

# ASSICURAZIONE E PREVENZIONE DEGLI INCIDENTI STRADALI



Dott. Marco Fusciani

ANIA Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici - Milano

Innanzitutto mi scuso con i relatori di domani perché purtroppo questa sera dovrò lasciare il convegno e non potrò pertanto ascoltare le relazioni previste per domani, nè potrò partecipare alla Tavola Rotonda in programma.

Per questo motivo ritengo opportuno svolgere alcune riflessioni che esulano dal contenuto del mio intervento; l'intervento del dott. Foglia ha infatti suscitato in me una serie di riflessioni che vorrei condividere con voi. L'intervento è stato, come sempre, assolutamente puntuale, ma mi ha gettato nello sconforto; a mio avviso, infatti, viviamo in un Paese in cui si pensa che ogni singolo aspetto di attività debba essere dettagliatamente disciplinato. Culturalmente non riusciamo ad avere, ed il settore assicurativo è, da questo punto di vista, specchio fedele del Paese, un approccio in base al quale si stabiliscono solamente le linee guida di comportamento, lasciando ai soggetti deputati all'attività di controllo di vigilare sulle modalità di applicazione delle stesse da parte degli operatori.

Nel nostro Paese si avverte sempre il bisogno di un gran numero di leggi, circolari ed atti normativi in genere che regolino il funzionamento di ogni specifico settore di attività. L'illustrazione di tutta la serie di obblighi vigenti e di relative sanzioni a carico delle imprese di assicurazione lo testimonia in modo preoccupante.

In tema di sanzioni, ritengo che se l'ISVAP assumesse un centinaio di persone per lo svolgimento delle ispezioni presso le imprese, l'importo delle sanzioni comminate ripagherebbe ampiamente il costo delle risorse impiegate. Dico questo non perchè gli assicuratori non sono capaci di fare il loro mestiere, quanto semplicemente per ragioni di natura fisiologica: infatti, un settore, come quello dell'assicurazione RC Auto, che liquida ogni anno circa 4 milioni di sinistri presenta fisiologicamente un certo numero di sinistri in relazione ai quali non è possibile provvedere alla liquidazione nei termini di legge.

Negli ultimi anni il legislatore ha a più riprese ampliato le fattispecie sanzionatorie e ne ha elevato l'importo: procedendo su questa strada ritengo che le imprese finiranno col trovarsi costrette a procedere all'aumento dei premi per reperire le risorse necessarie al pagamento delle sanzioni ricevute. Questa tendenza all'inasprimento del sistema sanzionatorio trapela anche dai lavori della Commissione che sta redigendo il testo unico sulle assicurazioni private.

Una riflessione serena in ordine alla validità di questo modello sarebbe opportuna, perchè il rischio di veder sanzionate imprese, che investono per il miglioramento della qualità del servizio, a causa di pochi sinistri che sfuggono al rispetto delle procedure di liquidazione (magari per il comportamento non del tutto cristallino di qualche legale o per la mancanza di prove che confermino il sospetto fondato di una truffa) è reale.

Detto questo, ritengo peraltro che sia corretto tenere nella giusta considerazione anche l'altra faccia della medaglia: così mi infastidisce pensare che sia necessaria l'emissione di una circolare da parte dell'ISVAP per imporre la costituzione di un efficiente servizio reclami presso tutte le imprese.

E' del tutto verosimile che la stragrande maggioranza delle imprese siano già dotate di un tale servizio, nella maggior parte dei casi efficacemente gestito; eppure il settore non è riuscito ad evitarne l'imposizione da parte dell'Organo di vigilanza, con un conseguente danno d'immagine agli occhi dei consumatori, ai quali l'esistenza degli uffici reclami delle compagnie sembrerà conseguenza di un obbligo imposto e non di una scelta dell'impresa sulla strada del miglioramento del servizio agli utenti.

Su questo tema ricordo anche che il protocollo d'intesa firmato da tempo con le Associazioni dei consumatori prevede un'apposita procedura di conciliazione, attualmente applicata in via sperimentale, ma che dal 1° gennaio del prossimo anno sarà estesa all'intero territorio nazionale, in base all'impegno assunto nel protocollo sottoscritto con il Governo lo scorso 5 maggio: ebbene, l'adesione alla procedura da parte delle imprese, libera ma che, sono certo, riguarderà almeno il 90% del mercato, presuppone di fatto l'esistenza di un ufficio reclami in seno alla compagnia.

E' evidentemente mancata la capacità di comunicare quanto fatto verso l'esterno, al punto che l'Organo di controllo ha avvertito l'esigenza di intervenire con una circolare; anche noi assicuratori, quindi, dobbiamo fare autocritica per la mancata affermazione di una nuova cultura nei rapporti tra imprese ed utenti e assumere per il futuro un atteggiamento maggiormente propositivo.

