

L'ASSICURAZIONE AUTO

Continua ad essere negativo ed in misura rilevante il risultato tecnico. Ancora in diminuzione le spese di gestione. Resta positivo l'andamento dei rischi auto diversi dalla r.c..

R.C. AUTO

I dati di seguito riportati sono comprensivi anche di quelli relativi alla assicurazione r.c. obbligatoria dei natanti.

I **premi del lavoro diretto italiano** raccolti dalle 82 imprese operanti nel ramo sono stati nel 2000 pari a 27.536 miliardi (+7,3%), con una incidenza del 51,1% sui premi complessivi delle assicurazioni danni.

Gli **oneri per sinistri** sono stati pari a 26.814 miliardi (25.651 nel 1999).

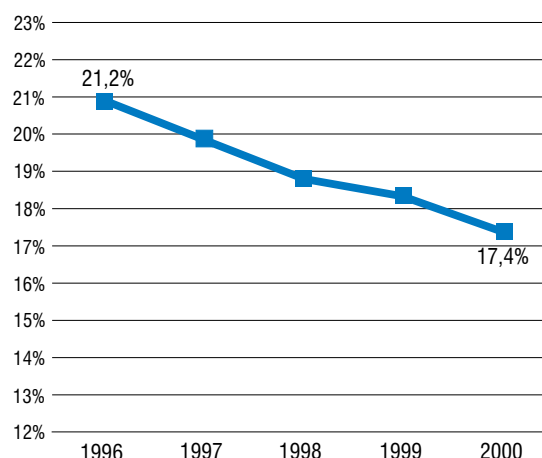
Il **rapporto fra gli oneri per sinistri ed i premi di competenza** (27.017 miliardi tenuto conto della variazione della riserva premi) è stato del 99,2% (103,6% nel 1999). Il rapporto in parola differisce dal tradizionale rapporto sinistri a premi, il quale pone a raffronto l'onere per i sinistri avvenuti in un determinato esercizio (pagati e riservati) con i premi di competenza dello stesso esercizio e, quindi, non tiene conto degli oneri derivanti dai sinistri avvenuti in precedenti esercizi.

Le **spese di gestione** sono state pari a 4.802 miliardi (4.690 nel 1999) e comprendono le spese di amministrazione attinenti alla gestione tecnica e gli oneri per l'acquisizione dei contratti, per la riscossione dei premi e per l'organizzazione ed il funzionamento della rete distributiva. L'incidenza sui premi è stata del 17,4% e risulta in continua progressiva diminuzione (era del 21,2% nel 1996).

Il **saldo tecnico del lavoro diretto** è stato negativo per 4.751 miliardi (-5.951 nel 1999). Considerati gli utili degli investimenti, il risultato del conto tecnico è stato negativo per 2.867 miliardi (-4.140 nel 1999).

Tenuto conto del saldo della riassicurazione, il **risultato complessivo del conto tecnico** è stato negativo per 2.432 miliardi (-3.753 nel 1999), con una incidenza sui premi dell'8,8% (14,6% nel 1999).

Spese di gestione % sui premi



(miliardi di lire)	1999	2000
Premi contabilizzati	25.653	27.536
Variazione riserva premi (-)	902	519
Oneri relativi ai sinistri (-)	25.651	26.814
Saldo altre partite tecniche	-361	-152
Spese di gestione (-)	4.690	4.802
Saldo tecnico lavoro diretto	-5.951	-4.751
Utile investimenti	1.811	1.884
Risultato c/tecnico diretto	-4.140	-2.867
Saldo riassicurazione e altre partite	387	435
Risultato c/tecnico complessivo	-3.753	-2.432

DANNI AI VEICOLI

Il ramo, definito dalla legge come “corpi di veicoli terrestri”, comprende le assicurazioni contro ogni danno subito da veicoli terrestri.

I **premi del lavoro diretto italiano** raccolti dalle 87 imprese operanti nel ramo sono stati nel 2000 pari a 5.184 miliardi (+2,4%), con una incidenza del 9,6% sui premi complessivi delle assicurazioni danni.

Gli **oneri per sinistri** sono stati pari a 2.372 miliardi (2.285 nel 1999).

