



## RC AUTO E INTERESSI DEI CONSUMATORI: MERCATO TRASPARENTE E CONCORRENZIALE, INFORMAZIONE E LIBERTÀ DI SCELTA, RIDUZIONE DEL CONTENZIOSO, RIFORME DEL SETTORE

Avv. Paolo Martinello  
*Altroconsumo, Milano*

...abbiamo sfiorato nei tempi, ma non dobbiamo per questo penalizzare l'avvocato Martinello..

Prendo la parola esattamente nell'ora in cui avrei dovuto terminare il mio intervento. Ne terrò conto e cercherò di essere il più breve possibile, anche perché tra l'altro domani intervengo nella tavola rotonda, quindi eventualmente alcuni punti li potrò riprendere. Prima di entrare nel vivo del dibattito e nel tema oggetto di discussione vorrei ringraziare la RIB per questo invito, forse è la prima volta che un'associazione di consumatori interviene nei vostri convegni, quindi doppio ringraziamento alla RIB e spero che non sia l'ultima ovviamente. Voglio quindi fare una brevissima premessa su cos'è Altroconsumo, cos'è un'associazione di consumatori ed in particolare ovviamente la mia. L'Associazione Altroconsumo, nata nel 1973, è stata per molti anni una piccola realtà costituita da volontari o poco più che volontari, esperti, professionisti, avvocati, giornalisti, medici, alimentaristi che negli anni settanta, inizio anni ottanta, si cominciavano ad occupare anche nel nostro paese della tutela del consumatore, facendo tesoro dell'esperienza dei paesi del nord dell'Europa e ancor di più degli Stati Uniti dove questo interesse era decisamente più evoluto ed aveva trovato anche forme organizzative ben più importanti di quanto avveniva in Italia. Altroconsumo è evoluto negli anni fino a diventare oggi una realtà ben diversa da quella che era inizialmente. Oggi Altroconsumo si articola principalmente su tre grandi tipologie di attività: l'informazione ai consumatori, l'assistenza individuale ai consumatori, e la rappresentanza degli interessi dei consumatori nelle sedi istituzionali (attività di lobbying). L'informazione è principalmente basata sulle riviste, non so quanti di voi conoscono Altroconsumo, che è la nostra rivista madre, e che pubblica essenzialmente test comparativi e inchieste. Oltre ad Altroconsumo ci sono una serie di riviste collegate, in particolare Soldi e Diritti, per quanto riguarda il tema che stiamo discutendo oggi. L'attività di assistenza ai soci si articola attraverso un sistema essenzialmente di assistenza a distanza e di consulenza individuale. Il servizio associati di Altroconsumo eroga ogni anno circa 250 -280 mila interventi via posta, telefonici o via e-mail. L'attività di rappresentanza si esplica attraverso il rapporto con le istituzioni sia europee che italiane e anche con le associazioni di categoria, come ad esempio l'ANIA. Ci sono tre grandi principi che ispirano la nostra attività, il primo è appunto la rappresentatività: noi non parliamo a titolo individuale,

