

RCA: protocollo d'intesa tra Governo-Ania-Consumatori

Pubblichiamo di seguito il testo del Protocollo d'intesa sottoscritto il 5 maggio tra Governo, ANIA e Associazioni dei consumatori.

Premessa programmatica e condivisione degli obiettivi

L'assicurazione r.c.auto ha una valenza sociale di fondamentale importanza:

- tutela l'interesse dei danneggiati ad essere pienamente risarciti e
- tutela l'interesse degli automobilisti a non dover rispondere con il proprio patrimonio alle richieste dei danneggiati.

E' quindi interesse generale che il ""sistema rca", in tutte le sue articolazioni normative, regolamentari, economiche, aziendali, fiscali, organizzative etc. possa funzionare in maniera efficace e trasparente, trovando un equilibrio economicamente sostenibile e vantaggioso per imprese e utenti.

L'intervenuta liberalizzazione del mercato r.c.auto avviata nel 1994 non ha prodotto gli effetti auspicati e ancora oggi il sistema è lontano dalle condizioni di funzionamento ottimali e non ha ancora trovato un punto di equilibrio. Ciò è ampiamente dimostrato dalla recente, tormentata, storia del settore. Qualsiasi realistica ipotesi di intervento sullo scenario attuale non può prescindere da alcuni elementi oggettivi. Tra essi in particolare si segnalano:

- l'alto numero di veicoli circolanti nel nostro paese: 45 milioni;
- la più alta densità di traffico in Europa: 789 veicoli ogni 1000 abitanti e 137 ogni chilometro di strada. In Francia vi sono invece 602 veicoli ogni 1000 abitanti e 40 per Km; in Germania 614 ogni 1000 abitanti e 110 ogni Km; in Gran Bretagna 478 veicoli ogni 1000 abitanti e 76 per Km;
- un basso tasso di manutenzione e sviluppo della rete viaria, aggravato anche da un'eccessiva concentrazione (85,6%) del trasporto merci su strada. Tale situazione "ambientale" influisce pesantemente sugli indici di rischio della circolazione stradale:
- circa 4,5 milioni di incidenti risarciti ogni anno;
- oltre 900.000 gli italiani che, nello stesso periodo riportano danni alla persona;
- 8.000 circa i morti ogni anno per incidenti.

Particolarmente gravi, per le loro implicazioni sociali, sono:

- il continuo forte aumento dell'incidenza del numero dei sinistri con danno alla persona sul totale (da 9,9% nel 1990 al 22% nel 2000);
- l'elevata conflittualità (1.300 milioni di Euro di costi legali annui);
- alcuni fenomeni patologici quali truffe, compagnie fantasma e assicurazioni false, perpetrate a danno sia delle imprese sia dei consumatori;
- Forti aumenti delle tariffe r.c.auto, particolarmente accentuate in alcune aree territoriali e nei confronti di specifiche categorie di assicurati.

Tutto ciò ha determinato una progressiva incrinatura nel rapporto tra imprese e utenti, che le parti intendono ricostruire positivamente anche attraverso le misure previste dal presente Protocollo.

Tutto ciò premesso si concorda sulla necessità di intervenire con decisione e coerenza sui fattori di crisi dell'assicurazione auto per migliorarne tangibilmente e in via strutturale le condizioni di funzionamento ed in particolare per contenere le cause di costo che hanno influito sui rilevanti aumenti degli ultimi anni; sull'opportunità di individuare alcune aree fondamentali sulle quali intervenire per incidere in maniera organica e strutturale sul costo dell'assicurazione auto, coniugando sinergicamente intervento sulle tariffe – fermo restando il fabbisogno di risorse stimato da ogni impresa per l'equilibrio della gestione tecnica – e sulla prevenzione dei rischi. In particolare si vuole intervenire su:

- giovani: studiando misure di formazione e informazione per un accesso consapevole dei giovani alla guida, per rendere possibile agevolazioni tariffarie ad hoc;
- ciclomotori e motocicli: sviluppando azioni di prevenzione mirate alla riduzione della rischio

che connota tali veicoli e consentire sconti o riduzioni tariffarie;