Il **rapporto fra gli oneri per sinistri ed i premi di competenza** (5.129 miliardi tenuto conto della variazione della riserva premi) è stato del 46,2% (45,6% nel 1999). Il rapporto in parola differisce dal tradizionale rapporto sinistri a premi, il quale pone a raffronto l'onere per i sinistri avvenuti in un determinato esercizio (pagati e riservati) con i premi di competenza dello stesso esercizio e, quindi, non tiene conto degli oneri derivanti dai sinistri avvenuti in precedenti esercizi.

Le **spese di gestione** sono state pari a 1.272 miliardi (1.243 nel 1999) e comprendono le spese di amministrazione attinenti alla gestione tecnica e gli oneri per l'acquisizione dei contratti, per la riscossione dei premi e per l'organizzazione ed il funzionamento della rete distributiva. L'incidenza sui premi è stata del 24,5% (24,6% nel 1999).

Il **saldo tecnico del lavoro diretto** è stato positivo per 1.444 miliardi (1.416 nel 1999).

(miliardi di lire)	1999	2000
Premi contabilizzati	5.062	5.184
Variazione riserva premi (-)	55	55
Oneri relativi ai sinistri (-)	2.285	2.372
Saldo altre partite tecniche	-63	-41
Spese di gestione (-)	1.243	1.272
Saldo tecnico lavoro diretto	1.416	1.444
Utile investimenti	107	104
Risultato c/tecnico diretto	1.523	1.548
Saldo riassicurazione e altre partite	-52	-22
Risultato c/tecnico complessivo	1.471	1.526

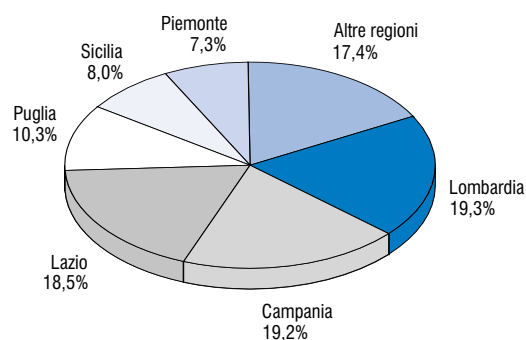
Furti d'auto	1998	1999	2000
Piemonte	20.675	17.867	16.214
Valle d'Aosta	108	94	73
Lombardia	62.910	53.837	43.019
Trentino	496	524	458
Veneto	8.007	6.605	6.365
Friuli	1.000	1.007	741
Liguria	4.195	3.951	3.568
Emilia Romagna	9.823	9.656	7.835
Toscana	5.880	5.402	4.120
Umbria	1.190	1.094	1.135
Marche	1.255	1.223	1.110
Lazio	54.304	50.632	41.226
Abruzzo	1.951	1.818	1.354
Molise	330	377	227
Campania	47.736	46.534	42.894
Puglia	29.660	29.043	22.942
Basilicata	685	630	498
Calabria	8.075	7.297	6.682
Sicilia	21.197	21.273	17.755
Sardegna	4.819	4.629	4.656
Totale Italia	284.296	263.493	222.872

fonte: Ministero dell'interno

Considerati gli utili degli investimenti, il risultato del conto tecnico è stato positivo per 1.548 miliardi (1.523 nel 1999).

Furti d'auto nel 2000

composizione % per regione



Furti complessivi 222.872

Tenuto conto del saldo della riassicurazione, il **risultato complessivo del conto tecnico** è stato positivo per 1.526 miliardi (1.471 nel 1999), con una incidenza sui premi del 29,4% (29,1% nel 1999).