non rappresentiamo noi stessi, ma rappresentiamo il pubblico, gli associati, i consumatori che aderiscono alla nostra associazione e che interloquiscono con noi in varie forme. Altroconsumo ormai da circa 7 - 8 anni, dalla metà degli anni novanta, ha un numero di aderenti stabile tra i 280 - 300 mila aderenti, che garantiscono appunto questo tipo di rappresentatività di cui ovviamente ci vantiamo e di cui ci facciamo onore. Il secondo grande principio è quello della professionalità: Altroconsumo non è più come era all'inizio, una struttura di volontari o esperti individuali che dedicano parte del loro tempo e del loro interesse a questa attività, ma è ormai una struttura altamente professionalizzata. La sede centrale dell'associazione è a Milano dove vengono pubblicate le riviste ed erogati i servizi e fatte tutte le indagini e le ricerche su cui informiamo i consumatori e basiamo l'attività di lobbying. Sono circa 120 le persone che lavorano stabilmente per noi, come staff tecnico ed operativo, tra giuristi, economisti, alimentaristi, avvocati ecc. Il terzo e più importante principio è quello dell'indipendenza, grazie a quel numero di associati che dicevo e grazie a queste persone che lavorano per noi siamo in grado di essere totalmente indipendenti dal punto di vista politico, sia da partiti che da altri interessi come quelli sindacali ad esempio, e soprattutto dal punto di vista economico. Abbiamo un "fatturato" annuo di circa 20 - 25 milioni di euro, pagati e versati al 98% dai nostri associati attraverso le quote associative e gli abbonamenti alle nostre riviste, il 2% residuo sono contributi pubblici principalmente comunitari e questa è la migliore garanzia di indipendenza che ritengo sia essenziale per poter fare quello che facciamo in modo credibile e serio. Altroconsumo è fortemente europeista, non solo a parole ma anche nei fatti. Siamo nati anche con l'aiuto della commissione europea, negli anni 70 inizio anni 80, e siamo fortemente integrati nella realtà consumerista europea, abbiamo un rapporto particolarmente stretto con alcune associazioni di altri Paesi europei principalmente con TestAchts in Belgio, con la OCU spagnola e con Deco che è un'associazione portoghese con le quali abbiamo creato il gruppo Conseur che coordina le attività editoriali delle varie associazioni nei quattro Paesi europei. Globalmente questo gruppo ha 1 milione di associati a livello europeo. Seguiamo attraverso questo gruppo un modello "anglosassone" di organizzazione consumerista, cioè di organizzazione che fa di quei principi che dicevo prima la sua ragion d'essere, che vuole essere presente sul mercato facendovi pesare l'interesse dei consu-

# RC AUTO E INTERESSI DEI CONSUMATORI: MERCATO TRASPARENTE E CONCORRENZIALE, INFORMAZIONE E LIBERTÀ DI SCELTA, RIDUZIONE DEL CONTENZIOSO, RIFORME

matori. Tutte le associazioni membre di Conseur sono anche membre del Beuc (Bureau Européen des Unions de Consommateurs) di Bruxelles, che è la nostra rappresentanza istituzionale di lobbying presso la Commissione e più in generale le istituzioni europee. Bene, questa è la nostra carta di identità. Le pubblicazioni, dicevo all'inizio, Altroconsumo in particolare. Ho sentito parlare prima di crash test. Anche noi li facciamo. Siamo membri di EuroNCAP, che è il consorzio che testa costantemente le auto. Noi li facciamo però non per scoprire che il colpo di frusta non ha delle conseguenze gravi come si dice, ma per verificare la sicurezza delle auto. La sicurezza delle auto è un tema che riguarda l'RC Auto forse marginalmente, però è un tema che voglio toccare rapidissimamente. La sicurezza delle auto è cresciuta. Ormai da anni i test EuroNCAP portano a risultati eccellenti, test che vengono fatti a livello europeo in questo caso, però ancora oggi continuiamo a registrare due problemi che invece continuano ad esistere e che in qualche modo incidono sulla gravità del danno e sull'aumento del possibile numero di danneggiati: uno è la sicurezza dei pedoni, minacciata dal design delle auto; il secondo è la sicurezza dei bambini legata alla problematica dei seggiolini auto. Proprio i crash test continuano a confermare queste due problematiche che potrebbero essere affrontate anche con misure relativamente semplici come ad esempio, per quanto riguarda la sicurezza dei pedoni, il definitivo e drastico divieto delle così dette, sbarre "anti bufali" che sono quelle cose mostruose che si usavano una volta in Texas per attraversare le pianure a 150 all'ora per non essere distrutti quando si urtavano i bufali, e che oggi qualcuno si diverte a montarle sui fuoristrada usati per girare in città. Questa proposta che a livello di commissione europea è pronta da anni, non riesce ancora a passare. L'altra misura è che l'industria automobilistica a livello europeo si metta d'accordo perché vengano previsti su tutti i modelli (non già la scatola nera, a cui speriamo tutti di arrivare, ma che posso immaginare presenti qualche complicazione tecnica), tre punti tutti uguali a cui fissare i seggiolini auto. Recentemente Altroconsumo ha svolto un'indagine molto approfondita in tema di sicurezza stradale, che ha fatto abbastanza scalpore. Non voglio approfondire questo tema perché so che è già stato toccato, però voglio ricordarvi questa indagine che è stata ripresa in modo molto approfondito dalla stampa, in particolare dal Corriere della Sera due o tre mesi fa. Abbiamo fatto come sempre un lavoro basato sulla realtà: i nostri tecnici hanno fatto il giro d'Italia, per più di 4.000 km, tra autostrade e strade statali e hanno fotografato, visto, misurato, contato gli elementi di insicurezza che sono tutt'ora presenti dalle barriere all'asfaltatura fatte male, alla segnaletica confusa e spesso contraddittoria, agli errori di progettazione degli svincoli autostradali, agli

