

MANLIO CONTENUTO. Concludo annunciando che noi faremo di tutto per contrastare la conversione in legge di questo provvedimento che lo stesso Governo ritiene iniquo perché ha proposto modifiche che ancora non conosciamo.

GABRIELLA PISTONE. Tra Treviso e Lecce c'è molta differenza !

MANLIO CONTENUTO. Sono queste le ragioni per cui Alleanza nazionale avverrà con ogni mezzo la conversione in legge di questo decreto (*Applausi dei deputati dei gruppi di Alleanza nazionale e di Forza Italia*).

PRESIDENTE. Onorevole Contento sarà cura della Presidenza trasmettere al Presidente della Camera le sue osservazioni relative alla applicazione o alla mancata applicazione, a suo avviso, dell'articolo 79 del regolamento.

Constato l'assenza dell'onorevole Lo Presti, iscritto a parlare: si intende che vi abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Armani. Ne ha facoltà.

PIETRO ARMANI. Signor Presidente, il mio compito è stato semplificato dagli interventi dei colleghi che mi hanno preceduto, in particolare dei colleghi Pace e Possa, fermo restando che l'intervento appena concluso dall'onorevole Contento solleva problemi di costituzionalità estremamente seri sui quali la Presidenza della Camera dovrebbe riflettere, anche in considerazione della pendenza di giudizi presso la Corte costituzionale che riguardano proprio il decreto in esame.

Vorrei riprendere alcuni temi svolti dal collega Pace, visto che ora è presente in aula il ministro dell'industria. Il collega Pace ed il relatore, onorevole Chiamparino, hanno sollevato il problema della scarsa o minor influenza del prezzo dei carburanti — quindi, dell'aumento del prezzo del greggio — sul tasso di inflazione in Italia rispetto agli altri paesi, a seguito della riduzione (o meglio, apparente riduzione) del differenziale in con-

seguenza degli aumenti del prezzo del greggio negli altri paesi. L'onorevole Pace, da economista di vaglia quale egli è, ha argomentato con molta chiarezza che il livello di partenza del tasso di inflazione nel nostro paese è già da molto tempo più alto di quello degli altri paesi, per cui la variazione del prezzo del petrolio ha avuto un riflesso maggiore all'estero; infatti, la soglia di partenza nel nostro paese era già assai elevata. Del resto, anche se il mese di marzo ha registrato un leggerissimo calo (dal 2,5 al 2,3 per cento) del tasso di inflazione, il crollo del cambio dell'euro rispetto al dollaro (che rappresenta la moneta di riferimento per il prezzo del greggio a livello internazionale) è tale che, probabilmente, in aprile e nei mesi successivi, indipendentemente dall'andamento del prezzo del greggio (che anche se diminuito si mantiene, comunque, su livelli piuttosto elevati) il prezzo internazionale sarà certamente molto alto in relazione ad un andamento dell'euro che ci preoccupa moltissimo. Un euroscettico quale il sottoscritto, insieme al collega Martino, non ritiene che la moneta unica possa reggersi senza che prima sia nominato un sovrano o un principe; ciò non avviene, anzi, vi è una « rinazionalizzazione » dell'Europa e il ministro Letta, che è stato ministro per le politiche comunitarie, sa bene a cosa mi riferisco. Ebbene, ritengo che l'andamento dell'euro rispetto al dollaro sarà tale per cui si dovrà tener conto, per lungo tempo, di tale inconveniente con effetti pesanti per il nostro paese.

Del resto, uno dei canoni del trattato di Maastricht e del trattato di Amsterdam prevede che il tasso di inflazione non superi il 2 per cento, ma da molti mesi ormai il nostro paese ha un tasso di inflazione superiore a tale livello; probabilmente ciò accadrà per lungo tempo, tanto che sotto tale aspetto potremmo essere fuori dei parametri della moneta unica. Una delle argomentazioni sollevate dalla Germania, che hanno rinviato l'ingresso della Grecia nel sistema dell'euro, consiste nel fatto che il tasso di inflazione in quel paese è stabilmente al di sopra del

2 per cento; pertanto, tale elemento impedirebbe alla Grecia di entrare nel sistema della moneta unica.

Signor Presidente, l'inflazione nel nostro paese è assai elevata; è più alta della media europea e lo è sempre stata, per motivi di carattere strutturale che ben conosciamo. Tali aspetti riguardano non soltanto lo specifico capitolo del prezzo del greggio e dell'incidenza di tale prezzo sulla struttura economica italiana, ma anche i problemi più generali di liberalizzazione del mercato che caratterizzano i nostri servizi di pubblica utilità e non solo il particolare settore delle assicurazioni per il rischio auto, che tra l'altro rappresenta rispetto al tasso d'inflazione, come ha ricordato il collega Possa, soltanto lo 0,22 per cento del paniere.

Dicevo, quindi, che l'inflazione ha un effetto molto pesante sulla nostra economia e ciò avrebbe suggerito (come del resto fece il sottoscritto con un'interpellanza urgente, all'inizio dell'anno, quando si discuteva la proroga e l'aumento da 30 a 50 lire dello sconto sull'accisa) di abbassare l'accisa di 100-150 lire complessivamente, perché il combinato disposto di due imposte, l'accisa e l'IVA, sulla stessa base imponibile, quindi sul prezzo finale al consumo del carburante o del combustibile — con riferimento al gas — determina una sorta di « cresta » fatta dal fisco italiano in conseguenza di un fenomeno di carattere internazionale. Evidentemente, infatti, il combinato disposto di accisa ed IVA, poiché quest'ultima è caricata sul prezzo finale al consumo, determina un effetto di crescita del gettito in conseguenza dell'aumento del prezzo del greggio, nonostante lo sconto sull'accisa, che è assolutamente modesto. Quindi, si sarebbe dovuto intervenire, come del resto ha ricordato il collega Pace, ben più pesantemente su questo fenomeno, che fra l'altro è una delle ragioni per le quali gli incassi tributari del 1999 hanno avuto una crescita ben superiore a quella del PIL, a dimostrazione che, se il PIL italiano non è cresciuto abbastanza, ma soltanto dell'1,5 per cento, quando gli incassi tributari sono notoriamente aumentati di

una quota intorno all'8-9 per cento, evidentemente ciò si deve anche al fenomeno della pressione fiscale, che del resto è cresciuta nel 1999 di circa un punto percentuale rispetto all'anno precedente.

Sostanzialmente, quindi, il fisco ha impedito all'Italia di crescere sufficientemente e, dunque, la colpa della mancata crescita del nostro prodotto interno lordo nel 1999 è da attribuire al ministro delle finanze, ora trasmigrato al Tesoro, onorevole Vincenzo Visco, che ha determinato, con un aumento degli incassi tributari realizzato attraverso una duplicazione di imposte sulla stessa base imponibile (IRAP e ICI su IRPEF e IRPEG, IVA e accisa sul prezzo finale del carburante), il fenomeno al quale ho poc'anzi accennato.

Occorreva, quindi, perseguire la lotta all'inflazione attraverso lo strumento della riduzione fiscale, piuttosto che attraverso questi palliativi, che sono come sparare ad un elefante con la cerbottana. L'inflazione, infatti, ancorché attenuatasi in marzo rispetto al mese precedente — ma certamente in ulteriore aumento in aprile, dato l'andamento dell'euro —, avrebbe dovuto essere contrastata fin dall'inizio, quindi fin dalla fine del 1999 (visto che il prezzo del greggio è cominciato ad aumentare a partire dall'agosto dello scorso anno) con riduzioni fiscali consistenti e decise. Del resto, il Governo Amato ha già promesso che queste riduzioni fiscali si determineranno: ebbene, andavano introdotte ben prima del previsto sconto di 50 lire, in quanto sappiamo perfettamente, signor ministro, che è facile far aumentare i prezzi mentre è molto più difficile farli calare, tant'è vero che la vischiosità della diminuzione dei prezzi in Italia è una delle ragioni della crescita strutturale dell'inflazione rispetto alla media europea.