IL BLOCCO DELLE TARIFFE R.C. AUTO BOCCIATO DALLA COMMISSIONE EUROPEA

- Con il decreto-legge 28 marzo 2000, n. 70, recante "Disposizioni urgenti per il contenimento delle spinte inflazionistiche", convertito con modificazioni nella legge 26 maggio 2000, n. 137, è stato, fra l'altro, disposto che per i contratti r.c. auto rinnovati entro un anno a decorrere dal 29 marzo 2000 "nelle formule tariffarie che prevedono variazioni del premio in relazione al verificarsi o meno di sinistri, le imprese di assicurazione non possono applicare nessun aumento di tariffa ai contraenti a carico dei quali non risultino nell'ultimo periodo di osservazione sinistri provocati dai conducenti. Per i contratti stipulati entro un anno da tale data nelle formule tariffarie che prevedono variazioni del premio in relazione al verificarsi o meno di sinistri si applicano le tariffe esistenti alla medesima data".
- Il 17 aprile 2000 l'ANIA ha presentato ricorso alla Commissione europea avverso il provvedimento di blocco, sottolineando come lo stesso si ponesse in contrasto con l'ordinamento comunitario e violasse, in particolare:
 - la libertà di stabilimento e di prestazione dei servizi garantite dagli artt. 43 e 44 del Trattato;
 - gli artt. 6, 29 e 39 della direttiva n. 92/49/CEE (c.d. terza direttiva danni), i quali, in assenza, come è il caso dell'Italia, di un sistema generale di controllo dei prezzi, non consentono l'adozione di provvedimenti di blocco delle tariffe r.c. auto.

■ La Commissione europea, con comunicato stampa del 21 dicembre 2000, ha reso nota la propria decisione di "adire la Corte di giustizia nei confronti dell'Italia per quanto concerne il blocco delle tariffe r.c. auto", in quanto detto blocco:

- "non fa parte di un sistema generale di controllo dei prezzi" e "non è del resto giustificato da considerazioni d'interesse generale";
- "è contrario alla libera commercializzazione dei prodotti assicurativi sancita dalle terze direttive sulle assicurazioni e costituisce un ostacolo al diritto di stabilimento ed alla libera prestazione dei servizi".

LE NOVITÀ SUL PIANO LEGISLATIVO

La legge 5 marzo 2001, n. 57, recante "Disposizioni in materia di apertura e regolazione dei mercati", con gli articoli da 1 a 6 è intervenuta su aspetti rilevanti dell'assicurazione r.c. auto, fra i quali si segnalano quelli di seguito indicati.

TRASPARENZA

È stato fatto obbligo alle imprese di:

- rendere pubblici, mediante appositi opuscoli, materiale promozionale ovvero annunci pubblicitari, i "premi annuali di riferimento", cioè i premi relativi a nove assicurati-tipo, astrattamente individuati dalla legge. Essi, peraltro, assai difficilmente troveranno concreto riscontro nella realtà, considerato che le imprese, in sede di determinazione delle proprie tariffe, oltre agli elementi di personalizzazione previsti dalla legge nell'individuare i profili dei nove assicurati-tipo (età dell'assicurato, tipologia del veicolo, formula tariffaria, sinistralità pregressa, provincia), in genere prendono in considerazione anche altri elementi di personalizzazione,

quali la professione, il sesso, la zona di residenza (capoluogo, urbana, extraurbana), l'anzianità della patente, l'età del veicolo, il tipo di veicolo (marca e/o modello);

- comunicare, con frequenza semestrale, all'ISVAP, al Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti (CNCU) ed alle Camere di commercio competenti per territorio i "premi annuali di riferimento";
- rendere visibili agli utenti, nei punti di vendita e nell'ambito dei sistemi informativi telematici, le tariffe e le condizioni di polizza.

È stato altresì previsto il diritto dell'assicurato e dei danneggiati di poter accedere agli atti a conclusione dei procedimenti di valutazione, constatazione e liquidazione dei danni.

OFFERTA PER IL RISARCIMENTO DEL DANNO

È stato esteso a tutti i sinistri, qualunque sia il danno da essi prodotto, l'obbligo dell'assicuratore di proporre al danneggiato congrua offerta per il risarcimento del danno ovvero di comunicare i motivi per cui non ritiene di fare offerta, obbligo sin qui previsto per i sinistri con soli danni a cose.

COMPENSI AI PROFESSIONISTI CHE ASSISTONO IL DANNEGGIATO

L'assicuratore che provveda a corrispondere direttamente al professionista i compensi per l'assistenza da questi prestata al danneggiato, deve darne comunicazione al danneggiato stesso e indicare l'importo corrisposto.

Ove non vi sia pagamento diretto, l'assicuratore deve acquisire la documentazione probatoria relativa alla prestazione fornita dal professionista al danneggiato e, nella quietanza di liquidazione del danno, indicare il corrispettivo di pertinenza del professionista separatamente rispetto alle altre voci di danno.