ostacoli non protetti ecc. ecc. L'articolo lo trovate nel materiale che vi è stato distribuito. E naturalmente, come sempre, da questo poi nascono proposte e iniziative. Abbiamo incontrato Società Autostrade, ci siamo fatti spiegare e illustrare i programmi che hanno per la sicurezza, per l'attuazione dei programmi di miglioramento della rete autostradale, abbiamo chiesto anche al Ministero delle Infrastrutture di accelerare il programma per la sicurezza stradale che sulla carta esiste ma che nella pratica è ancora molto in ritardo. Anche in questo caso, voglio sottolinearlo, molte misure utili, a volte determinanti per ridurre il numero dei sinistri e il numero delle vittime, sarebbero relativamente semplici e poco costose: non si tratta solo di rifare le autostrade o gli svincoli, ma basterebbe ad esempio l'adozione di bande sonore ai margini delle strade, una migliore illuminazione nelle gallerie, una più chiara segnaletica in certe situazioni e in certi punti a rischio. Coerenti con il nostro approccio che è quello di inchiesta e denuncia, ma anche di educazione dei consumatori, un altro tema che abbiamo toccato ancora più recentemente è quello dei comportamenti alla guida. Anche qui trovate il testo di un'indagine che è stata pubblicata su Altroconsumo di settembre scorso in cui abbiamo fatto un'indagine su 3.500 automobilisti e in cui abbiamo registrato la frequenza dei comportamenti poco virtuosi alla guida: cito ad esempio il 62% degli intervistati che dice di superare i limiti di velocità spesso; quasi sempre o qualche volta e il 55-57% di superare deliberatamente il limite di velocità sulle strade principali quando c'è poco traffico, il 26% di accorgersi regolarmente in ritardo quando l'automobilista davanti a lui frena e via di questo passo. Abbiamo anche chiesto a queste persone quanti sinistri hanno subito negli ultimi anni e, ma credo che sia abbastanza noto e scontato, si è scoperto che il 36% di chi ha dichiarato di superare regolarmente i limiti di velocità, ha avuto un sinistro negli ultimi tre anni. Chi non rispetta regolarmente il codice della strada, ad esempio non dando la precedenza all'incrocio o superando un veicolo a destra, ha avuto incidenti in un numero di casi doppio rispetto agli altri negli ultimi tre anni, ecc. ecc. Potete trovare le tabelle nel materiale che vi ho distribuito. Di Soldi e diritti, e qui veniamo più propriamente all'RC Auto inteso in senso stretto, Vi ho allegato soltanto l'ultima delle indagini svolte in cui abbiamo indicato per quattro profili di automobilisti le 5 compagnie più convenienti presenti sul mercato. Questo tipo di indagine è fatta grazie ad una banca dati che Altroconsumo ha costituito ormai da 2 anni: abbiamo le tariffe di 63 compagnie, che coprono il 92-93% del mercato. Questa banca dati, fra l'altro costituita anche con un contributo finanziario del Ministero delle Attività Produttive è disponibile sul sito internet di Altroconsumo e per un certo periodo è stato aperto un call center che dava a chi chiamava e forniva

