve dire, esiste il mercato. Tuttavia, esiste anche l'operazione della *moral suasion*, l'operazione della concertazione. Quest'ultima, che sembrava appannaggio solamente di una parte sedicente riflessiva del paese, invece ha trovato in questo accordo

una valida rappresentazione. Infatti, insieme si può fare un cammino e quello del Governo non è tanto un ruolo dirigistico, quanto un ruolo di regolazione, di tutela dei più deboli. Ciò è stato fatto con l'accordo — come ha ricordato il collega Gastaldi — delle associazioni maggioritarie dei consumatori, delle assicurazioni e dello stesso Governo.

Verso le assicurazioni non abbiamo un occhio benevolo, ma vigile ed attento. Il blocco delle tariffe sicuramente avrà un momento di verifica e così le altre misure decise che vanno in una direzione coerente. Bisogna rendere la vita più favorevole ai giovani ed alle famiglie: tutti questi elementi sono stati contenuti nell'accordo.

Signor ministro, credo si debba affrontare, e lo si è già fatto nella legge del 2002, il tema delle truffe. Si tratta di un elemento particolarmente caro al gruppo della Lega nord. Vorrei ricordare ai colleghi della sinistra ed a qualche collega della maggioranza, che a volte mostrano un'attenzione forte ai problemi dell'indulto, dell'indultino o quant'altro, che la percentuale delle truffe è enorme.

PRESIDENTE. Onorevole Polledri...

MASSIMO POLLEDRI. Non è possibile pensare ad un 66 per cento di colpi di frusta in Italia a fronte di un 30 per cento negli altri paesi. Non è possibile pensare a 12 incidenti su cento all'anno quando negli altri paesi tale cifra si mantiene sui 6.

Signor ministro, per concludere, gli elementi sono da una parte il testo unico sul danno biologico e, dall'altra, maggiore severità nel settore delle truffe. Inoltre, trattandosi di un fenomeno culturale, bisognerebbe che qualche collega del centrosinistra del sud rivedesse alcune forme di comportamento e di incidenti soprattutto in certe regioni che sono la prima causa del caro tariffe nella propria città.

PRESIDENTE. Su richiesta dell'onorevole Alfonso Gianni do ora la parola all'onorevole Pistone, che ne ha fatto richiesta. Onorevole Pistone, ha facoltà di parlare.

GABRIELLA PISTONE. Signor Presidente, vorrei svolgere alcune semplicissime considerazioni attinenti al tema assicurativo che il ministro, chiamato oggi a riferire in aula su questo settore estremamente « caldo », ha trattato nella sua relazione. Mi riferisco ad un problema che investe sostanzialmente la quasi totalità delle famiglie italiane.

Ovviamente, cominciamo a preoccuparci soprattutto delle famiglie che hanno redditi più bassi e che hanno meno possibilità economiche. Penso che la denuncia dell'antitrust, che è giunta puntuale ed anche molto incisiva, indubbiamente abbia ottenuto qualche risultato: se non altro quello di poter avere il ministro qui, in aula, per discutere di questi argomenti. E questo, nonostante che l'opposizione avesse denunciato più volte, sia in quest'aula sia nelle Commissioni di competenza, il dramma cui si stava giungendo nel settore assicurativo, relativamente al problema degli aumenti tariffari, che davvero hanno sconvolto — e in molti casi hanno anche azzerato — la possibilità familiare di far ricorso alle auto o più in generale ai mezzi di trasporto (e sappiamo perfettamente che molto spesso l'auto è un mezzo di lavoro).

I dati relativi al periodo dal 1996 ad oggi — come hanno già detto altri colleghi — dimostrano una crescita del settore, a livello tariffario, del 96 per cento. Al riguardo, vorrei solo far presente al Governo e al ministro Marzano — che certamente non ha tutte, ma solo parte, delle responsabilità — che si sta portando avanti, comunque, una politica che sta strangolando le famiglie italiane. È inutile che ce lo neghiamo, perché la politica economica del Governo è sicuramente una politica scellerata, dal punto di vista delle famiglie che non hanno redditi economici estremamente elevati. Allora, dato che c'è un'inflazione galoppante, la possibilità di far fronte all'acquisto di servizi è sicuramente molto inferiore, rispetto a quella che poteva esserci anni fa. Il taglio delle risorse agli enti locali ha prodotto, anche in questo senso, gravi distorsioni. Quindi, servizi che prima erano assolutamente

gratuiti e che rappresentavano un diritto per il cittadino, oggi sono obbligatoriamente a pagamento.