Per combattere l'inflazione bisogna, da un lato, intervenire sul sistema fiscale gravante sui costi che incidono sui trasporti, perché il costo fiscale è uno degli elementi essenziali della crescita del costo dei trasporti che rappresenta, per il nostro paese, un elemento di fondamentale incidenza sul costo di produzione (l'80 per cento delle nostre merci viene trasportato

su gomma e quindi l'incidenza del carburante sul costo finale del trasporto è molto più consistente che in altri paesi); dall'altro lato, dovremmo intervenire a livello europeo affinché il rapporto di cambio tra dollaro ed euro preveda uno scarto contenuto in modo tale da non causare il crollo dell'euro rispetto al dollaro, come è avvenuto in queste ultime settimane, nonostante l'aumento dei tassi deciso recentemente dalla Banca centrale europea. La differenza dei tassi di interesse fissati dalla Federal reserve e dalla Banca centrale europea è di circa 2 punti percentuali: questo determina un consistente deflusso di capitali dall'area dell'euro verso quella del dollaro, alla ricerca di una remunerazione più sostanziosa. Questo fenomeno, che è alla base della debolezza dell'euro, può essere combattuto solo perseguendo una politica monetaria che consenta all'euro di tornare a livelli più competitivi rispetto al dollaro, nonostante si dica che il basso livello dell'euro stimoli le esportazioni. Questo avviene fino ad un certo punto, in particolare, in Italia. Infatti, lo stimolo all'esportazione verso l'area del dollaro è compensato dalla crescita del costo del carburante e di conseguenza del costo dei trasporti e di produzione, per il meccanismo dell'interdipendenza dei prezzi a cui ha fatto riferimento l'onorevole Pace. Pertanto, l'incentivo alle esportazioni dovuto al calo dell'euro rispetto al dollaro rappresenta un vantaggio che viene annullato proprio dal costo del carburante che incide sui prezzi e, quindi, sulla competitività dei prodotti italiani, visto che ormai non è più possibile agire modificando il cambio della lira.

Queste sono le due questioni sulle quali l'Italia dovrebbe intervenire facendo valere le sue preoccupazioni a livello comunitario, vale a dire laddove è assolutamente assente, come dimostra la vicenda di Malpensa 2000 nella quale abbiamo dovuto registrare il venir meno dell'accordo tra la KLM e l'Alitalia in conseguenza sia dell'incertezza di regime della struttura aeroportuale milanese do-

vuta ai diversi decreti, sia dell'incapacità del Governo italiano di difendere adeguatamente gli interessi nazionali.

A parte questi aspetti di carattere generale, il problema dell'inflazione di cui al decreto-legge al nostro esame ci rende fortemente perplessi. Ho già detto che si spara con una cerbottana ad un elefante, perché, in realtà, le norme contemplate da questo decreto sono assolutamente inadeguate per un'effettiva lotta all'inflazione.

In primo luogo, vi sono, come ha detto l'onorevole Contento, aspetti di disomogeneità fra le norme di questo decreto-legge.

Non c'è alcun collegamento tra l'articolo 2, concernente le misure per il contenimento dell'inflazione nel settore assicurativo, l'articolo 4, riguardante i compensi professionali, e l'articolo 5, concernente disposizioni in materia di trasporto ferroviario. Dunque vi è una disomogeneità e manca una particolare necessità ed urgenza per la scelta del decreto-legge rispetto ad un provvedimento di legge ordinario.

Ma al di là di ciò vi è un aspetto che rende perplessi dinanzi a queste norme. Mi riferisco, in particolare, all'introduzione di un blocco delle tariffe assicurative che è determinato per un solo anno, limitatamente alla formula tariffaria *bonus-malus* e più specificatamente alle classi di merito del *bonus*. Nel dossier redatto dagli uffici si è giustamente fatto rilevare come le disposizioni del comma 2 dell'articolo 2 non precludono la possibilità per le imprese di assicurazione di aumentare il costo dei premi RC auto, essendo le medesime disposizioni riferite esclusivamente ai contratti stipulati con tariffa *bonus-malus* nelle classi di merito del *bonus*, pari o inferiori a quelle di ingresso.

L'obiettivo, che tra l'altro la relazione che accompagna il provvedimento richiama esplicitamente, di sanzionare gli automobilisti meno prudenti, addirittura prospettando aggravii tariffari decisamente sostanziosi a fronte del miglior trattamento riservato agli automobilisti che non abbiano avuto incidenti, dimostra che le compagnie potrebbero benissimo, come

del resto è stato già detto, aumentare le tariffe per il *malus* e quindi se non compensare certamente attenuare l'effetto di blocco delle tariffe per il *bonus*. Ciò dimostra come il provvedimento in oggetto, al di là dell'incidenza modesta (lo 0,22 per cento) sul cosiddetto paniere cui si fa riferimento per il costo della vita, non blocca le tariffe e soprattutto non le blocca per quella parte che dà luogo alle frodi assicurative. A tale riguardo, ricordo che il gruppo di Alleanza nazionale ha già presentato un provvedimento di legge (Atto Camera n. 6323) concernente disposizioni per contrastare le frodi assicurative (che reca come prima firma quella dell'onorevole Bono) con il quale si cerca di intervenire su questo tema. Avrei accolto assai meglio il decreto in esame se esso avesse previsto interventi particolari per contenere le frodi assicurative, che rappresentano la componente più dinamica, in questi ultimi anni, della crescita delle tariffe assicurative « stimolate » proprio dalla larga diffusione delle frodi assicurative.

Dunque, come ho già detto, non vi è né urgenza né necessità di ricorrere ad un decreto-legge in materia, e neppure, ai fini antinflazionistici, ad un totale blocco delle tariffe assicurative, ma vi è un intervento limitato ad un anno e a un determinato settore delle tariffe assicurative, che sostanzialmente ha un riflesso assai modesto sul livello dell'inflazione.

Ma al di là di ciò e degli aspetti di incostituzionalità che il collega Contento ha largamente ricordato, l'ex ministro per le politiche comunitarie, onorevole Letta, dovrebbe preoccuparsi soprattutto della violazione di alcune direttive comunitarie che riguardano l'aspetto delle assicurazioni. Del resto sappiamo dalla stampa che l'ANIA ha largamente investito del problema la Commissione europea; se insisteremo sull'attuale testo del decreto-legge, avremo un richiamo da parte della Commissione europea e probabilmente anche una successiva condanna, in conseguenza appunto di alcuni aspetti e di alcune norme contenute nel decreto. L'onorevole Letta, da ex ministro delle

politiche comunitarie, dovrebbe ricordare anche gli estremi di rischio di violazione di norme comunitarie contenute nel comma 2 dell'articolo 1, per quanto riguarda l'intervento a favore dei prezzi dei combustibili impiegati dalle imprese del settore della pesca. Peraltro, il dossier degli uffici della Camera ricorda come questa normativa sia molto simile a quella introdotta a suo tempo a favore delle imprese esercenti l'autotrasporto per conto terzi, che è stata oggetto di una pronuncia di condanna da parte della Commissione europea. Dovremmo allora stare attenti ad evitare questi scogli, visto che siamo il paese più largamente condannato — nonostante le nostre continue dichiarazioni di fedeltà al principio dell'Unione europea — per errori normativi e per violazione da parte delle nostre disposizioni nazionali di quelle comunitarie.

Sostanzialmente, dunque, si può dire, da un lato, che la normativa in esame non riveste l'urgenza e la necessità affermate dalla sua predisposizione come decreto-legge e, dall'altro, che non interviene in modo significativo sull'inflazione perché, come ho detto, a tal fine bisognerebbe praticare uno sconto fiscale ben più consistente di quello previsto, tra l'altro prorogato fino alla fine di maggio e che non si sa se verrà prorogato ulteriormente. Sappiamo poi che in Italia la componente fiscale del prezzo dei carburanti è tra le più alte nell'ambito della Comunità europea. Si sarebbe quindi dovuto intervenire specificamente su questi aspetti di carattere fiscale per poter avere un riflesso effettivamente consistente sul livello dei prezzi.