39 dati personali, i 5 migliori premi disponibili sul mercato per quel determinato soggetto. Nel periodo ottobre-dicembre 2002 in cui questo servizio oggi riservato ai nostri associati è stato aperto a tutti i consumatori (periodo in cui ha goduto del finanziamento) ha ricevuto nel giro di 2 mesi e mezzo circa 85.000 telefonate. Oggi questa banca dati è visitata mediamente da 10-12.000 persone al mese. E' un modo tipico con cui Altroconsumo interviene e opera, cioè quello di dare un servizio utile ed immediato al consumatore, un'informazione utilizzabile, concreta, preziosa. Indubbiamente nel settore RC Auto vi sono tutti gli elementi perchè un servizio del genere abbia successo: l'acquisto dell'RC Auto è obbligatorio, costoso, si fa una volta all'anno, è un acquisto relativamente standardizzato. Giustamente poco fa si è parlato della qualità del servizio, e siamo d'accordo che questo deve diventare un elemento più importante. Non c'è dubbio però che oggi il premio è determinante, che il valore di servizio nell'RC Auto oggi non è percepito (probabilmente potrebbe essere con una estensione del cid). Quindi questi 4 elementi, obbligatorietà dell'acquisto, periodicità, onerosità e standardizzazione fanno il successo di un servizio di questo tipo, che consente al consumatore di risparmiare e risparmiare molto. Come è stato giustamente ricordato l'RC Auto vanta il record, credo non invidiabile, di essere stato negli ultimi tre/quattro anni il settore più discusso, dove ci sono stati tra gli aumenti più forti, il più riformato, cioè oggetto di interventi normativi, il più sanzionato credo anche il più osservato e oggetto oltre che di interventi normativi anche di accordi di varia natura. Non credo che vi siano altri settori nel nostro sistema economico che possano vantare questi primati e però credo che l'intervento contemporaneo e congiunto di tutti questi elementi, nuove regole, accordi e se vogliamo anche le sanzioni (giuste o sbagliate, adesso non voglio entrare in polemiche su questo), insomma questo insieme di interventi "chirurgici", che il settore RC Auto ha subito in questi anni, forse finalmente sta dando i suoi frutti. Nonostante i danni causati da clamorosi errori, uno per tutti il blocco tariffario del 2000, l'insieme di tutti questi medici che si sono messi a torto o a ragione al capezzale dell'RC Auto forse qualche piccola terapia utile la stanno producendo, forse ne occorrono anche altre, forse qualcuna è stata di troppo ma nel complesso mi pare che qualcosa si muova: il paziente, per usare il termine che ha usato il rappresentante dell'Unipol, all'inizio del pomeriggio, non è morto, sta dando anzi segni di vita e forse di ripresa. Faccio alcuni esempi e tocco ovviamente i temi a noi più cari come consumatori: la trasparenza tariffaria. In generale l'informazione del consumatore è fondamentale per noi di Altroconsumo, direi che è il primo elemento, non è solo un problema di informazione del consumatore individuale ma è un problema di gioco sano e salu-