Dico questo, perché o si inquadra il problema nell'ottica più generale di una politica economica oppure non capiamo di cosa stiamo parlando. Le compagnie di assicurazione rappresentano un vero e proprio cartello, come d'altronde denunciato dall'antitrust. Quindi non c'è la possibilità reale di ricorrere al mercato « sano », cioè competitivo, bensì c'è solo la possibilità di passare da una gabella ad un'altra gabella.

Vedo con piacere l'intesa stipulata dal ministero, certamente si tratta di un primo passo — come ha detto prima qualche collega, mi sembra l'onorevole Lettieri: meglio tardi che mai e meglio poco che nulla —, e dato che il Governo ne dovrà fare tanti di passi, perché dovrà...

PRESIDENTE. Onorevole Pistone, la invito a concludere.

GABRIELLA PISTONE. ...mettere in pratica molti dei 12 punti contenuti nell'intesa stipulata, vorremmo entro il mese di ottobre (ma certamente lo faremo molto prima) vedere in che modo si onorerà questa intesa. Per esempio, per quanto riguarda il cosiddetto provvedimento *class action*, che è l'altro provvedimento che il Governo si è impegnato ad attuare, restiamo qui a vedere in quanto tempo riuscirà il Governo ad effettuarlo realmente. Questo per buona pace dei consumatori e per buona pace dei tanti cittadini, che davvero sono strangolati da tariffe di sicuro non coerenti.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Alfonso Gianni. Ne ha facoltà.

ALFONSO GIANNI. Grazie, Presidente per aver consentito questa inversione. Ho comunque ascoltato la relazione svolta dal ministro Marzano e ritengo di poterla valutare.

La situazione mi sembra estremamente grave in quanto, dal punto di vista generale, siamo di fronte ad un'incidenza della

spesa da parte dei cittadini per le assicurazioni inerenti i mezzi di trasporto che è sempre più rilevante e pesante rispetto alla loro effettiva capacità di spesa.

Da un punto di vista economico generale — lo dico, naturalmente, di sfuggita per quello che può valere —, siamo di fronte ad un fenomeno abbastanza classico. Infatti, mentre perdiamo sotto l'aspetto della produzione di mezzi di trasporto — la crisi FIAT è evidente e quella della Piaggio è di uguale o quasi gravità —, vi è una crescita di tutto il ramo assicurativo.

In termini macroeconomici, ciò equivale ad uno spostamento dai profitti alle rendite, il che costituisce un fenomeno tipico di un capitalismo talmente immaturo da configurare un paese sostanzialmente in declino dal punto di vista della produzione industriale e del suo sistema economico.

Al di là di queste considerazioni, che sconfinano nella teoria economica — sempre che siano corrette —, ciò che conta è l'incidenza sulle tasche dei cittadini. Qui siamo di fronte ad una protesta, che noi condividiamo e che è condivisa anche dall'intesa dei consumatori, che raccoglie quattro organizzazioni, le quali con vivacità protestano anche rispetto ad un recente accordo, sottolineando tutte le incongruenze di quello che, in sostanza, viene chiamato un « accordo truffa ».

Ad esempio, per quanto riguarda le assicurazioni per i ciclomotori — che sono strumenti di trasporto molto diffusi nel nostro paese tra le giovani generazioni, anche in considerazione delle loro caratteristiche morfologiche —, a volte, le tariffe assicurative configurano una vera e propria estorsione che porta il costo di un'assicurazione per un ciclomotore ad essere addirittura superiore alla cifra per l'acquisto del ciclomotore stesso. Inoltre, i multiproprietari di mezzi di trasporto, spesso, anziché avere un'unica polizza sono obbligati ad averne più di una. Tra l'altro, non vi sono corrette agevolazioni tariffarie per i giovani e l'attestato di rischio non si porta con altri assicuratori.