IL RISARCIMENTO DEL DANNO ALLA PERSONA

"In attesa di una disciplina organica sul danno biologico", è stato regolamentato il risarcimento di quello conseguente a lesioni di lieve entità (le c.d. micropermanenti), vale a dire le lesioni comportanti una invalidità permanente pari od inferiore al 9%. Per il risarcimento del danno in parola sono stati fissati valori differenziati del punto di invalidità in funzione della gravità della lesione (da L. 1.200.000 a L. 2.760.000), con la previsione di un coefficiente riduttivo dei valori stessi in funzione dell'età (pari a 0,5% per anno) a decorrere dall'undicesimo anno in poi.

È stato disciplinato anche il risarcimento del danno biologico derivante da inabilità temporanea assoluta, per il quale è stato fissato un importo di L. 70.000 al giorno, da ridurre in proporzione per la inabilità inferiore al 100%.

È stato peraltro previsto che, "tenuto conto delle condizioni soggettive del danneggiato", il danno biologico possa essere risarcito anche in misura superiore a quella derivante dai parametri sopra indicati.

UNA BANCA DATI "ANTIFRODE"

La rilevanza del fenomeno delle frodi assicurative soprattutto nel settore della r.c. auto, anche a causa della scarsa o nulla riprovazione sociale per chi truffa le assicurazioni, è stata più volte segnalata – e non soltanto dalle imprese di assicurazione – ed ha portato alla istituzione di una apposita banca dati "antifrode".

L'art. 2, comma 5-quater, del decreto-legge 28 marzo 2000, n. 70, convertito con modificazioni nella legge 26 maggio 2000, n. 137, "allo scopo di rendere più efficace la prevenzione ed il contrasto di comportamenti fraudolenti", ha previsto l'istituzione presso l'ISVAP di una banca dati dei sinistri r.c. auto e l'obbligo delle imprese di immettere nella stessa, con cadenza inizialmente trimestrale e successivamente, a partire dal secondo semestre 2001,

mensile, i dati riguardanti, appunto, i sinistri. Si tratta dei dati relativi all'assicurato, al veicolo, al conducente, alle controparti (veicolo danneggiato, proprietario e conducente dello stesso, persone danneggiate), ai soggetti intervenuti nella fase della liquidazione, all'eventuale contenzioso, agli importi pagati ed alla tipologia del danno.

LE TARIFFE R.C. AUTO E L'INFLAZIONE

Con una certa insistenza si confronta l'andamento delle tariffe r.c. auto con quello dell'inflazione e si prospetta, più o meno esplicitamente, la tesi che dette tariffe dovrebbero subire aumenti non superiori al tasso d'inflazione, senza peraltro che si spieghi in alcun modo la affermata correlazione fra il prezzo dell'assicurazione r.c. auto e l'inflazione.

Spiegazioni non vengono date – né possono esserlo – in quanto l'inflazione non produce diretto effetto sui due fattori che nella sostanza determinano il prezzo dell'assicurazione r.c. auto, vale a dire:

- la frequenza degli incidenti stradali (numero degli incidenti che si verificano rispetto al numero dei veicoli in circolazione);
- il costo medio degli incidenti da risarcire (costo dei risarcimenti rispetto al numero degli incidenti).

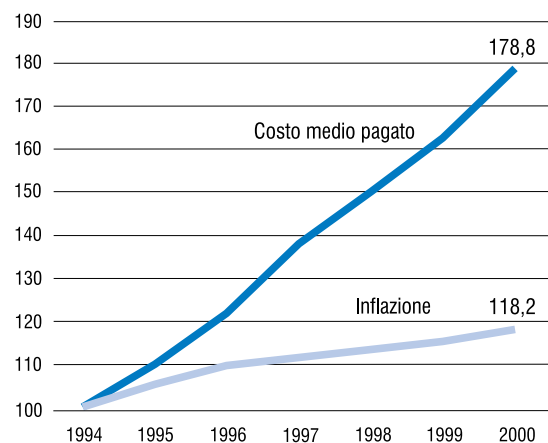
L'insussistenza di una diretta correlazione fra l'inflazione e l'assicurazione r.c. auto emerge