tare della concorrenza. Se non c'è informazione non c'è concorrenza. Sul piano della trasparenza delle informazioni sono stati fatti grossi passi avanti. Vi ricordate tutti gli interventi della legge 57: prima vi erano i famosi premi di riferimento, in parte bocciati dalla Commissione Europea, adesso ci sono le tariffe su internet. E' intervenuto anche l'ISVAP rafforzando ancor di più certi obblighi, ci sono state anche le indagini e le informazioni che le associazioni come Altroconsumo hanno dato ai consumatori. Credo che globalmente oggi il mercato RC Auto sia più trasparente e più comprensibile dal punto di vista del consumatore, per quanto riguarda soprattutto il costo del servizio. Questa è una precondizione evidentemente perchè possa giocare una concorrenza tra le imprese più elevata di quella che fino ad ora c'è stata. I costi: si è parlato di danno biologico, voglio dire che sul danno biologico l'intervento del chirurgo non è stato leggero. Io credo che il riconoscimento da parte della giurisprudenza di questa tipologia di danno che in Italia si chiama "biologico" ed in altri paesi si chiama in un altro modo, è un fatto importante, è un fatto di civiltà. Io non sono per la moltiplicazione dei danni, non se ne può inventare uno nuovo ogni giorno, ma credo che questa sia una conquista di civiltà. E' un problema che tra l'altro si pone a livello europeo, per la mancata armonizzazione della definizione, del danno "non patrimoniale", se così si può definire. Se c'è qualcosa di cui le compagnie non si possono lamentare è sul fatto che ciò che volevano nel settore del danno biologico è stato sostanzialmente fatto, più di quanto noi pensavamo fosse necessario. Sono state fatte le famose tabelle, sono stati fatti i bareil. Manca ancora un pezzo, lo sappiamo. Lamentiamo però il fatto che forse nell'ultima operazione di costruzione dei bareil che la commissione del ministro Sirchia ha redatto negli ultimi mesi ed ha partorito recentissimamente, non erano adeguatamente rappresentati gli interessi dei consumatori, a causa di ciò il risultato ottenuto non penso possa certamente definirsi leggero dal punto di vista dei danneggiati e della quantificazione di questi danni. Però mi chiedo: è stato coerente il comportamento delle imprese di fronte alla costante e giusta denuncia circa la necessità di ridurre i costi dei sinistri, o non c'è stata qualche vistosa incoerenza? Una è già stata citata poco fa: l'abbandono di tutte le convenzioni ad eccezione del cid credo che sia stata una scelta sciagurata. Forse non è stata una scelta, qualcuno dirà, bensì una decisione inevitabile. Non interessa in questa sede andare a scoprire le cause. Visto dall'esterno è accettabile che una convenzione importantissima dal punto di vista delle imprese e dei consumatori come quella sui sinistri multipli sia stata ad un certo punto buttata a mare con la conseguenza che oggi, quando c'è un tamponamento a catena, partono cause a catena, e sappiamo tutti cosa vuol dire in termini di costi, tempi, oneri

# RC AUTO E INTERESSI DEI CONSUMATORI: MERCATO TRASPARENTE E CONCORRENZIALE, INFORMAZIONE E LIBERTÀ DI SCELTA, RIDUZIONE DEL CONTENZIOSO, RIFORMA