# ASSICURAZIONE E PREVENZIONE DEGLI INCIDENTI STRADALI

Due considerazioni rapidissime, infine, su altri due temi evocati negli interventi che mi hanno preceduto.

In relazione all'obbligo di presentazione della fattura attestante la riparazione del veicolo, ritengo che questa disposizione potrebbe diventare un gravissimo problema per le imprese di assicurazione nei prossimi anni; si tratta infatti di una norma corretta dal punto di vista teorico ma fonte di moltissime difficoltà in termini applicativi: il principio dell'invio della fattura alla compagnia non si è affatto affermato tra i danneggiati, nonostante gli sforzi compiuti da qualche impresa in tal senso.

Ricordo, inoltre, che la norma è attualmente al vaglio della Corte Costituzionale; è comprensibile, pertanto, la prudenza delle imprese nel sostenere rilevanti oneri organizzativi per dare attuazione alla disposizione in presenza del rischio di una pronuncia di incostituzionalità. E' quindi auspicabile un nuovo intervento legislativo che faccia chiarezza in materia e renda materialmente applicabile il principio.

Da ultimo, pur non volendo giustificare alcuni eccessi nel livello dei premi, è singolare sentir parlare di elusione tariffaria in un sistema caratterizzato dalla libera determinazione delle tariffe; ritengo pertanto che a breve l'Italia tornerà al centro dell'attenzione dell'Unione Europea su questo specifico tema.



Venendo all'oggetto del mio intervento - l'assicurazione e la prevenzione degli incidenti stradali - occorre riconoscere che si tratta di una problematica su cui gli assicuratori sono intervenuti per molto tempo in maniera insufficiente e, soprattutto, con iniziative non coordinate in un progetto organico di ampio respiro.

Prima di esaminare nello specifico l'incidentalità stradale in Italia vorrei fornirvi alcuni preoccupanti dati sulla rilevanza a livello mondiale ed europeo del fenomeno. Le ultime statistiche diffuse dall'O.M.S. registrano 5 milioni di morti per atti violenti ogni anno nel mondo, di cui 1 milione e 200 mila vittime della strada; in Europa, la metà delle morti tra i 15 e i 44 anni è causata da incidenti stradali e tra i 14 e i 25 anni la strada è la prima causa di mortalità. Questi pochi dati giustificerebbero già da soli l'intervento da parte di un comparto che vende sicurezza e, quindi, anche prevenzione.

Passando all'Italia, è di ogni evidenza che la circolazione stradale nel nostro Paese presenta caratteristiche del tutto peculiari. Tra queste, un parco di veicoli circolanti enorme, sviluppatosi a dismisura dal 1970 a oggi, arco temporale in cui si è passati da 13 milioni a 47 milioni di veicoli; una densità di 810 veicoli ogni 1.000 abitanti, pari quasi al doppio di Paesi come la Gran Bretagna, e di 140 veicoli per km di strada, un valore addirittura triplo rispetto al dato francese.

Le ragioni alla base delle cifre che ho citato sono note e vanno ricercate in alcune caratteristiche strutturali del nostro Paese, come il limitato sviluppo della rete ferroviaria e la frammentazione dell'attività economica in molte piccole imprese, maggiormente propense a ricorrere al trasporto delle merci su gomma.

Dall'analisi di dettaglio per tipologia di strada emerge chiaramente come sulle strade urbane avvenga il maggior numero di incidenti (il 74% del totale), ma con una minore incidenza percentuale della mortalità, pari al 43%. Come prevedibile, sulle autostrade si registra invece una frequenza sinistri minore (6% degli incidenti), ma una maggiore gravità delle conseguenze e quindi una maggiore mortalità (11% del totale); anche sulle altre strade extraurbane la percentuale di morti (46%) è molto superiore rispetto a quella degli incidenti (20%). Da questi dati si ottiene quindi la conferma che l'alta velocità, tipica della circolazione al di fuori dei centri abitati, rappresenta uno dei principali elementi di rischio.

Sempre in tema di analisi legate alla tipologia di strada, ACI ed ISTAT hanno recentemente diffuso la classifica delle strade statali più pericolose nel 2002; ai primi tre posti compaiono la Statale Jonica in Calabria, la Via Emilia e la Via Flacca (Lazio), a testimonianza che i percorsi a rischio sembrano essere equamente distribuiti sul territorio nazionale senza distinzioni tra nord e sud.