ANNI	Costo medio pagato			Inflazione	
	Migliaia di lire	Numero indice	Variazione annua (%)	Numero indice	Variazione annua (%)
1994	2.928	100,0	-	100,0	-
1995	3.221	110,0	10,0	105,4	5,4
1996	3.567	121,8	10,7	109,5	3,9
1997	4.038	137,9	13,2	111,4	1,7
1998	4.398	150,2	8,9	113,4	1,8
1999	4.760	162,6	8,2	115,2	1,6
2000	5.236	178,8	10,0	118,2	2,6

fonte: ISVAP (dato 2000 stimato)

chiaramente dal raffronto – partendo dal 1994, anno di avvio della liberalizzazione delle tariffe – fra l'andamento dell'inflazione e quello del costo medio di tutti i sinistri pagati in ciascun anno.

Costo medio pagato e inflazione (numeri indice 1994 = 100)



GLI AUMENTI DELLE TARIFFE R.C. AUTO

In regime di libertà tariffaria e di accentuata differenziazione dei prezzi praticati dalle singole imprese in funzione, soprattutto, dei numerosi e diversi elementi soggettivi ed oggettivi di personalizzazione del rischio che sono stati adottati, l'aumento delle tariffe r.c. auto può – su un piano generale – essere quantificato avendo riguardo all'incremento complessivo dei relativi premi che la collettività degli assicurati ha subito in ciascun anno, depurando il dato degli effetti dell'aumento del numero dei veicoli in circolazione e delle variazioni delle loro caratteristiche (ad esempio, la cilindrata media).

Ove si abbandoni detto criterio, si finisce per riferirsi agli aumenti subiti da singoli assicurati, cosa che risulta assai poco significativa sul piano generale per la rilevata estrema varietà delle tariffe praticate dalle 82 imprese operanti nel ramo e la conseguente non confrontabilità delle singole situazioni. Anche queste, comunque, andrebbero sempre viste in divenire, per tener conto dell'applicazione del meccanismo del bonus-malus e del possibile passaggio dell'assicurato ad offerte più vantaggiose da parte di altre imprese.

CONCORRENZA: IL PROVVEDIMENTO DELL'ANTITRUST, LA SENTENZA DEL TAR DEL LAZIO, I DATI DEL MERCATO

- L'Autorità garante della concorrenza e del mercato il 28 luglio 2000 ha comminato sanzioni per circa 700 miliardi a 39 delle 82 imprese operanti nell'assicurazione r.c. auto. L'Autorità, infatti, ha ritenuto, nella sostanza, che costituisse violazione del regolamento CEE n. 3932 del 1992 lo scambio di informazioni posto in essere fra le stesse imprese tramite una società terza ed indipendente, informazioni qualificate come "sensibili" in quanto concernenti, in particolare, i premi commerciali correntemente praticati dalle singole imprese, ossia "i prezzi finali dei prodotti assicurativi interessati".

Il regolamento comunitario prevede, in considerazione delle peculiarità del settore assicurativo, l'esenzione dal divieto di intesa restrittiva per quegli accordi fra imprese di assicurazione concorrenti, altrimenti vietati, finalizzati alla raccolta in comune di statisti-

ANNI	1. Premi R.C.A. (bilanci)		2. Numero veicoli circolanti (Aci)		3. Caratteristiche veicoli circolanti		4. Premi R.C.A. depurati da 2 e 3	
	Numero indice	Variazione annua (%)	Numero indice	Variazione annua (%)	Numero indice	Variazione annua (%)	Numero indice	Variazione annua (%)
1994	100,0	-	100,0	-	100,0	-	100,0	-
1995	107,5	7,5	101,9	1,9	100,8	0,8	104,6	4,6
1996	112,8	4,9	103,5	1,6	101,5	0,7	107,2	2,5
1997	123,0	9,0	104,5	1,0	102,5	1,0	114,6	6,9
1998	135,4	10,1	106,8	2,2	103,4	0,9	122,4	6,8
1999	152,5	12,6	109,5	2,5	104,4	1,0	133,0	8,7
2000	163,6	7,3	110,8	1,2	105,5	1,1	139,5	4,9 (*)

(*) L'aumento della raccolta premi nonostante il blocco delle tariffe è dovuto: alla data di inizio del blocco (29 marzo 2000); ai contratti di coloro che hanno provocato sinistri nel periodo antecedente il blocco e che, quindi, non ne hanno beneficiato; ai contratti stipulati o rinnovati prima del blocco, ma con pagamento del premio frazionato in rate scadenti nel periodo di blocco.

che necessarie per la corretta stima del rischio da assicurare. L'Autorità ha rilevato che il Regolamento non prevede una esenzione relativamente allo scambio di informazioni concernenti i premi commerciali.