Al di là di questo, il problema è quello del rapporto tra euro e dollaro. Si tratta di una questione seria che il Governo italiano dovrebbe porre all'attenzione della Commissione e del Consiglio dei ministri dell'Unione europea, che investe l'incapacità degli undici paesi che fanno capo all'area dell'euro di tenere testa alla crescita dell'economia americana, che è molto più consistente di quella europea. Ciò proprio perché l'Europa rinuncia ad attuare interventi di carattere strutturale

nel settore del mercato del lavoro, del fisco, della competitività, della flessibilità e della liberalizzazione dei servizi di pubblica utilità, al contrario largamente diffusi nell'economia americana. Questo, quindi, è l'aspetto che sostanzialmente rende « pesante » la crescita europea e in particolare quella italiana, come ho dimostrato prima confrontando gli incassi tributari, cresciuti nel 1999 in misura molto superiore all'incremento del prodotto interno lordo. Sostanzialmente, questo è un aspetto della nostra caratteristica strutturale sul quale dovremo intervenire, cercando tra l'altro di evitare di essere soggetti ad una concorrenza fiscale da parte degli altri paesi dell'Unione europea e cercando a nostra volta di fare concorrenza fiscale alle altre nazioni. Peraltro, l'unico modo per poterlo fare è quello di ridurre la pressione fiscale, cominciando — come ha osservato il collega Pace — da quegli elementi che incidono sul costo di produzione dei nostri prodotti finali, anche di quelli destinati all'esportazione. Si tratta allora di incidere sulla competitività dei nostri prodotti attraverso una riduzione del costo dei carburanti e quindi dei trasporti.

Tutto questo non è contenuto nel decreto, che presenta aspetti che suscitano forti perplessità. Tra l'altro, signor ministro, bloccare le tariffe assicurative per un anno significa che l'anno successivo, una volta caduto il blocco, le compagnie, tornate alla liberalizzazione, le aumenteranno tranquillamente, tanto più di fronte al fenomeno delle frodi assicurative a cui abbiamo assistito negli ultimi anni. Sostanzialmente, è come sparare con la cerbottana contro un elefante. Affermare che si tratta di disposizioni per il contenimento delle spinte inflazionistiche è una presa in giro; sotto questo aspetto, il provvedimento non ha alcun rilievo.

Noi non intendiamo approvare questo disegno di legge di conversione e faremo di tutto per rallentarne l'iter finché il Governo si convincerà dell'opportunità di modificarlo. Il Governo ormai è cambiato; il decreto-legge è stato presentato, sia pure su iniziativa dello stesso ministro,

dal Governo precedente. Oggi la situazione è cambiata: l'euro è ulteriormente crollato e, quindi, la speranza che il prezzo del petrolio si riduca e che, pertanto, diminuisca la pressione inflazionistica nel nostro paese è assolutamente illusoria. È il momento di ritirare questo decreto-legge e di affrontare il problema dell'inflazione in modo più serio, abbattendo la pressione fiscale; infatti, è questo il vero problema da affrontare nel nostro paese per ridare competitività ai prodotti italiani (*Applausi dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. Come convenuto, sospendo la seduta, che riprenderà alle 15, con la prosecuzione della discussione.

La seduta, sospesa alle 13,30, è ripresa alle 15.

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati D'Amico, Fassino, Li Calzi, Maccanico e Melandri sono in missione a decorrere dalla ripresa pomeridiana della seduta odierna.

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

Si riprende la discussione del disegno di legge di conversione n. 6897.

(Ripresa della discussione sulle linee generali - A.C. 6897)

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Bonato. Ne ha facoltà.

FRANCESCO BONATO. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, il decreto-legge che abbiamo iniziato oggi a discutere e sul quale l'Assemblea sarà

chiamata ad esprimersi per la sua conversione in legge è ben strano. È ben strano perché, nel mentre indica nel titolo un compito assai gravoso ed impegnativo, ovvero la predisposizione di misure urgenti per il contenimento delle spinte inflazionistiche, la sua traduzione nell'articolo si riduce a poco più di qualche affermazione ideologica, a qualche logica di scambio, a qualche monitoraggio inconcludente, a qualche speranzoso ed illusorio augurio. Non una norma effettivamente cogente nei confronti delle spinte inflazionistiche; non un articolo, cioè, che consenta, se non di sconfiggere, almeno di piegare significativamente quella odiosa tassa aggiuntiva che si abbatte come una mannaia in modo particolare sui ceti più deboli. Tutt'al più, ci si affida totalmente alle magnifiche sorti progressive della liberalizzazione, della concorrenza e del mercato che, miracolisticamente, dovrebbero ridurre il lievitare continuo dei prezzi, come traspare con sufficiente evidenza dalla impostazione che si è data al presente decreto-legge.

La stranezza assume un carattere paradossale perché, se per un verso ci si adagia più o meno dolcemente su questa illusione ideologica, per l'altro verso si è costretti ad intervenire concretamente e in maniera autoritativa (si fa per dire, ovviamente) in due settori, quali quelli dei prodotti petroliferi e quello delle assicurazioni, in cui il passaggio dal regime dei prezzi — in qualche modo sottoposto al controllo pubblico — alla totale liberalizzazione era stato salutato come un grande passo in avanti nella mai sufficientemente osannata opera di distruzione di lacci e laccioli statali nell'economia che avrebbero favorito l'intera collettività ed in modo particolare i consumatori, data la progressiva e immancabile frantumazione dei prezzi delle tariffe che la liberalizzazione avrebbe portato con sé. Il fallimento di queste previsioni è fin troppo visibile! Noi potremmo cavarcela ricordando le nostre denunce, le nostre feroci critiche su tali provvedimenti. Del resto, eravamo facili profeti: non serviva essere comunisti incalliti per capire che la liberalizzazione

in questi come in altri campi, in cui vi è la presenza di oligopoli, di cartelli e di intese orizzontali tra le imprese del settore, avrebbe semplicemente garantito un incremento dei profitti anziché una riduzione dei prezzi per la collettività. Così avevamo previsto e così è avvenuto nei fatti! E non vi è acrobazia oratoria che possa dimostrare il contrario di questo!

Per queste ragioni, capisco le grida, i lamenti, le lacrime di cocodrillo, gli esposti alla Comunità europea e i ricorsi alla Corte di giustizia minacciati dalle compagnie interessate. Del resto, perché costoro dovrebbero rinunciare ad un siffatto clima da « paese di Bengodi »? Perché dovrebbero accettare passivamente la messa in discussione o addirittura la conclusione, la chiusura di un sistema che così lauti profitti ha garantito in questi anni alle imprese petrolifere e alle compagnie di assicurazione, consentendo peraltro ai loro azionisti la suddivisione di sostanziosi dividendi?

È forse così necessario — mi chiedo — che i cittadini italiani paghino un costo suppletivo — imposte escluse — di circa 60, 70 o addirittura 100 lire al litro di carburante consumato in più rispetto al resto d'Europa, in favore delle compagnie petrolifere che operano nel nostro paese?

È così sconvolgente per le magnifiche sorti progressive della liberalizzazione del mercato impedire di continuare a perpetuare questa sorta di furto legalizzato? E se anche fosse così sconvolgente, non sarebbe poi il caso di intervenire non con ridicoli monitoraggi e verifiche sulla formazione dei prezzi che non vanno oltre la registrazione supina dei fatti esistenti, ma con provvedimenti puntuali che interrompano questo continuo ladrocinio?

Per quale strana ragione mai i cittadini italiani devono garantire questo surplus di profitto alle compagnie petrolifere operanti nel nostro paese? Forse per la stessa ragione per cui dal 1994, da quando cioè si sono liberalizzate le tariffe per la responsabilità civile autoveicoli, al 1998 i prezzi di tali polizze hanno fatto registrare un aumento oscillante tra il 53 per cento della classe di massimo sconto e il

62 per cento nelle classi di ingresso, largamente al di sopra del tasso di inflazione, come testimonia il documento conclusivo sull'indagine conoscitiva e sulle tariffe per la responsabilità civile autoveicoli approvato dalla Commissione finanze? Forse per la stessa ragione per cui, mentre si propone il blocco per un anno delle tariffe di alcune tipologie di polizze sulla responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti, si lascia mano libera alle compagnie assicuratrici di rifarsi e di recuperare largamente sul restante ampio spettro delle polizze assicurative dello stesso ramo?