- riduzione del contenzioso: per estendere a livello nazionale l'uso di procedure conciliative per la soluzione rapida e positiva delle controversie nei sinistri r.c.auto;
- trasparenza: per agevolare la confrontabilità di prodotti e tariffe, le scelte consapevoli degli assicurati e quindi la concorrenza;
- garanzie: per migliorare l'operatività della copertura, anche con interventi legislativi e sulla normativa contrattuale, in particolare per i casi di furto, rottamazione e vendita del veicolo;
- efficienza del servizio: per una gestione dei sinistri più rapida e trasparente, estendendo la procedura Cid ai danni della persona di lieve entità.

Tutto ciò premesso, si conviene quanto segue:

1. Autodisciplina tariffaria

1.1. Contenimento generale delle tariffe

Le parti, in attesa della concreta realizzazione degli effetti derivanti dalle recenti modifiche legislative, finalizzate ad una progressiva razionalizzazione dei costi del servizio r.c.auto, nonché in attesa dell'operatività degli interventi contemplati dal presente Protocollo d'intesa, convengono sull'opportunità di un periodo temporale caratterizzato da ogni possibile moderazione sul fronte tariffario.

A tal fine, le parti convengono su una politica di raffreddamento delle tariffe r.c.auto, con l'obiettivo di contenimento dell'inflazione.

Il Governo impegna l'ANIA a confermare l'invito alle compagnie per una politica di raffreddamento della dinamica tariffaria r.c.auto della durata complessiva di dodici mesi per ciascuna compagnia, ferma restando la dinamica del bonus-malus individuale maturata dagli utenti.

1.2. Agevolazioni tariffarie per i giovani

Le parti condividono la particolare rilevanza sociale rappresentata dal livello tariffario raggiunto dalle polizze r.c.auto stipulate dai giovani in età compresa tra i 18 e i 25 anni.

Su invito del Governo e delle associazioni dei consumatori firmatarie, l'ANIA, nonostante le ragioni tecniche poste a base di tale elemento di personalizzazione del rischio, sensibilizzerà le imprese di assicurazione all'assunzione di atteggiamenti che agevolino l'assicurazione r.c.auto da parte dei giovani attraverso l'applicazione di sconti o riduzioni tariffarie per gli assicurati in oggetto che non provochino sinistri e per i giovani nuovi assicurati.

1.3. Agevolazioni tariffarie per l'assicurazione dei ciclomotori

Le parti sono consapevoli degli elevati livelli tariffari applicati a tale segmento di rischio, soprattutto in alcune aree territoriali caratterizzate da un alto numero di sinistri e dal notevole incremento del costo dei relativi risarcimenti.

Su invito del Governo e delle associazioni dei consumatori firmatarie, l'ANIA, anche in attesa dell'operatività di alcune disposizioni del Nuovo Codice della strada che dovrebbero contribuire ad una riduzione della rischiosità che connota tali veicoli (patentino per i minorenni, più agevole individuazione dei proprietari), sensibilizzerà le imprese di assicurazione affinché vengano applicati sconti o riduzioni tariffarie per gli assicurati che non provochino sinistri.

La verifica dell'attuazione dei suddetti impegni avverrà congiuntamente ad aprile 2004, anche al fine di accertare la sussistenza delle condizioni tecnico-economiche per l'applicazione di analoga politica per l'esercizio 2004.

2. Condizioni tariffarie di maggior favore per i proprietari di più veicoli

L'applicazione di condizioni di maggior favore per tali situazioni è questione da apprezzarsi da parte delle imprese, tenuto conto delle varie problematiche tecnico-tariffarie.

Ciò premesso, l'ANIA, su invito del Governo e delle associazioni dei consumatori firmatarie, sensibilizzerà le imprese di assicurazione per l'adozione di sistemi tariffari che valorizzino i

precedenti favorevoli di guida di un assicurato, per altri nuovi veicoli di sua proprietà, prevedendo ingressi nella scala bonus-malus a condizioni più vantaggiose delle ordinarie clausole adottate dal mercato, ivi compresa la possibile collocazione nella classe già acquisita.