- Da parte delle imprese è stato, fra l'altro, fatto presente che nel caso di specie lo scambio di informazioni doveva ritenersi lecito in quanto concernente la raccolta di dati pubblici, essendo gli stessi relativi ai prezzi contenuti nelle tariffe r.c. auto delle singole imprese già esposte nelle agenzie e, più in generale, messe a disposizione del pubblico in ottemperanza a precise direttive dell'ISVAP.

L'Autorità ha obiettato che "al riguardo assume rilievo determinante la semplice constatazione che lo scambio di informazione sui prezzi costituisce pratica non esentata dalla normativa comunitaria".

- Il provvedimento dell'Autorità garante è stato impugnato dalle imprese dinanzi al TAR del Lazio, il quale, con decisione del

28 marzo 2001, ha respinto il ricorso. Non è stata ancora resa nota la motivazione della decisione.

- L'ANIA ha preannunciato ricorso al Consiglio di Stato ed ha:
 - ribadito che nel caso si trattava unicamente di uno scambio di informazioni da parte di alcune imprese, avvenuto nel 1998, su tariffe e condizioni di contratto pubbliche, in quanto messe a disposizione di chiunque nei punti di vendita e su internet, come previsto dall'ISVAP e dalla stessa legge;
 - sottolineato che, quindi, alle imprese non viene imputato di aver posto in essere un cartello dei prezzi r.c. auto;
 - fatto rilevare che l'inesistenza di un cartello è documentata dalle rilevazioni svolte sia dall'ISVAP sia dalle Associazioni dei consumatori, dalle quali emerge la forte differenziazione dei prezzi praticati dalle singole imprese.

Città	Classe di massimo sconto			Classe d'ingresso		
	Premio minimo	Premio massimo	Differenza	Premio minimo	Premio massimo	Differenza
Milano	590.917	923.636	332.719 (56,6%)	1.612.715	2.547.200	934.485 (57,9%)
Bologna	787.015	1.294.655	507.640 (64,5%)	1.962.125	3.632.900	1.670.775 (85,1%)
Roma	729.024	1.112.000	382.976 (52,5%)	1.849.684	3.298.800	1.449.116 (78,3%)
Napoli	718.000	1.275.428	557.428 (77,6%)	1.994.511	4.175.700	2.181.189 (109%)
Palermo	513.000	1.041.400	528.400 (103%)	1.463.326	3.632.900	2.169.574 (148%)

fonte: ISVAP (su tariffe al 1° aprile 2001, applicate da imprese rappresentative dell'83,1% del mercato)

Premi annui comprensivi del contributo al S.S.N. (10,50%) e dell'imposta (12,50%) relativi al seguente profilo: proprietario, uomo, 40 anni, autovettura a benzina di 1.300 c.c., con massimale di 1.500 milioni

Trasparenza, personalizzazione e giungla tariffaria

Ogni epoca ha i suoi miti. Tra quelli oggi particolarmente radicati rientrano certamente la concorrenza, la libertà del mercato, la trasparenza. Tra quelli, poi, che non passano mai di moda è facile annoverare i prezzi contenuti, la qualità del servizio ed i livelli risarcitori adeguati.

Ma quale rapporto sussiste tra queste grandezze? Esse risultano tra loro tutte compatibili? O il perseguirne alcune impedisce di conseguirne altre? Nel qual caso, quali sono le più importanti, alle quali non si può assolutamente rinunciare?

Certo, tutti i valori sopra accennati vanno a vantaggio dei consumatori e degli utenti. Ma questo non li rende, di per sé, tra loro coerenti e compatibili.

Anche la tradizionale legislazione assicurativa, del resto, con i suoi capillari controlli su ogni fase di vita delle imprese, è posta a salvaguardia della massa degli assicurati e dei terzi danneggiati. Solo che essa guarda a questi soggetti nella loro veste di beneficiari di una garanzia e si preoccupa, quindi, della stabilità dell'impresa e dell'equilibrio del mercato. Cioè di valori che sono diversi e potenzialmente persino confliggenti con quelli, ad esempio, della competitività dell'impresa e della libertà del mercato, alla cui realizzazione tende invece la legislazione "antitrust".