Dalle elaborazioni ACI - ISTAT, questa volta riferite alle tratte autostradali, emergono alcuni dati veramente impressionanti e che consentono di toccare con mano il problema dell'incidentalità in alcuni percorsi ad altissima congestione del traffico stradale: sulla tangenziale di Napoli, nel quinquennio 1996-2000, ogni anno si sono registrati mediamente 87,73 incidenti per chilometro, sulle tangenziali est ed ovest di Milano rispettivamente 45,03 e 41,68, sul grande raccordo anulare di Roma 39,85. A proposito delle strade ad elevata incidentalità, aggiungo che, in base ad autorevoli studi, si stima che interventi strutturali sulle strade italiane più a rischio consentirebbero di ridurre in un solo anno di 1.200 unità il numero dei morti per incidente stradale: credo che sarebbero davvero investimenti che si ripagherebbero da soli.

L'incidentalità stradale con il suo tragico bilancio costa ogni anno al Paese 34 miliardi di euro, vale a dire il 2,7% del PIL, costo sostenuto per circa la metà dal settore assicurativo privato; la restante metà rimane invece in parte a carico dello Stato (costi di previdenza, di assistenza, dei servizi sanitari, dei servizi di polizia stradale, ecc.) e in parte a carico dei cittadini (è il caso dei danni e delle perdite economiche subiti dal responsabile del sinistro e non coperti dall'assicurazione RC Auto).

Annualmente le imprese di assicurazione RC Auto risarciscono 4 milioni di sinistri stradali con un milione di lesioni alla persona, (è noto che l'Italia è il Paese che presenta l'incidenza di sinistri con danni alla persona di gran lunga più elevata) e con circa 8.000 morti, più di quelli indicati dall'ISTAT che ricollega ad incidente stradale solamente i decessi avvenuti nei 30 giorni successivi al sinistro, con la conseguenza che il dato risulta sottostimato.

Dopo aver esaminato i dati che forniscono un quadro allarmante dell'incidentalità stradale, occorre chiedersi quali siano gli strumenti attraverso cui porre in essere un'efficace attività di prevenzione in grado perlomeno di ridurre significativamente il numero e la gravità degli incidenti.

Uno dei campi di intervento principali, se non il più importante, è certamente quello dell'educazione stradale. Sotto questo aspetto il nostro Paese è estremamente carente; l'articolo 230 del Codice della strada, infatti, impone da anni la predisposizione di programmi per l'insegnamento dell'educazione stradale nelle scuole, ma la norma è sostanzialmente disapplicata. E' necessario pertanto riportare con forza il tema all'attenzione dei soggetti preposti per pretendere l'effettiva applicazione della disposizione, che non necessita di altre norme attuative.

Un altro campo d'azione di fondamentale importanza è rappresentato dalla rete stradale; esistono ambiziosi piani governativi di sviluppo delle infrastrutture, ma l'impressione è che vengano promessi interventi finalizzati più alla costruzione di nuove strade che non alla messa in sicurezza della rete viaria e in particolare dei black points. Eppure ritengo che i cittadini abbiano il diritto di veder ridurre sensibilmente il numero di morti e feriti attraverso interventi mirati sui punti critici già identificati.

La sicurezza dei veicoli rappresenta forse il comparto dove si sono realizzate le maggiori innovazioni nel corso degli ultimi decenni. Paradossalmente, ma lo dico solamente per inciso, i progressi compiuti dalle case costruttrici per la sicurezza delle persone a bordo dei veicoli hanno comportato un onere maggiore a carico delle imprese di assicurazione a titolo di risarcimento dei danni

a cose, in quanto lo stesso tipo di urto produce danni materiali maggiori proprio sui veicoli con caratteristiche costruttive avanzate per la protezione degli occupanti; naturalmente, però, sono pienamente convinto della necessità di privilegiare innanzitutto la sicurezza delle persone e la loro integrità fisica.

Anche in questo settore, peraltro, molto può ancora essere fatto, a partire, ad esempio, in tema di colpo di frusta, dalla realizzazione dei poggiatesta secondo caratteristiche tecniche che impediscano o rendano perlomeno più difficile la lesione del rachide cervicale in caso di urto.

Un'efficace politica di prevenzione del rischio della circolazione presuppone anche un adeguato impianto normativo e un sistema capillare di controlli sul rispetto delle disposizioni di legge.

Da questo punto di vista, occorre riconoscere che in questa legislatura gli interventi sul versante della sicurezza stradale sono stati importanti e numerosi; mi fa piacere rilevare, inoltre, che la maggior parte di tali interventi avevano formato oggetto di istanze e proposte anche da parte del settore assicurativo, formalizzate già in occasione del Tavolo di concertazione sull'assicurazione RC Auto istituito nel 2000 presso l'allora Ministero dell'industria.