Capisco, dunque, le proteste strumentali delle imprese interessate, anche se va detto che le stesse potrebbero starsene più tranquille dato che, con il presente provvedimento, si è ben lontani dall'intaccare i loro profitti. Infatti, l'osservazione sull'andamento dei prezzi dei carburanti e la constatazione degli scostamenti tra i prezzi praticati in Italia e quelli esistenti negli altri paesi della Comunità europea potranno risolversi tutt'al più con una modifica dei termini di pagamenti delle accise sui carburanti per cui le ripercussioni sugli utili delle compagnie petrolifere saranno pari a zero, mentre il parziale blocco delle tariffe sulle polizze *bonus-malus*, pari o inferiori alla tariffa di ingresso, verrà largamente compensato dall'aggravio dei premi per gli automobilisti posti nelle altre classi. Comunque, se ciò non fosse sufficiente, c'è sempre l'articolo 3, che consentirà alle compagnie di assicurazione un risparmio fino, se non oltre, al 50 per cento (come afferma il Codacons) negli esborsi relativi alla nuova determinazione del risarcimento del danno alle persone per le lesioni di lieve entità.

Come si vede, quindi, nessun problema per le imprese, anzi. Che queste dunque protestino o minaccino ricorsi è nell'ordine delle cose ed è nel loro diritto, anche se la decenza imporrebbe comportamenti meno clamorosamente esuberanti. Comunque, non condivido, ma capisco.

Ciò che però mi è meno comprensibile è il timore dei più, a partire da uno dei relatori del presente provvedimento, a configurare il diverso regime che consenta di intervenire in queste palesi, ingiustificate e ingiustificabili distorsioni dei prezzi.

Perché tanto orrore nei confronti del regime dei prezzi amministrati di fronte al fallimento eclatante delle regole del libero mercato, almeno in questi settori? Badate bene, siete voi stessi, con questo decreto-legge, a prendere atto di una vistosa e ingiustificata incongruenza tra l'aumento dei costi di impresa e l'aumento dei prezzi. Siete voi a denunciare una situazione insostenibile quando stabilite di contribuire con 50 lire per ogni litro di gasolio utilizzato per l'esercizio delle attività nel settore della pesca data l'esigenza di perequare il differenziale esistente tra il costo del gasolio in Italia e quello esistente negli altri paesi della Comunità europea. Se le cose stanno così, e tutto il paese sa bene che le cose stanno così, perché ci si rifiuta di intervenire in maniera efficace e non con semplici palliativi che non risolvono la questione e meno che mai aiutano a combattere l'inflazione? Perché — mi chiedo — voi del Governo accettate questa sorta di rassegnazione che vi porta a registrare, e quindi a condividere, ingiustificati aumenti dei saggi di profitto delle compagnie petrolifere e assicurative e contemporaneamente a veder sempre più compresse le capacità di spesa delle fasce delle popolazioni a più basso reddito con le conseguenti ripercussioni negative sulla crescita economica del paese?

Qual è, mi chiedo, la logica nefasta che sovrintende ad una decisione del genere? Perché il Parlamento italiano dovrebbe privilegiare gli interessi di qualche compagnia assicurativa a danno dell'intera collettività? Non è stato sufficiente il regalo di migliaia di miliardi lasciati alle imprese di assicurazione con l'istituzione dell'IRAP? Perché continuare su questa strada? Francamente non capisco. L'inutilità del presente decreto-legge nella lotta all'inflazione, quella concreta, che quoti-

dianamente pagano i lavoratori, i pensionati, i ceti meno abbienti, è palese, evidente.

Il prezzo dei carburanti e dei prodotti petroliferi, nell'attuale formulazione del decreto, non viene minimamente intaccato. Lo stesso contributo di 50 lire per il gasolio consumato dagli operatori della pesca costituisce un intervento a sostegno del settore e dei livelli occupazionali, piuttosto che una misura atta a contenere l'inflazione, anche se questo intervento appare condivisibile. L'inadeguatezza delle misure predisposte per il contenimento dell'inflazione nel settore assicurativo viene evidenziata, sia pure con molto garbo, persino nelle schede di lettura predisposte dagli uffici della Camera, per cui aggiungere altre argomentazioni sarebbe come sparare sulla Croce rossa.

Cosa c'entri, poi, con la lotta all'inflazione l'introduzione pasticciata della disciplina di un istituto centrale di diritto civile, vale a dire la responsabilità civile per un profilo estremamente delicato quale il danno biologico, che peraltro presenta rilevanti problemi di costituzionalità, è quanto mai misterioso, anche perché è stato lo stesso Governo a presentare nel giugno dello scorso anno — come più volte è stato ricordato in quest'aula stamattina — un disegno di legge volto ad introdurre una disciplina organica del danno biologico. E quel disegno di legge contiene principi e criteri totalmente in disaccordo con quelli contenuti nel decreto-legge al nostro esame. Il perché di tutto questo non è chiaro, a meno che non si intendesse con questo articolo risarcire generosamente l'introduzione del parziale blocco delle tariffe prima richiamato. Francamente, a giudicare dalla misura delle indennità proposte, pare persino troppo evidente che si è prestata maggiore attenzione agli equilibri di bilancio delle compagnie di assicurazione piuttosto che alla tutela della salute dei cittadini ed al conseguente risarcimento dei danni subiti per lesioni seppure non gravi.

In ultimo, ma non per ordine di importanza, le disposizioni in materia di

trasporto ferroviario rappresentano un semplice augurio, una speranza, un dogma della fede neoliberista, ma nulla di più, tant'è vero che, ad eccezione del Governo, tutti ritengono che le misure in esame possano avere effetti antinflazionistici solo indirettamente. È infatti la stessa Commissione trasporti della Camera ad affermare, in seguito al fallimento di alcune esperienze di piena liberalizzazione avvenute in Europa, che è lecito dubitare che la sola concorrenza determini il risanamento delle Ferrovie dello Stato ed il contenimento del deficit, quindi — aggiungo io — delle tariffe. Anzi, l'unica cosa vera è che il piano di risanamento delle Ferrovie si basa sulla previsione di aumento delle tariffe: altro che contenimento delle stesse!

È evidente, dunque, che con un giudizio così negativo sull'intero impianto del decreto-legge, a meno che in sede di discussione in aula non si assista ad uno sconvolgimento radicale dello stesso ed allo stralcio di alcune norme estranee ed influenti per la lotta all'inflazione, il voto di Rifondazione comunista non potrà che essere contrario alla conversione del decreto-legge in esame.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Proietti. Ne ha facoltà.

LIVIO PROIETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ci troviamo oggi a discutere su un provvedimento nato per la necessità di contenere in qualche modo le spinte inflazionistiche che si sono particolarmente esacerbate all'inizio di quest'anno ma che interviene, invece, in materie che nulla avrebbero a che vedere con il contenimento delle spinte inflazionistiche o per le quali, almeno, sicuramente non sussistevano quei requisiti di necessità ed urgenza che dovrebbero accompagnarsi all'emanazione di un decreto-legge. Tali requisiti non sussistevano tranne, forse, che per un solo provvedimento, quello riguardante la pesca, il ristoro per i marittimi di una minima parte del danno subito a causa dell'aumento del prezzo del carburante per i

natanti; nell'ultimo anno, nel nostro paese si è trattato di una vera corsa al rialzo. Questo sì, lo riconosciamo, è un aspetto del provvedimento che in effetti risponde a quei requisiti di necessità e urgenza di cui si diceva.