A riprova dell'impegno in tale direzione, l'ANIA redigerà una clausola di puro riferimento che contempra il principio in questione.

Analogamente, l'ANIA sensibilizzerà le imprese di assicurazione ad elaborare formule tariffarie ad hoc per i nuclei familiari.

3. Velocizzazione dei risarcimenti per i danneggiati trasportati a bordo dei veicoli – indennizzo diretto ad opera dell'assicuratore del veicolo "vettore"

I soggetti trasportati a bordo dei veicoli (al di là delle rarissime ipotesi di incidenti accaduti per caso fortuito, vale a dire senza colpa di alcuno) vanno risarciti sempre. Il modello di responsabilità civile su cui è costruita l'assicurazione r.c. auto comporta, peraltro, che il danneggiato debba rivolgere la sua richiesta all'assicuratore del soggetto effettivamente responsabile del sinistro.

Ciò può comportare spesso tempi lunghi nel processo di liquidazione del danno, soprattutto in presenza di circostanze non chiare nella ricostruzione della responsabilità dell'incidente.

Le parti concordano, quindi, sulla necessità di 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 tal modo, infatti, si risolverebbero le problematiche accennate, con indubbi vantaggi per le vittime.

Il Governo si impegna ad elaborare una proposta legislativa in tal senso entro sei mesi ed invita l'ANIA a valutare l'assunzione di comportamenti da parte delle imprese finalizzati ad anticipare gli effetti dell'intervento normativo.

Le problematiche sull'accertamento di responsabilità verranno risolte tra gli assicuratori dei veicoli coinvolti, con sistemi di rivalsa specifici o all'interno di accordi associativi.

4. Danno biologico – completamento del quadro normativo di riferimento

Le parti convengono sull'opportunità di un rapido completamento del quadro normativo di riferimento per la riforma organica della disciplina del risarcimento dei danni alla persona derivante da fatti illeciti.

Il Governo si impegna all'adozione di tutti i provvedimenti necessari entro sei mesi.

5. Estensione della procedura CID ai danni della persona

La disponibilità di un quadro normativo certo e trasparente nella materia del risarcimento dei danni alla persona consentirà di attivare procedure liquidative rapide e trasparenti.

In particolare, su invito del Governo l'ANIA conferma l'impegno ad estendere la procedura CID ai danni alla persona di lieve entità, non appena saranno disponibili i parametri per la valutazione medico-legale previsti dalla legge.

6. Disciplina contrattuale più favorevole per gli assicurati in talune specifiche situazioni

6.1. Furto, rottamazione e vendita del veicolo

Le parti convengono sulla necessità di dare soluzione alle seguenti problematiche connesse con il furto, la rottamazione e la vendita (alla quale potrebbero essere assimilate l'esportazione definitiva e la consegna in conto vendita) del veicolo in corso di contratto, al fine di prevedere:

a. 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.

In caso di furto (senza ritrovamento del veicolo) o di rottamazione del veicolo intervenuti in corso di contratto, la vigente normativa (art. 3, ultimo comma del D.P.R. n. 45/81) non consente il rilascio dell'attestazione di rischio, in quanto il contratto ha avuto una durata inferiore all'anno.

Tale circostanza determina l'impossibilità per l'assicurato di far valere la sua personale storia assicurativa (classe di merito bonus/malus), per stipulare un nuovo contratto con un assicuratore

diverso dal precedente. Quest'ultimo, invece, per specifica clausola contrattuale continuerà a valorizzare i precedenti dell'assicurato nel caso di sostituzione del veicolo rubato con nuovo veicolo.

Il sistema presenta dunque un' "ingessatura", che è stata spesso denunciata dalle Associazioni dei consumatori.