In sostanza, siamo di fronte ad un fenomeno nel quale il capitale finanziario si è gettato a capofitto, sapendo di poter contare su una complicità da parte del Governo e sapendo, quindi, di poter realizzare il massimo possibile di rendita.

Tutto ciò rappresenta ormai un peso insopportabile per le tasche dei cittadini. Per nostra natura, siamo portati a considerare i cittadini soprattutto come produttori ma, sempre con maggiore attenzione, li guardiamo sul loro versante che, peraltro, non è antinomico a quello dei cittadini lavoratori e produttori e dei cittadini consumatori.

Qui c'è un fronte dei diritti che si è aperto, ormai, con molta chiarezza. Le organizzazioni sindacali e le associazioni che nascono su questo terreno hanno tutto il diritto e tutta l'autorità per fare valere la loro voce (*Applausi dei deputati del gruppo di Rifondazione comunista*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Di Gioia, al quale ricordo che ha tre minuti di tempo a sua disposizione, secondo la ripartizione dei tempi avvenuta in sede di Conferenza dei presidenti di gruppo. Ne ha facoltà.

LELLO DI GIOIA. Signor Presidente, la ringrazio per avermelo ricordato.

Non vi è dubbio che la liberalizzazione della RC auto, avviata nel 1994, non abbia dato gli effetti sperati, tutt'altro: è stato registrato un incremento rilevante dei premi assicurativi. Questa è la conclusione a cui è giunta l'antitrust, al termine dell'indagine conoscitiva sulla RC auto, avviata proprio per capire le ragioni dell'impennata dei prezzi. L'indagine dimostra, senza ombra di dubbio, che gli interventi nel settore delle tariffe RC auto da parte del Governo sono stati insufficienti e contraddittori e che anche l'intervento sull'Isvap ha spesso ottenuto risultati opposti a quelli richiesti. Tutti gli operatori del settore (imprese, agenti di assicurazione, carrozzieri e consumatori, con le loro associazioni) si sono schierati, a vario titolo, contro le varie riforme parziali, annunciate o approvate dalla maggioranza

di Governo, riuscendo il Governo a totalizzare l'unanimità del dissenso.

L'indagine del garante affronta il problema nella globalità, indicando interventi che trovano d'accordo quasi tutte le parti interessate, anche se ovviamente ci sono resistenze a difesa di alcune rendite di posizione precostituite, come nel caso dell'ANIA. Bisogna, quindi, cambiare il sistema distributivo, che non vede il venditore come lavoratore autonomo. Bisogna fare in modo di cambiare anche il rapporto tra agenti e compagnie; infatti, il contratto d'appalto prevede l'esclusiva per l'agente nei confronti della compagnia e non per la compagnia verso l'agente, mettendo pertanto quest'ultimo in posizione di completa subordinazione nei confronti delle compagnie. Quindi, va completato e rivisto il meccanismo che lega gli agenti in modo esclusivo alle compagnie. Va previsto un intervento radicale che porti alla revisione complessiva del rapporto tra agente e compagnia, anche alla luce della recente direttiva europea, che fissa regole precise a difesa del consumatore, partendo proprio da una riforma dell'intermediazione assicurativa, basata su agenti indipendenti al servizio del consumatore.

Va rivisto anche il sistema dei danni. Non è condivisibile il sistema delle carrozzerie scelte dalle compagnie. Va, comunque, individuato un sistema che non preveda un semplice trasferimento di costi a carico degli assicurati. Infatti, deve diventare effettiva la possibilità di contenere i costi delle riparazioni, attraverso un sistema di indennizzo diretto nei confronti del proprio assicurato o attraverso altre forme di corresponsione per tutti i soggetti (compagnie, assicurati e carrozzieri) che oggi agiscono in totale contrapposizione, scaricando i costi sul sistema e, in definitiva, sulle tariffe,

PRESIDENTE. Onorevole Di Gioia...

LELLO DI GIOIA. Un sistema di indennizzo diretto, rimanendo inalterata la responsabilità civile verso i terzi, determinerebbe un rapporto fra l'assicurato e la propria compagnia tale da indurre com-