Non è un caso, evidentemente, se nella legislazione assicurativa il perseguimento degli interessi pubblici ad essa specificamente sottesi si realizzava, fino a poco tempo fa, anche con strumenti come l'autorizzazione preventiva delle tariffe dei premi e delle condizioni di contratto: vale a dire, con interventi certo depressivi del momento concorrenziale.

E analogo discorso vale per la trasparenza dei prodotti, fattore essenziale per la loro confrontabilità ai fini di una scelta giusta e consapevole da parte dei consumatori.

Non dovrebbe essere necessario ricordare che una polizza di assicurazione non è come un elettrodomestico o un "pacchetto vacanze" offerto da un operatore turistico, beni o servizi per i quali la confrontabilità è obiettivamente piuttosto semplice. Essa è un contratto, nel quale, per di più, ai tecnicismi del diritto si aggiungono quelli propriamente assicurativi. Pur essendo vero, dunque, che in linea di principio la concorrenza non riguarda solo il prezzo della copertura assicurativa, ma le stesse condizioni di contratto, non può sfuggire ad alcuno che la diversificazione spinta di queste ultime rende estremamente difficile per il consumatore procedere al confronto tra i prodotti offerti sul mercato e priva di significato una scelta basata essenzialmente sul livello dei prezzi.

Non tutte le grandezze sopra indicate risultano, dunque, compatibili tra loro e, nell'effettivo interesse degli utenti, oc-

corre stabilire caso per caso una gerarchia di importanza tra di esse e un ordine di priorità nella loro realizzazione. A questo fine l'attuale moltiplicazione disorganica degli ordinamenti sostanziali di settore e, soprattutto, delle Autorità di vigilanza competenti alla loro realizzazione – secondo schemi operativi ora orizzontali, ora verticali e ora misti – non appare certo un modello esemplare di funzionalità e andrebbe rimeditata a fondo: come dimostra, a tacer d'altro, il vasto e vivace dibattito in corso sul punto in molti paesi europei.

Orbene, l'assicurazione r.c. auto costituisce un esempio tipico e per molti aspetti addirittura clamoroso di come si sia proceduto invece alla realizzazione dei molteplici interessi pubblici sottesi all'ordinamento in modo confuso e contraddittorio.

All'indomani, infatti, della liberalizzazione di questo particolare mercato, avvenuta nel 1994, Autorità e consumatori hanno puntato tutto sulla concorrenza (non solo dei prezzi, ma anche delle condizioni di contratto), sulla trasparenza (attraverso un regime di piena pubblicità delle tariffe e degli strumenti contrattuali) e sulla personalizzazione delle coperture.

Il risultato è stato quello della c.d. giungla tariffaria e della non confrontabilità dei prodotti sul piano sostanziale, come dimostra molto bene, tra i molti esempi possibili, quello della polverizzazione della vecchia clausola "bonus-malus".

Quanto ai prezzi, essi, così poco sensibili ai miti e ai dogmatismi del momento, hanno avuto l'evoluzione che dovevano avere dopo 25 anni di ininterrotto calmere e in presenza di una frequenza dei sinistri ancora elevata e di un loro costo medio crescente.

La reazione delle Istituzioni e dell'opinione pubblica è stata irrazionale e contraddittoria. Si pretende sempre nuova trasparenza (i profili tariffari di mero riferimento) anche se ben poco utile sul piano pratico e intanto si invoca una maggiore personalizzazione (che aggraverà il fenomeno di frammentazione e non comparabilità dei prodotti). Si oscilla tra nostalgie dirigiste del passato (il decreto-legge di blocco delle tariffe) e reboanti crociate in difesa del libero mercato (le aspre sanzioni contro i comportamenti anticoncorrenziali delle imprese, che si sono scambiate informazioni non consentite, anche se . . . conoscibili da parte di chiunque, dato il regime di assoluta pubblicità delle tariffe).