La circolare dell'ISVAP n.502/D del 25 marzo 2003 ha fornito soluzione al problema, nel caso di furto del veicolo.

Per ricomprendere anche il caso della rottamazione e per conferire valenza normativa all'indicazione dell'ISVAP, le parti concordano sull'opportunità di modificare il citato art.3, ultimo comma, del D.P.R. n.81, del 1981, come segue:

"L'attestazione non deve essere rilasciata per contratti che abbiano avuto una durata inferiore ad un anno, ad eccezione dei casi, opportunamente documentati, di furto o rottamazione del veicolo assicurato, e per quelli che coprono la responsabilità civile per i danni causati in occasione della partecipazione dei veicoli a motore a gare o competizioni sportive, anche in circuito chiuso, ed alle relative prove".

b. La possibilità di restituzione del premio per il periodo di rischio non corso nei casi di furto, rottamazione e vendita del veicolo.

Per quanto riguarda il caso di furto del veicolo, la restituzione del premio per il periodo di rischio r.c. auto non corso è impedita dall'art.1, ultimo comma, della legge n.990/69, che stabilisce l'operatività della garanzia anche nel caso di guida del veicolo contro la volontà del proprietario (quindi anche in caso di furto).

Per effetto di tale disposizione, le imprese rispondono nei confronti dei terzi danneggiati (entro la data di scadenza del contrassegno rilasciato) anche dei danni provocati dal veicolo rubato, salva la rivalsa nei confronti dell'autore del furto nei rarissimi casi in cui lo stesso sia poi individuato.

Ne consegue che, per concepire la restituzione del premio occorre innanzitutto farsi carico dei danni provocati dal veicolo rubato: se tali danni fossero posti a carico del Fondo di garanzia per le vittime della strada, si potrebbe prevedere la restituzione del premio non goduto a decorrere dalla data della denuncia di furto presentata dall'assicurato.

Le parti concordano pertanto sull'opportunità di modificare l'art.1 della legge n.990/69 (nel senso di escludere dalla sua operatività l'ipotesi di furto) e l'art.19 della medesima legge (nel senso di attribuire al Fondo di garanzia per le vittime della strada la competenza a liquidare tali sinistri), al fine di raggiungere l'obiettivo in esame.

Per quanto riguarda la rottamazione, le clausole delle principali imprese già prevedono la possibilità di avvalersi del contratto in corso per il nuovo veicolo acquistato dopo la rottamazione. Il problema, quindi, si pone solo per le ipotesi di rottamazione senza acquisto di un nuovo veicolo. A questo riguardo, l'ANIA farà opera di sensibilizzazione nei confronti delle imprese per generalizzare l'applicazione di clausole (già impiegate da numerose imprese), che prevedano la restituzione della parte di premio corrisposta e non usufruita a causa della cessazione di rischio in corso di contratto.

Allo stesso modo, l'ANIA sensibilizzerà le imprese ad adottare analoga soluzione per il caso di vendita del veicolo che avvenga senza cessione del contratto di assicurazione all'acquirente del veicolo stesso ed in assenza di acquisto di un nuovo veicolo da parte dell'assicurato/venditore. A conferma di tale impegno, l'ANIA provvederà ad adeguare le condizioni generali di contratto r.c.a. di puro riferimento da essa elaborate.

6.2. Attestato di rischio per i motocicli e ciclomotori

Le parti convengono sull'opportunità di trovare soluzione alle problematiche connesse con il

trasferimento della polizza relativa a motocicli o ciclomotori da un'impresa all'altra, facilitando la confrontabilità delle diverse classi di "bonus/malus"utilizzate dalle singole imprese.

Tali problematiche dipendono dall'assenza di una "tabella di confronto"tra le classi "bouns/malus"dei diversi sistemi adottati dalle imprese e le "storiche"classi CIP, a causa dell'inesistenza, fino al 1997, di un sistema bonus/malus per i veicoli a due ruote, assicurati in precedenza tutti con la formula a "tariffa fissa".