ecc.? Certamente no! Il fatto in se, è certamente un elemento di incoerenza e di maggior costo che spero possa essere quanto prima superato. Si è parlato spesso dei costi delle riparazioni. Su questo voglio aprire una brevissima parentesi, mi interessa molto questo argomento dei costi delle riparazioni ed in particolare dei pezzi di ricambio, che a mio parere è un elemento importante per la riduzione dei costi. Il mercato delle parti di ricambio in Europa voi sapete che è stato oggetto di scontri politici e giuridici enormi. A livello europeo dalla metà alla fine degli anni 90, c'è stato uno scontro enorme di interessi tra consumatori, produttori di parti di ricambio indipendenti, e industria assicurativa europea, da una parte e le case automobilistiche, dall'altra, nel silenzio delle imprese assicurative italiane. Ricordo ancora gli scontri che avevamo a Bruxelles ed a Strasburgo alle Commissioni Parlamentari quando si difendeva il principio della non brevettabilità delle parti staccate della carrozzeria auto (parafanghi, portiere, cofani), e mi trovavo davanti un ingegnere della Fiat che regolarmente sosteneva la tesi avversa e abbiamo ottenuto faticosamente una norma che poi è stata tradotta nell'ordinamento italiano attraverso un principio ormai consolidato di non brevettabilità, e quindi della possibile sopravvivenza di produttori di parti di ricambio indipendenti, in concorrenza con le case automobilistiche. Perché nonostante più volte sollecitate, le imprese italiane e l'ANIA non ha mai detto nulla su questo? Qualcuno potrebbe dire che in Italia, a differenza di altri Paesi europei, l'industria assicurativa non è sufficientemente indipendente dall'industria automobilistica. Certo è che esperienze come quella inglese dove da 20 anni si vendono polizze casco nelle quali vengono offerti forti sconti tariffari a fronte dell'impegno dell'assicurato ad usare in caso di sinistro parti di ricambio non originali che la stessa compagnia si preoccupa di testare circa la qualità, e di promuovere sul mercato, nel nostro paese appaiono purtroppo molto lontane. Arrivo al Cid e all'indennizzo diretto, che io sposo, non aggiungo nulla, è stata una delle battaglie che abbiamo fatto a livello parlamentare e governativo, credo che qualche seme sia stato gettato. Ho sentito parole di grande apertura su questo prima del mio intervento. Ad esempio sull'importanza del rapporto diretto col cliente, tutte cose giustissime che io sottoscrivo. Vorrei aggiungere un altro elemento a vantaggio di un sistema di indennizzo diretto più esteso di quanto oggi non sia possibile. La possibilità di "contrattualizzare" il risarcimento, o meglio, portare il risarcimento all'interno di una dinamica contrattuale anziché extracontrattuale come oggi è. Questo vuol dire che, ad esempio, ciò che in Inghilterra fanno da 20 anni, sarà possibile anche da noi. Sarà cioè possibile che le convenzioni con i riparatori per ridurre i costi o con i produttori per ridurre il costo delle parti di ricambio, non siano imposte come si pensava un

anno fa come un obbligo legale a carico del danneggiato, a mio parere giustamente bocciato dal parlamento, ma si raggiunga quello stesso obiettivo attraverso un rapporto contrattuale con il consumatore, facendo giocare la convenienza di un prodotto che gli offrirà a minor costo un servizio altrettanto buono in sede di risarcimento. Ma tutto questo sarà sempre più possibile intanto in quanto saranno più facilmente accessibili forme di indennizzo diretto oggi relegato nell'ambito del cid. La patente a punti ha prodotto degli effetti assolutamente insperati. Diciamocela tutta, nemmeno il governo si immaginava un risultato del genere, però questo piccolo, delicato e fragile miracolo sta avvenendo: la diminuzione dei sinistri. Ci siamo incontrati con il ministro Marzano e con l'ANIA pochi giorni fa a Roma, giustamente noi ci aspettiamo che questa diminuzione si rifletta quanto prima sulle tariffe, le imprese dicono che è troppo presto. Nel frattempo però su questa fragile, delicata e quasi miracolosa situazione incombe una minaccia: l'elevazione del limite di velocità a 150 all'ora. Anche se limitata a certi tratti autostradali, quella misura potrebbe produrre effetti catastrofici sulla virtuosa dinamica di diminuzione dei sinistri. E allora io mi chiedo e vi chiedo se non sia possibile ed opportuno che noi consumatori e voi imprese insieme si faccia sentire urgentemente forte la nostra voce perché questa misura venga quanto meno congelata e rinviata di un periodo sufficiente perché nel frattempo la patente a punti, e maggiori controlli ovviamente, possano realmente produrre, come tutti speriamo, i loro effetti. Avrei altre cose da dirvi però vorrei veramente concludere a questo punto in due minuti. Ho detto alcune cose fatte e alcune che restano da fare, ne aggiungo due velocemente. Secondo me anche il governo deve fare la sua parte nell'incentivare maggiormente comportamenti virtuosi. Noi avevamo proposto, ad esempio, che i 700 miliardi che voi avete pagato di multa all'Antitrust, venissero destinati a una riduzione delle imposte sull'RC Auto. Credo che anche la leva fiscale potrebbe essere usata per incentivare comportamenti virtuosi. Qualcuno di voi potrebbe dirmi che il malus o il bonus già potrebbero essere un elemento di questo tipo. Questo potrebbe avvenire se le tariffe fossero relativamente stabili. In un mercato che ha prodotto da dieci anni a questa parte un aumento del 15% all'anno delle tariffe voi capite che il bonus ha perso qualunque ipotetico effetto virtuoso ed educativo sul consumatore. Occorre anche affrontare il problema dei canali distributivi. L'ha già accennato, mi pare, il rappresentante del governo. So che la posizione delle imprese e dell'ANIA è molto rigida su questo. Io credo però che nel settore assicurativo vi sia un problema di restrizioni verticali serio. Quando un bene come l'RC Auto in particolare è venduto per il 97% attraverso canali distributivi esclusivi credo che vi sia un problema. Io non so se il pluriman-