Per quanto riguarda tutto il resto, tuttavia, il provvedimento in esame contiene una serie di norme che riguardano precipuamente il settore assicurativo e che, dal punto di vista dell'impatto immediato sull'aumento dell'inflazione, non hanno praticamente alcuna efficacia. In primo luogo, perché, come si è più volte ricordato in precedenza nel corso della discussione generale, nel paniere le tariffe assicurative incidono per una percentuale sicuramente minima, non dico irrilevante, tale per cui un eventuale ulteriore aumento, un differenziale negativo, rispetto al tasso di inflazione vigente delle tariffe non avrebbe sicuramente comportato, e non comporta, un'accelerazione dell'inflazione. Ma, soprattutto, perché si tende comunque al contenimento della rata assicurativa pagata dai cittadini sostanzialmente con tre articoli — forse l'articolo 4 c'entra poco — del provvedimento che, in effetti, dal punto di vista inflazionistico non hanno rilevanza. Essi contengono, invece, norme pericolosissime dal punto di vista sostanziale e, da un lato, palesemente anticostituzionali, dall'altro contrarie alla normativa in materia di libera concorrenza europea. Esse appaiono *prima facie* assolutamente non condivisibili.

A proposito dell'articolo 2, sul blocco delle tariffe, si diceva che è vero che l'ANIA ha grandi responsabilità nella gestione del settore assicurativo, ma forse ha qualche ragione, anzi ha sicuramente ragione quando si lamenta di una lesione della libera concorrenza e della libera determinazione del mercato del prezzo delle assicurazioni da parte di un provvedimento che assume una logica dirigista assolutamente inaccettabile. Se le tariffe assicurative aumentano, infatti, si possono creare, in primo luogo, fenomeni di *trust*, che le autorità preposte dovrebbero contrastare, quindi si produce una lesione

alla libera concorrenza. Essa non dovrebbe sfuggire all'autorità di garanzia e pare che così non sia dal momento che proprio questo aspetto è stato monitorato di recente e deciso dalla stessa autorità di garanzia dalla libera concorrenza. In secondo luogo, possono esservi motivi strutturali che portano all'aumento delle tariffe assicurative. In questa seconda ipotesi, qualcuno potrebbe far osservare che l'articolo 3 è opportuno, perché si bloccano le tariffe, ma si incide sul motivo strutturale che è il costo troppo dilatato del risarcimento del danno, nella specie del danno alla persona. Primo appunto: è forse la voce del danno alla persona la più rilevante dal punto di vista del costo del risarcimento dei sinistri alle compagnie assicuratrici?

A proposito di questo settore dispongo dei dati forniti dalla stessa ANIA, cioè l'associazione esponenziale delle imprese assicuratrici, dai quali risulta che per la responsabilità civile auto il costo globale del risarcimento del danno può essere così suddiviso: per il 23 per cento esso attiene al costo dei ricambi automobilistici; per il 20,5 per cento al costo della manodopera (carrozzeri, meccanici e quant'altro) e del materiale di consumo (vernici e quant'altro); per il 3 per cento è dovuto ad altri danni alle cose (quindi, non autovetture, ma muretti, *guard rail* e quant'altro può essere presente sulle strade); per il 21,5 per cento a invalidità superiori al 9 per cento o morte.

Solo il 32 per cento dell'intero costo del risarcimento è rappresentato dal risarcimento dei danni derivanti da invalidità fino al 9 per cento: si tratta di meno di un terzo. Meno di un terzo del costo globale che le compagnie di assicurazione pagano in un anno ai danneggiati è dovuto a danni derivanti dalle lesioni che procurano le cosiddette invalidità micropermanenti.

Da questo punto di vista, quindi, probabilmente l'effetto sul costo totale del risarcimento del danno a carico delle compagnie di assicurazione non sarà così elevato come nella relazione di accompagnamento al decreto-legge si intendeva far

credere, perché si agirebbe solo ed esclusivamente su una fetta pari a meno di un terzo dell'intero costo e, nell'ambito di tale fetta, si determinerebbe una diminuzione che può essere quantificata, secondo alcune stime, intorno al 50 per cento e secondo altre stime, probabilmente considerando che comunque una buona parte dei sinistri viene risarcita in transazione, in una percentuale sicuramente inferiore. La diminuzione del costo dei sinistri, a favore delle compagnie di assicurazione, non è, quindi, così determinante ed elevata come si intende far credere.

Mi chiedo: quanto costa in termini di dignità legislativa questa disposizione al nostro sistema giuridico? Invito tutti a riflettere su alcune righe della relazione che il Governo ha presentato il 27 aprile scorso presso le Commissioni riunite bilancio e finanze. Leggo testualmente dalla pagina 46 del resoconto: « Anzitutto, va rilevato che proprio la mancanza di una legge in materia di risarcimento del danno ha dato luogo al formarsi di un diritto di origine giurisprudenziale, che ha portato all'applicazione di criteri difformi fra i vari tribunali, a contenziosi di lunga durata e all'aumento della litigiosità. Ciò a discapito proprio dei principi di certezza del diritto e di uguaglianza di trattamento di fronte alla legge, cui la stessa ordinanza si richiama ». Si critica l'ordinanza, richiamata stamattina dal collega Contento, del tribunale di Genova di remissione degli atti alla Corte costituzionale per la non manifesta infondatezza della questione di costituzionalità relativa proprio a queste disposizioni, cioè l'articolo 3 del decreto-legge che oggi ci occupa.

« La configurazione e, al limite » — riprendo la lettura testuale — « la limitazione di forme di risarcimento in ragione della loro compatibilità con l'economia nazionale, lungi dall'incidere sul diritto della persona, appare invece espressione di attuazione del principio di solidarietà cui lo stesso articolo 2 della Costituzione si richiama ».

Si dice, sostanzialmente, che il ridurre il risarcimento del danno nei confronti di una persona che ha subito la lesione può

essere visto nell'ambito di quella solidarietà economica che deve sovrintendere alla corretta gestione dell'economia nazionale e, quindi, rispecchia essa stessa virtuosamente un articolo della nostra Carta costituzionale, tra l'altro, compreso fra i primi dodici, quindi nei principi fondamentali della Costituzione repubblicana.

Non so se ci si renda conto di quanto è stato scritto in questa relazione: l'articolo 3 del decreto non riguarda soltanto i risarcimenti del danno da incidente stradale e i rachidi cervicali lesi, di cui si parla abbondantemente in questi giorni, per giustificare il provvedimento, ma esso regola tutti i risarcimenti di danni derivanti da fatto illecito, sia quelli dolosi sia quelli colposi derivanti da incidente stradale (si comprende anche il caso di chi, nel corso di una lite condominiale, prenda a pugni il vicino di casa e gli rompa il setto nasale procurandogli una lesione permanente del 4-5 per cento).

Cosa abbia a che fare tutto ciò con la solidarietà economica a cui si richiama questa nota ce lo dovrebbe spiegare il Governo, così come la sinistra al Governo dovrebbe spiegarci perché questa disposizione colpisca anche i fatti illeciti compiuti sul posto di lavoro, gli stessi infortuni sul lavoro. Infatti il risarcimento del danno non patrimoniale degli infortuni sul lavoro è colpito da questa disposizione che disciplina tutti i casi di risarcimento del danno da fatto illecito senza distinguere tra incidenti stradali, fatti dolosi, magari anche la violenza subita da una donna. Come dicevo tale norma non opera alcuna distinzione perché tutti i fatti illeciti si dividono in colposi e dolosi. Cosa abbia a che fare tutto questo con il contenimento dell'inflazione, cosa c'entri la tutela del violento che rompe il setto nasale o una costola al vicino o a quello con cui si è azzuffato per una lite al semaforo, cosa c'entri tutto questo con gli infortuni sul lavoro, con i danni derivanti da avvelenamento delle acque o da inquinamento, come dicevo, ce lo dovrebbe spiegare il Governo. È vero che una parte dei risarcimenti del danno da fatto illecito viene pagata dalle assicurazioni, ma solo

quando si tratta di un soggetto che dolosamente o colposamente ha recato danno ad altra persona che abbia la copertura di una compagnia assicuratrice. Il risarcimento avviene sia nel caso di danno derivante da incidente stradale (per il quale di solito vi è la copertura della compagnia assicuratrice o del fondo di garanzia delle vittime della strada) sia nel caso in cui, per esempio, un condominio o un datore di lavoro abbia ritenuto *motu proprio* di assicurarsi contro i danni per la cosiddetta responsabilità civile verso terzi. Sono innumerevoli casi in cui le persone non sono assistite da alcuna assicurazione e debbono pagare per i danni causati sia alle cose sia alle persone.