Al fine di valorizzare i precedenti assicurativi anche per queste tipologie di veicoli, le parti concordano di costituire, entro il mese di giugno 2003, un tavolo tecnico per l'elaborazione di un sistema di confrontabilità analogo a quello vigente per le autovetture.

6.3.Sostituzione di veicolo con altro veicolo di differente tipologia

L'ANIA sensibilizzerà le imprese affinché i precedenti di guida dell'assicurato contenuti nell'attestato di rischio possano essere positivamente valorizzati anche nel caso di sostituzione, da parte dello stesso proprietario, di un veicolo con altro di differente tipologia (ad es., sostituzione di autovettura con motociclo, e viceversa).

7.Procedura di conciliazione

Le parti, nel riconoscere e confermare l'importanza degli strumenti di risoluzione stragiudiziale di eventuali controversie, condividono l'opportunità di estendere la procedura di conciliazione ANIA/Associazioni dei consumatori a livello nazionale, quale importante contributo per una riduzione del contenzioso giudiziale e dei relativi costi.

A tal fine, ANIA e Associazioni dei consumatori concordano di estendere entro il 2003 la procedura di conciliazione per i sinistri r.c.auto, già in atto in via sperimentale, all'intero territorio nazionale ed aperta a tutte le imprese che intendano aderire; di quanto sopra verrà data adeguata informazione all'utenza.

8.Informazione all'utenza

L'ANIA si impegna a raccomandare alle imprese di assicurazione di offrire ogni opportuna collaborazione alle associazioni dei consumatori firmatarie per l'attività di informazione all'utenza nella fase di ricerca della copertura assicurativa, anche al fine di migliorarne la confrontabilità.

9.Prevenzione degli incidenti stradali

Le parti rilevano l'importanza di un rilancio di una politica organica nel campo della prevenzione degli incidenti stradali, innanzitutto per i relevantissimi costi umani e per quelli sociali che peraltro hanno una diretta incidenza sui risarcimenti e quindi sul prezzo dell'assicurazione r.c.auto. Si condivide pertanto la necessità di attivare una politica permanente sulla sicurezza stradale anche da parte del settore assicurativo con interventi sistematici, da esso finanziati, mirati alla diffusione della cultura della prevenzione del rischio e articolati in funzione dei diversi targets di utenti della strada.

In questo contesto, le parti si impegnano ad elaborare progetti comuni finalizzati agli obiettivi di cui sopra (a partire dallo studio di un sistema di rilevazione dei c.d.black points da sperimentare in specifiche aree territoriali) e riaffermano la necessità che il Governo assuma la sicurezza stradale tra le priorità della propria politica.

10.Analisi su possibili evoluzioni strutturali del sistema r.c.auto

L'ANIA manifesta la propria disponibilità a studiare – con ampio confronto con le parti firmatarie – ipotesi di rivisitazione dell'assetto normativo dell'assicurazione r.c.auto che possano contribuire alla risoluzione dei principali fattori causali dell'aumento dei costi del servizio, anche sulla base di esperienze già sperimentate in alcuni Paesi dell'Unione europea.

Nell'ambito di queste analisi, saranno prese in considerazione anche le questioni relative all'operatività di talune clausole di esclusione e rivalsa, alle modalità ed alla tempistica delle disdette contrattuali nonché ai profitti di efficienza e di accesso ai servizi assicurativi.

11. Verifica degli impegni

Il Governo raccomanda alle imprese di assicurazione di rendere note le decisioni che verranno assunte in relazione ai punti 1 e 2 del presente Protocollo.

Le parti si impegnano a verificare l'attuazione degli impegni previsti dal presente Protocollo entro fine ottobre 2003.

Associazione dei consumatori:

Adiconsum

Altroconsumo

Cittadinanzaattiva

Confconsumatori

Lega Consumatori

Movimento Consumatori

Movimento Difesa del Cittadino

Unione Nazionale Consumatori

ANIA (Associazione Nazionale delle Imprese Assicuratrici)

Il Ministro delle Attività Produttive

Roma, 5 maggio 2003