Al punto in cui siamo, tutti dovrebbero comprendere che i tempi sono più che maturi per rimeditare a fondo l'intera materia, con spirito costruttivo e liberi da pregiudizi e corporativismi di qualsiasi specie e natura.

L'UCI – UFFICIO CENTRALE ITALIANO

L'UCI è una società consortile a responsabilità limitata, a norma dell'art. 2615 del codice civile, della quale sono socie tutte le imprese che esercitano in Italia l'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli.

L'UCI costituisce, per il mercato assicurativo italiano, l'organismo previsto, sotto la denominazione di Bureau, dalla raccomandazione n. 5 adottata il 25 gennaio 1949 dal Sottocomitato dei trasporti su strada della Commissione per l'Europa dell'ONU e, sotto la denominazione di Ufficio nazionale di assicurazione, dalla direttiva n. 72/166/CEE.

L'UCI opera, quindi, nell'ambito del sistema del certificato internazionale di assicurazione (carta verde) istituito in Europa in attuazione della citata raccomandazione dell'ONU, svolgendo la sua attività sulla base di convenzioni bilaterali o multilaterali stipulate con i Bureaux o Uffici nazionali di assicurazione costituiti negli altri paesi aderenti al suddetto sistema.

L'UCI svolge le seguenti funzioni:

- liquida, garantendone il pagamento agli aventi diritto degli indennizzi dovuti, i danni causati nel territorio italiano, in quello dello Stato del Vaticano e in quello della Repubblica di San Marino da veicoli a motore immatricolati in Stati esteri, i cui utenti siano in possesso di un certificato internazionale di assicurazione (carta verde) valido per l'Italia oppure da veicoli a motore, anche se non assicurati, immatricolati in uno degli Stati membri dello Spazio Economico Europeo o negli Stati di Cipro, Croazia, Repubblica Ceca, Repubblica Slovacca, Slovenia, Svizzera, Ungheria, ammessi a circolare in Italia in base alla targa dimostrante la loro immatricolazione in tali Stati.

In questa funzione l'UCI costituisce, per espresso riconoscimento del Governo, l'ente previsto dall'art. 6 della legge 24 dicembre 1969, n. 990. Come tale, è legittimato passivo delle azioni di risarcimento propo-

ste da coloro che subiscono in Italia danni causati da veicoli immatricolati all'estero. All'UCI devono pertanto essere inoltrate le richieste di risarcimento conseguenti a tali sinistri, richieste che danno luogo a procedure di liquidazione svolte o direttamente dall'UCI o da società corrispondenti dell'assicuratore estero del responsabile;

- garantisce ai Bureaux o agli Uffici nazionali di assicurazione degli altri paesi del sistema della carta verde il rimborso dei risarcimenti da loro effettuati in conseguenza di incidenti causati in tali paesi da veicoli immatricolati in Italia. Sono garantiti anche i danni da circolazione provocati da veicoli assicurati presso imprese italiane in liquidazione coatta amministrativa e, per i sinistri accaduti in uno dei paesi dello Spazio Economico Europeo o in uno degli altri paesi indicati al punto precedente, anche i danni causati da veicoli immatricolati in Italia privi di assicurazione;
- rilascia, in nome e per conto delle imprese socie, la speciale assicurazione "frontiera" ai veicoli a motore immatricolati o registrati in Stati esteri per la cui circolazione in Italia è necessaria la carta verde, che non siano in possesso di tale documento, e provvede alla liquidazione dei danni da essi provocati (art. 7 del D.P.R. 24 novembre 1970, n. 973);
- fornisce assistenza ai cittadini italiani che hanno subito danni all'estero in conseguenza di incidenti stradali, in base ad una specifica convenzione sottoscritta con gli altri Bureaux, denominata "Convenzione per la protezione dei visitatori". L'assistenza per ora è limitata all'accertamento delle generalità del responsabile dell'incidente e del suo assicuratore, all'acquisizione del verbale dell'Autorità intervenuta e, su richiesta dell'assicuratore estero, allo svolgimento dell'attività istruttoria sull'entità dei danni.

L'UCI, anche in conseguenza dell'esperienza maturata per anni nell'assistenza ai cittadini italiani, è candidato a svolgere in Italia la funzione di organismo d'indennizzo previsto dalla direttiva n. 2000/26/CE del 16 maggio 2000 (c.d. quarta direttiva auto).