dato sia la panacea, credo però che un mercato che ha questa tipologia distributiva è un mercato distributivo malato. Un'ultima battuta perché non posso non parlarne, sul protocollo fatto a maggio tra consumatori, ANIA e Governo. Vi dico subito che la mia associazione non ama sedersi ai tavoli, c'è chi invece ama molto queste cose. Per molti firmare un protocollo sembra la propria ragion d'essere, per noi caso mai è l'inizio di un qualcosa. Sa molto di sindacale la concertazione, il dialogo tra le imprese, il Governo ecc. Questa volta ci siamo stati, l'abbiamo sottoscritto e credo sia stato giusto farlo. Questo protocollo ha anch'esso nel suo piccolo prodotto degli effetti importanti. Certamente un effetto di, come si usa dire, "moral suasion", di raffreddamento delle tensioni tariffarie, particolarmente preoccupanti in un settore d'acquisto vincolato. Sono stati introdotti in quel protocollo alcuni suggerimenti, non erano quasi nulla più che suggerimenti, rispetto all'eliminazione di alcune inequità normative, alcune risolvibili sul piano contrattuale, altre che richiederanno interventi normativi. Per esempio affinché in caso di furto possa essere effettuata la restituzione del premio non goduto, cosa che implica ovviamente una modifica normativa. Il fatto che si possa conservare più facilmente la classe di rischio anche per la seconda auto, ad esempio ecc. Una serie di misure, magari piccole ma che servono a rendere più equo il rapporto tra consumatore e impresa. E' stata incentivata la trasparenza: per esempio la costruzione della nostra banca dati è possibile anche, anzi soprattutto, attraverso la collaborazione con le imprese che ci forniscono le loro tariffe. Non tutte lo fanno, abbiamo registrato un numero ancora troppo elevato di imprese che si rifiutano di collaborare senza capire che è anche nel loro interesse farlo. Noi le tariffe le recuperiamo comunque, magari mettendoci un po' più di tempo e scopriamo a volte che proprio le più convenienti rifiutano la collaborazione. Abbiamo chiesto all'ANIA di intervenire su queste compagnie, che non sono poche, spero che l'abbia fatto, ci ha promesso che l'avrebbe fatto. E' grazie a questa banca dati che abbiamo potuto affermare, primi in Italia, che per la prima volta dopo otto anni le tariffe dell'RC Auto stanno calando, poco, pochissimo, ancora in misura insignificante rispetto a quello che ci aspettiamo che avvenga e che potrebbe avvenire, ma dopo 8 anni la cosa ha fatto notizia. Concludo quindi con la speranza di avervi dimostrato che un'associazione di consumatori può svolgere un ruolo utile non solo per i consumatori ma anche più in generale per il mercato. Un consumatore più attento, più informato, più tutelato, serve a rendere il mercato più efficiente, più trasparente, più concorrenziale e sappiamo quanto di queste cose ci sia bisogno dappertutto, ma anche e soprattutto nel settore dell'RC Auto. Grazie.