

# C O M U N I C A T O

Le sottoscritte OO.SS., alla luce dell'attuale delicata fase della vicenda R.C. Auto e nel momento in cui il Parlamento esamina in aula il decreto legge n.18 dell' 8 febbraio 2003, ritengono opportuno prendere posizione con l'intendimento di dare il loro contributo a rasserenare un clima che, negli ultimi tempi, ha visto sterili contrapposizioni tra compagnie e associazioni dei consumatori.

Il decreto legge varato dal governo che ha eliminato il giudizio secondo equità, da parte del giudice di pace, per i ricorsi riferiti ai cd. contratti di massa, non è sicuramente la soluzione ideale per superare la difficile problematica. E' quindi auspicabile introdurre qualche emendamento che, fermo restando il nuovo impianto procedurale da confermare soltanto per l'assicurazione R.C.Auto, dia maggiori certezze all'utenza. Occorre infatti guardare avanti, anche se non può essere eliminata la sacrosanta possibilità per ciascun assicurato che si ritenga danneggiato di rivolgersi al giudice per richiedere il risarcimento del danno eventualmente subito. E' importante quindi che il decreto sia convertito in legge dal Parlamento in tempi rapidi con l'introduzione di nuovi elementi che facciano superare quegli aspetti di criticità che hanno contribuito a peggiorare i rapporti con l'utenza: ci riferiamo, ad esempio, ai neo-patentati per i quali si potrebbe far riferimento ad una tariffa più favorevole (se in famiglia esiste già una classe di merito migliore) ovvero alla tariffa riservata agli altri automobilisti con una piccola franchigia per il primo anno. Analoga attenzione deve essere rivolta alle tariffe per i ciclomotori e agli automobilisti virtuosi che devono beneficiare di effettive riduzioni della tariffa.

Guardare avanti per noi significa soprattutto creare un nuovo e più trasparente rapporto tra le compagnie e i propri clienti, finalizzato a introdurre uno standard di qualità del servizio adeguato ai tempi e soprattutto a ridurre il livello della tariffa R.C. Auto ancora troppo elevato.

L'ideale circuito virtuoso che dovrebbe portare tariffe più basse e servizio migliore passa attraverso percorsi obbligati che coinvolgono tutte le parti in causa.

Gli assicuratori devono recuperare efficienza nella gestione della liquidazione dei sinistri: soltanto i liquidatori dipendenti delle compagnie opportunamente distribuiti sul territorio a contatto con i danneggiati possono dare risultati ottimali. Ciò significa abbandonare i facili schematismi introdotti da consulenti famosi quanto incompetenti della materia e fatti propri da manager imprudenti. A tale riguardo, l'Isvap deve imporre alle compagnie una rete liquidativa adeguata al portafoglio polizze, anche attraverso consorzi che possano essere utilizzati da compagnie di modeste dimensioni. Occorre pertanto rafforzare il numero dei liquidatori, presidiare il territorio, premiare e coltivare la professionalità dei liquidatori. La Vigilanza deve inoltre svolgere il proprio ruolo con maggiore incisività intensificando le ispezioni nei centri di liquidazione per verificare il rispetto delle norme di legge. Deve anche rendere pubblici periodicamente i dati relativi alle sanzioni irrogate: indicare nome della compagnia e motivazioni della sanzione sarebbe un formidabile deterrente contro comportamenti discutibili e consentirebbe un migliore orientamento per l'utente nella scelta del proprio assicuratore.

Anche gli assicurati devono essere all'altezza della situazione. Al di là delle azioni da codice penale che devono essere perseguite con rinnovato impegno dalle compagnie (alle quali il Sindacato conferma la specifica collaborazione di tipo operativo già offerta in passato) e dalle autorità preposte, i danneggiati devono sottrarsi alla tentazione

purtroppo diffusa di gonfiare il danno. Oltre ad essere un illecito, gli effetti di tale comportamento non possono che ripercuotersi sulle tariffe con danno di tutti, soprattutto degli utenti onesti: su questo versante le associazioni dei consumatori potrebbero svolgere un meritorio intervento.

Il governo e il Parlamento infine devono mettere mano, d'intesa con le parti interessate e competenti della materia comprese le organizzazioni sindacali di categoria, ad una profonda revisione della legge sull'assicurazione obbligatoria della R.C. Auto che preveda una effettiva personalizzazione del rischio legata alla patente del conducente e la costituzione di una bad company consortile (con un ruolo pubblico di garanzia di Consap) che assicuri i rischi gravi, che uscirebbero così dalla mutualità ordinaria con effetti positivi sulle tariffe. Nel frattempo, il governo dovrebbe destinare correttamente i circa 700 miliardi di lire della sanzione dell'Antitrust, già pagata dagli assicuratori, ad opere di prevenzione stradale. Il governo deve poi riconsiderare la fiscalità sull'assicurazione obbligatoria R.C. Auto: è ora di ritornare all'aliquota del 5% prevista nel 1971 al momento dell'introduzione dell'obbligo legale.

Grande attenzione deve essere posta anche agli oneri parafiscali: contributo sanitario e contributo al Fondo per le vittime della strada. E' chiaro che in caso di riduzione di tali contributi (è il caso recente del Fondo vittime della strada sceso dello 0,5%) analoga riduzione sulla tariffa deve essere automaticamente operata. Non è una iniziativa di marketing, come qualcuno ha tentato di accreditare, è un dovere ovvio.

La conferma della Corte di giustizia europea che il blocco delle tariffe deciso dal governo nel marzo 2000 ha violato le norme comunitarie non deve dar luogo ad un nuovo contenzioso da parte delle compagnie. Occorre invece superare gli errori del passato e procedere intanto sulla strada dell'efficienza e della qualità del servizio. L'ANIA deve intanto farsi promotrice per conto del settore di una importante campagna di prevenzione degli incidenti stradali affiancando, con iniziative autonome ed efficaci, l'azione che il governo dovrà comunque porre in atto per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle vittime della strada stabiliti dall'Unione Europea.

Confidiamo che tutte queste argomentazioni raccolgano il necessario consenso per superare in modo costruttivo una fase difficile dei rapporti tra assicuratori e utenza: solo così il settore potrà dare il giusto spazio a quegli interventi di grande valenza sociale quali l'assistenza sanitaria integrativa, l'assicurazione della non autosufficienza e delle calamità naturali nel solco della vera funzione dell'assicurazione in una società moderna e sviluppata.

LE SEGRETERIE NAZIONALI

FIBA/CISL - FNA - SNFIA - UILCA

Milano, 10 marzo 2003