La disposizione in esame colpisce indiscriminatamente non soltanto i danni che derivano da incidenti stradali o che sono compresi in altri tipi di polizze assicurative, ma anche i danni derivanti da atti colposi o dolosi che nulla hanno a che vedere con coperture assicurative. Ed è per questo che continuo a manifestare le mie perplessità sulla legittimità costituzionale di tale disposizione perché non è in gioco solo il diritto alla salute, tutelato dall'articolo 32 della Costituzione, ma lo stesso principio di uguaglianza dei cittadini di fronte alla legge. In questo caso avremmo cittadini già in condizione minoritaria (perché si tratterebbe di persone che hanno già subito un danno) che l'ordinamento in qualche modo dovrebbe ristorare e che invece non solo non vengono risarciti ma vengono essi stessi danneggiati, come se fossero i colpevoli dell'aumento dell'inflazione. Si tratta di una situazione davvero abnorme!

Vero è che vi sono distorsioni in materia di risarcimento del danno alla persona: su questo non si discute. È vero, altresì, che si verifica un eccessivo numero di lesioni negli incidenti stradali rispetto alla media europea; al riguardo, tuttavia, debbo dire che forse qualcuno si è dimenticato di dire che in Italia, purtroppo, solo da pochissimi giorni si sono irrigiditi i controlli e gli strumenti necessari per la sicurezza stradale quali, ad esempio, le

cinture di sicurezza ed i caschi per i motociclisti; qualcuno ha dimenticato di dire che in Italia, malgrado la rottamazione, vi è un parco di autovetture circolanti ormai obsolete e, quindi, insicure e sfornite degli accorgimenti più moderni, primo tra tutti l'*airbag* che sono, invece, presenti nei veicoli più nuovi. Qualcuno si è dimenticato che gli italiani si spostano quasi esclusivamente per mezzo di autovetture, che esiste una rete stradale ed autostradale capillare e che, infine, gli italiani sono, purtroppo, tra i guidatori più indisciplinati d'Europa: guidano in maniera spericolata, non rispettano le norme di sicurezza e mantengono una velocità eccessiva. Tutto ciò rende più pericolosa la guida e provoca un aumento del numero degli incidenti stradali; inoltre, induce, per i motivi che ho ricordato, un aumento della pericolosità dell'incidente stradale e della possibilità che si producano lesioni alle persone.

Un altro elemento da considerare riguarda le truffe alle assicurazioni. Per quale motivo il povero cittadino danneggiato dovrebbe pagare per un sistema di controlli e di garanzie che le assicurazioni, lo Stato e la magistratura non sono fino ad oggi in grado di attivare? È vero che vi sono truffe alle assicurazioni, ma qualcuno si è peritato di sindacare quante di queste truffe vengano perpetrate, ad esempio, da dipendenti infedeli delle compagnie di assicurazioni stesse? Le compagnie probabilmente sono carenti nei controlli, nel reclutamento e nell'addestramento del proprio personale negli uffici di liquidazione. Si è verificato in che modo le compagnie di assicurazioni si siano attivate sino ad oggi per scongiurare le truffe o come funzioni o sia stato aggiornato il sistema informatico di cui si avvalgono? Si è accertato in che modo vengono inseriti i dati degli incidenti stradali liquidati su un terminale o in un cervellone centrale? Voglio chiedere al Governo se abbia fatto indagini per appurare se sia vero o se non lo sia che lo schedario centrale dell'ANIA viene aggiornato con mesi e mesi di ritardo rispetto alla liquidazione del sinistro. È vero o non

è vero che alcune compagnie di assicurazioni non aderiscono all'ANIA e, quindi, non partecipano al suo schedario centrale? È vero, dunque, che non è possibile incrociare i dati e verificare se vi siano o meno truffe, per cui alcune autovetture vengono risarcite più volte nel giro di pochi mesi per lo stesso danno? È presumibile, dunque, che a fronte di un unico danno, la stessa autovettura sia stata utilizzata più volte per truffare le assicurazioni. Quali sono i controlli effettuati su tutta la pletora di persone che ruotano attorno al risarcimento dei danni (liquidatori, periti, carrozzieri, « maneggioni », praticanti procuratori la cui qualifica è ormai scaduta da anni o avvocati non iscritti all'albo)? Quante sono queste persone e perché esse operano, lucrano e prosperano intorno al mercato del risarcimento dei danni? È giusto che i poveri danneggiati paghino per le inefficienze di un sistema? Non sarebbe stato più serio, per abbassare il costo del risarcimento del danno, agire direttamente in quel settore? Si sarebbe potuta rendere obbligatoria la costituzione di uno schedario centrale dei sinistri aggiornato quotidianamente, verificare attentamente il reclutamento dei dipendenti delle compagnie di assicurazione, l'iscrizione all'albo dei soggetti che operano nel settore ed anche che vi sia una effettiva corrispondenza tra il sinistro liquidato e l'esistenza del danneggiato e dell'autovettura. Non è forse vero che anche una tenuta scandalosa del pubblico registro automobilistico agevola le truffe in materia assicurativa? È una questione sulla quale dovremo sicuramente soffermarci. Seguendo l'esempio di Alleanza nazionale, che ha presentato un'apposita proposta di legge, si sarebbe dovuto agire nella materia delle truffe assicurative.

Questa mattina ho sentito anche colleghi della maggioranza particolarmente accalorati su questo punto, i quali affermavano che così non si può andare avanti, perché i risarcimenti variano da Trieste a Lecce in maniera, effettivamente, esagerata. Tuttavia (non lo dico io, ma l'ha detto più volte la Corte di cassazione e finanche la Corte costituzionale) non vi

può essere una tabella nella quale incasellare il caso concreto: le tabelle debbono essere esclusivamente indicative e di volta in volta il giudice « deve », non « può » adattare il criterio tabellare al caso concreto, perché non vi è una giustizia della tabella, ma una giustizia del caso concreto. Il danno arrecato ad ogni persona non può che avere un valore diverso, in rapporto all'età, alle condizioni sociali, alle condizioni di salute preesistenti ed anche in rapporto a ciò che quella stessa persona fa normalmente: bisogna tener conto, per esempio, della circostanza che una persona venga lesa nella sua unica aspirazione, che magari è quella, dopo una settimana di lavoro, di andare a fare *footing* o di andare in bicicletta, anche se essa ha subito una di quelle lesioni che vengono definite da questo decreto, in termini riduttivi, come « micropermanenti ». Ma qualcuno si è chiesto quanto venga oggi liquidato per un punto di invalidità dai medici legali, nel nostro sistema? Ci si è chiesti quanto liquidino i CTU, per esempio, per l'avulsione di due falangi di un dito? Qualcuno si è chiesto quanto valuti un CTU la lesione del legamento crociato del ginocchio, che comporta una protesi e quindi una situazione artrosica del ginocchio per tutta la vita? Ve lo dico io: per il legamento crociato di un ginocchio si attribuiscono 7 punti di invalidità permanente. Il legamento che si rompe viene sostituito da una protesi con un'operazione che dura quattro ore e che comporta una degenza di venti giorni o di un mese ed una rieducazione che si protrae per sei mesi! Ebbene, chi subisce un tale danno si vede attribuiti 7 punti di invalidità permanente, il cosiddetto danno biologico. Se volete, posso fornire a tutti i colleghi più o meno scettici della maggioranza documentazioni in materia...

GABRIELLA PISTONE. Siamo stati informati anche noi!

LIVIO PROIETTI. ...come posso fornire documenti che dimostrano quanto valga, ad esempio, la lesione di una vertebra

spinale: 5 punti di invalidità. Saremmo, dunque, nella « micro micropermanente ». Di fronte ad una lesione che non guarisce e che, come tutti sappiamo, comporta per tutta la vita una situazione di grave deficit nei movimenti del rachide cervicale, vengono attribuiti 5 punti di invalidità! Due falangi valgono 4 punti, una falange soltanto 2 punti: queste sono le lesioni micropermanenti! Eppure esse non sono equiparabili al classico colpo di frusta! Anche quest'ultimo, d'altronde, comporta problemi non indifferenti: se qualcuno, Dio non voglia, lo subisce in un bel tamponamento stradale, potrà poi raccontarci come sta la mattina al momento di farsi la barba o di sistemarsi i capelli, a seconda se sia uomo o donna. In questo caso abbiamo una disparità di trattamento nella situazione ambientale di cui risentono i giudici. È vero che il punto di invalidità viene risarcito in maniera diversa a Milano e a Lecce, come è vero che anche un danno alla terrazza condominiale viene risarcito in maniera diversa: tuttavia, questo avviene perché le imprese che operano nelle due città applicano prezzi diversi.

GABRIELLA PISTONE. Eh, facciamo le gabbie salariali anche su questo!

LIVIO PROIETTI. È ovvio che questo non può valere, in termini assoluti, per il risarcimento del danno alla persona, anche se dobbiamo dire che nessuno oggi si oppone ad un risarcimento unico nazionale, come proposto dal Governo in un provvedimento presentato dal ministro Diliberto — atto Senato n. 4093 — con il quale, all'articolo 4, si fissano i criteri per la determinazione della tabella indicativa nazionale. Non a caso in esso si parla di tabella indicativa, perché ci si riferisce a quanto stabilito in alcune sentenze della Corte costituzionale, applicate dalla Corte di cassazione, che parlano proprio di tabelle indicative. È, infatti, il giudice che deve applicare il risarcimento del danno al fatto concreto.

Vorrei capire, quindi, come si possa approvare, in termini di legittimità costi-

tuzionale, la disposizione di cui all'articolo 3 del provvedimento al nostro esame, che prevede una liquidazione pari a lire 800 mila per ogni punto di invalidità, per le lesioni fino al 5 per cento compreso, e di lire un milione e mezzo per ogni punto di invalidità, per le lesioni comprese tra il 6 ed il 9 per cento compreso: tale norma è in contrasto con una giurisprudenza non di singoli tribunali, ma della Corte costituzionale — consolidata con numerose sentenze della Corte di cassazione — che stabilisce che non si può dar luogo a risarcimenti a tariffa o a tabella, ma che il risarcimento deve essere adeguato al caso concreto. Pertanto, in questo caso ci discosteremmo da principi giurisprudenziali fissati da sentenze della stessa Corte costituzionale.

Al di là di questo, vi è anche un altro aspetto su cui riflettere. Una questione su cui la Corte di cassazione si è sempre soffermata riguarda il fatto che non debbono crearsi diversi livelli di risarcimento con differenziali troppo alti. Ebbene, in questo caso avremmo un risarcimento di 4 milioni per cinque punti di invalidità, mentre per sei punti di invalidità il risarcimento sarebbe pari a 9 milioni: definirei questo un vero e proprio baratro, non un semplice scalino.

Questo decreto-legge, assolutamente inefficace dal punto di vista della lotta all'inflazione, è palesemente incostituzionale e introduce precedenti pericolosissimi. Se non verrà profondamente modificato, non solo esprimeremo voto contrario alla sua conversione in legge, ma faremo un'opposizione particolarmente dura affinché non venga convertito in legge (*Applausi dei deputati dei gruppi di Alleanza nazionale e di Forza Italia*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare l'onorevole Pistone. Ne ha facoltà.

GABRIELLA PISTONE. Signor Presidente, signor ministro, signor sottosegretario, vorrei svolgere alcune considerazioni sul decreto-legge al nostro esame, nonché assicurare il collega che mi ha preceduto, dicendogli che stiamo lavo-

rando alacremenente su alcune questioni di cui egli ha trattato. Tutti noi abbiamo avuto l'onore di avere colloqui ufficiali, in Commissione...

PIETRO ARMANI. Ufficiali !

GABRIELLA PISTONE. Sì, in Commissione finanze... dai quali è scaturita — non me ne voglia il ministro Letta — l'esigenza di affrontare questa materia. Infatti, nel 1999 in seno alla Commissione finanze abbiamo sollecitato (in particolare proprio la sottoscritta insieme al presidente Benvenuto, che mi potrà dare atto di quanto sto dicendo) l'avvio di una Commissione di indagine su questo specifico tema. Non eravamo infatti i soli, diciamo così, a vivere tra i cittadini o a leggere i giornali ! Ci siamo, quindi, fatti carico di un problema che emerge ormai da tempo e in maniera sempre più stringente, quello di un aumento delle tariffe RC auto in una maniera sproporzionata rispetto ai dati relativi all'andamento dell'inflazione nel nostro paese. Dal 1994 ad oggi, data della liberalizzazione, le tariffe RC auto sono aumentate di oltre il 50 per cento e si stima che nell'ultimo anno l'aumento sarà di oltre il 17 per cento, il che sicuramente indica qualcosa di distorto e di non funzionante. Da ciò (ma non solo da ciò) è nata l'esigenza di procedere ad una indagine in seno alla Commissione finanze. L'abbiamo svolta nel 1999, per così dire in tempi non sospetti. Di essa è stato redatto (in particolare dalla sottoscritta) un documento conclusivo che è stato votato da tutti i gruppi di maggioranza e di opposizione della VI Commissione finanze della Camera. In tale documento vengono riassunti in ben nove punti alcune delle principali esigenze ed atti di indirizzo da tenere presente da parte del Parlamento e del Governo.

Signor ministro, sappiamo che la questione relativa all'opportunità del ricorso al decreto-legge in certi casi è da molto tempo oggetto di dibattito, anche a seguito di sentenze della Corte costituzionale; in altre parole non saprei dire se nel caso in oggetto il ricorso al decreto sia opportuno

oppure no, ma sicuramente erano opportune le norme in esso contenute, con ciò intendo riferirmi, diciamo così, non all'infinito mondo ma alla materia assicurativa e in particolare al settore RC auto. Ringrazio il ministro, il quale, in effetti, si è immediatamente fatto carico di ciò che è emerso dall'indagine conoscitiva svolta, cercando di tradurlo in una norma non facile e soprattutto di carattere che potremmo definire transitorio in quanto vi sarà bisogno di una riforma strutturale dell'intera materia, soprattutto con riferimento al danno biologico, argomento peraltro già all'esame del Parlamento ma per la cui trattazione erano attesi tempi lunghi.

Ho ascoltato gli interventi di quasi tutti i colleghi dell'opposizione che sono intervenuti e devo dire che sono rimasta stupita non da alcune osservazioni che hanno fatto su determinati punti, che possono essere considerate sacrosante (del resto, su alcuni aspetti noi stessi della maggioranza abbiamo presentato degli emendamenti e avanzato delle proposte), ma da un atteggiamento che su alcuni temi giudico veramente fuorviante e assolutamente incoerente con quanto sostenuto e richiesto a gran voce proprio nel corso di audizioni tenutesi presso la Commissione finanze. Lo posso dire poiché a tale audizioni ero presente ed anche perché la nostra è una memoria non corta ma abbastanza lunga. Non voglio richiamare tutti gli articoli del decreto (peraltro quelli che hanno una particolare rilevanza sono il 2, il 3 ed il 4 che attengono al settore assicurativo). Abbiamo ascoltato direttamente in Commissione i soggetti interessati — l'ISVAP, le principali associazioni dei consumatori e l'ANIA — e da queste audizioni è emerso che attualmente la situazione è caratterizzata da fortissimi aumenti e da garanzie ridotte. Sostanzialmente, le persone a rischio vengono espulse dal processo assicurativo e vi sono fortissime differenziazioni sul territorio, dovute anche a fenomeni di tipo criminogeno. Peraltro, anche la settimana scorsa, in concomitanza con l'esame del decreto-legge nelle Commissioni riunite V

e VI, dal confronto sono emersi diversi suggerimenti. Vorrei, quindi, semplicemente ribadire la valutazione favorevole sul decreto e, in particolare, sugli articoli richiamati e riportare il giudizio estremamente positivo delle associazioni dei consumatori e degli altri intervenuti in ordine al blocco delle tariffe che, pur essendo positivo, presenta dei problemi e deve essere esteso ad altri soggetti.

NICOLA BONO. Solo addizioni!

GABRIELLA PISTONE. Mi permetto di dire al ministro, nella speranza che il mio suggerimento sia da lui condiviso, che i soggetti al quale estenderlo sarebbero sostanzialmente i consumatori «buoni», cioè coloro i quali non hanno provocato e non hanno subito sinistri. Questo mi sembra un principio anche premiante dal punto di vista di un'indifferenziata categoria degli assicurati.

L'introduzione della tariffa franchigia è stata valutata molto positivamente. È la prima volta che il preavviso di disdetta, così chiaramente scritto, diventa qualcosa di certo e di trasparente. Anche la separazione degli onorari professionali e dei risarcimenti è sicuramente qualcosa che va nella direzione giusta.

Ricordavo taluni aspetti da modificare o comunque da emendare (io stessa ho presentato degli emendamenti; il problema però non è mio, ma credo di tutti, a cominciare dal Governo, ed è della Commissione): la questione dell'estensione della platea, la ridefinizione di danno biologico, l'istituzione di una banca dati sinistri, l'aumento del potere sanzionatorio dell'ISVAP. Ritengo che i cambiamenti che ho citato e, che chiedo vengano recepiti nel corso della conversione in legge del decreto-legge in esame, possano conferire a quest'ultimo una compiutezza tale da farlo non solo accettare, perché questo mi pare il minimo, ma da renderlo anche molto gradito ed apprezzato. Credo questa sia l'intenzione non solo nostra come parlamentari ma anche del Governo.

Tra poco si riunirà il Comitato dei nove e sarò lieta di esaminare gli emen-

damenti che presenterà al riguardo il Governo, nella speranza di poterli condividere o comunque eventualmente integrare, qualora ve ne sia la necessità. Vorrei svolgere alcune osservazioni che non riguarderanno soltanto alle modifiche da apportare, che, peraltro, come ho già anticipato, dovrebbero riguardare anche talune estensioni, con particolare riferimento all'assicurato «buono». In caso di furto del veicolo, l'assicurato torna alla classe di ingresso nonostante non abbia avuto incidenti con il veicolo stesso; in caso di rottamazione, vale lo stesso principio. Ciò è profondamente ingiusto in quanto, se è vero che l'auto in questione sparisce, è altrettanto vero che l'assicurato non aveva provocato incidenti nel periodo in cui ne era in possesso. Ritengo che tale aspetto dovrebbe essere realmente premiato e non, invece, ignorato.

Per quanto riguarda la questione delle tabelle — ancora qualche minuto e concludo —, mi rifaccio alle affermazioni dei colleghi dell'opposizione, che mi sembrano quantomeno curiose. In Commissione finanze tutti abbiamo approvato il documento conclusivo dell'indagine conoscitiva, nel quale sono contenute affermazioni ben precise e non vaghe. Devo dire, anzi, che da parte dei colleghi dell'opposizione vi era una sorta di fretta, nel senso che si lamentava che il Governo non facesse niente, che fosse immobile, che in tale materia non si andava avanti. Ci stiamo provando ad andare avanti; non mi sembra che le argomentazioni dell'opposizione siano convincenti rispetto alla giustezza dei provvedimenti, con i dovuti arrangiamenti — lo ripeto — che devono esservi e che vi saranno.

Si sostiene che con questo provvedimento si rischia di aumentare il numero delle cause nei tribunali. Mi permetto di ricordare alcuni dati pubblicati nel volume relativo all'indagine conoscitiva e che, quindi, sono di dominio pubblico: secondo le rilevazioni dell'ISVAP, alla fine del 1998 i procedimenti di contenzioso civile relativi al ramo RC auto erano 256.400. Questi dati rivelano una situazione pacifica per la quale, forse, non vi

era bisogno di intervenire con urgenza (il mezzo di cui dispone oggi il Governo è il decreto-legge); sono convinta che, se vi fosse stata la possibilità di far seguire una corsia preferenziale ad un disegno di legge, ricomprendente la materia in questione, si sarebbe prodotto lo stesso effetto. Probabilmente, il problema è che tale disegno di legge non era pronto e così si è deciso di ricorrere ad un decreto-legge.

La verità è che non si può parlare in un certo modo perché, altrimenti, il cittadino viene imbrogliato e non capisce più niente. Mi rendo conto che siete bravissimi, tant'è vero che in precedenza il collega invitava il nuovo Governo a rifuggire dai messaggi pubblicitari; come fare i messaggi pubblicitari, però, ce lo dovete insegnare voi...

AVENTINO FRAU. Li abbiamo imparati da voi!

GABRIELLA PISTONE. ...cari colleghi dell'opposizione. Siete maestri in messaggi pubblicitari fasulli. Voi con la pubblicità dite tutto e il contrario di tutto e siete così bravi che i cittadini ci credono pure: questa è la vostra bravura. Ciò per cui mi danno non è il messaggio pubblicitario, ma il fatto che i cittadini ci caschino come tordi, come si suol dire!

ETTORE PERETTI. Questa è invidia, però!

GABRIELLA PISTONE. È questa la verità. Infatti, quando si afferma che con il Governo del Polo delle libertà le tasse non vi saranno più, si dice una bugia grossa come una casa, con la conseguenza che i nasi vi dovrebbero crescere da Roma fino a Catania.

Il cittadino, però, ci casca come un pollo (*Commenti del deputato Frau*). Ho studiato un po' di comunicazione e so che vi è una tecnica che il cavalier Berlusconi utilizza molto bene. Gli devo dare atto di essere un grande professionista! Se avessi necessità di ricorrere ad un esperto in materia pubblicitaria, probabilmente mi

rivolgerei a lui perché — lo ripeto — è un grande professionista del *marketing*. Anzi, potremmo chiedervelo in prestito, se ce lo date per un po' di tempo!

AVENTINO FRAU. Costa caro, però!

GABRIELLA PISTONE. In questo modo potremo sperare anche noi...

NICOLA BONO. Facciamo un cambio alla pari: D'Alema in cambio di Berlusconi!

GABRIELLA PISTONE. Il vero problema consiste però nel fatto che non si può affermare che non si pagheranno più le tasse. Non ci metterei nulla a fare un'affermazione di questo genere, ma il cittadino è molto intelligente. Il problema è un altro: la pubblicità è terribilmente invasiva e per avere effetti deve battere sempre sullo stesso chiodo. Questo è il metodo della pubblicità.

AVENTINO FRAU. È meglio il silenzio, eh?

GABRIELLA PISTONE. Se io dico: « niente più tasse ai cittadini » o: « meno tasse ai cittadini », dopo che lo avrò ripetuto migliaia di volte, il cittadino sarà anche portato a credermi. Del resto, avrebbe ragione a credermi; ci crederebbe così come io credo, ad esempio, che la Coca-Cola è migliore di un'altra bevanda; alla fine è così: il cittadino subisce, dal punto di vista del convincimento, un effetto molto rilevante a seguito del messaggio pubblicitario ripetuto!

Poiché sono stati sollevati, rispetto al Governo, argomenti che mi sono sembrati del tutto fuori luogo, ho voluto semplicemente dire che, se ci farete un po' di scuola, sarà meglio. Io, però, vorrei parlare alla gente non per dire bugie, ma per dire la verità; e dico questo perché sono ancora legata a certi principi che mi consentirebbero, magari, di dichiarare l'intenzione di diminuire le tasse di un punto o anche di due, ma non di sostenere che verranno portate al 25 per cento,