Senza dubbio la disposizione che ha avuto il maggior impatto sull'opinione pubblica è quella che ha introdotto, a partire dalla scorsa estate, la patente a punti; tale provvedimento è diventato subito occasione di polemiche strumentali nei confronti del settore assicurativo con la pretesa di una immediata e sensibile riduzione dei premi RC Auto sulla base dei primi dati che evidenziavano una diminuzione degli incidenti.

A questo proposito, senza negare l'evidenza rappresentata dai positivi effetti prodotti in questi primi mesi, occorre considerare la limitatezza del numero di sinistri oggetto di monitoraggio; i dati diffusi dal Ministero degli interni si riferiscono infatti a circa 40.000 incidenti stradali nel trimestre luglio-settembre, pari a 120.000 sinistri in un anno, che rappresentano appena il 3 % dei 4 milioni di sinistri annui risarciti dalle imprese. E' evidente, pertanto, che occorre disporre di un campione statistico più ampio prima di poter trarre conclusioni in merito agli effetti della patente a punti sul livello delle tariffe assicurative; senza considerare, inoltre, che i dati diffusi non forniscono alcuna indicazione in ordine al costo dei sinistri, componente fondamentale per determinare le risorse necessarie alle imprese per far fronte al risarcimento dei danni.

# ASSICURAZIONE E PREVENZIONE DEGLI INCIDENTI STRADALI

Un periodo di osservazione più ampio rispetto a quello finora trascorso dall'introduzione della patente a punti è necessario anche al fine di verificare, da un lato, quanta parte della riduzione dei sinistri è da collegare all'effetto-annuncio del provvedimento (amplificato dalla cassa di risonanza dei media) e, dall'altro, se i controlli sul rispetto delle norme continueranno ad essere accurati come in questi primi mesi; su quest'ultimo aspetto mi sia consentito nutrire qualche perplessità che nasce da un semplice dato: nel 1970 la polizia stradale aveva 540.000 pattuglie su strada per 13.000.000 di veicoli, mentre, negli ultimi anni, a fronte di 44.000.000 di veicoli circolanti, risultano solamente 470.000 pattuglie presenti sulle strade, con una riduzione di 70.000 unità rispetto a 33 anni fa!

Tra gli altri provvedimenti di recente introduzione, giudico con particolare favore la previsione dell'obbligo di un "patentino" per i minorenni alla guida dei ciclomotori; la norma dovrebbe entrare in vigore dal 1° luglio 2004 ma mi sembra che non molto sia stato ancora fatto per garantire la sua effettiva applicazione a partire da tale data. Ritengo che questo sia uno dei temi su cui l'industria assicurativa si debba impegnare direttamente, mettendo a disposizione le proprie competenze in materia e sfruttando le collaborazioni già avviate in passato con le scuole, per garantire il tempestivo avvio dei corsi per il conseguimento del "patentino" presso gli istituti scolastici.

Credo, invece, che la riduzione del tasso alcolemico, risalente alla metà del 2002, e il recente inasprimento delle sanzioni per il mancato uso delle cinture di sicurezza e del casco non abbiano prodotto effetti rilevanti; il maggior uso dei dispositivi di sicurezza recentemente rilevato è, a mio avviso, dovuto esclusivamente alla possibile penalizzazione in termini di punti sulla patente e sarà legato, ancora una volta, alla continuità dei controlli da parte delle Forze dell'ordine.

Pur ribadendo la necessità di attendere una stabilizzazione dei dati nel tempo al fine di verificare se risulterà confermato il trend di diminuzione della sinistrosità finora emerso, formulo nel contempo un invito alle imprese a mantenere elevata l'attenzione sul tema per essere pronte, laddove ce ne fosse la possibilità sotto il profilo tecnico, ad attuare riduzioni tariffarie, naturalmente nel rispetto della libertà di ogni singolo operatore del mercato.

La sensibilità sul problema è infatti talmente alta a livello politico e consumerista - e le richieste emerse in occasione della recente verifica del protocollo d'intesa lo hanno ulteriormente confermato - che, pur nella ricerca di una giusta redditività della propria attività d'impresa, l'assicuratore operante nel comparto RC Auto non può prescindere da considerazioni legate alla rilevanza sociale di

tale forma di assicurazione e dalle istanze provenienti dagli utenti.

Come accennato in precedenza, sul fronte della sicurezza stradale il settore assicurativo ha, in passato, operato in maniera non coordinata con iniziative intraprese da singole compagnie, spesso a livello locale; ne è derivata una scarsa efficacia in termini di risultati conseguiti e, nella maggior parte dei casi, una mancata percezione all'esterno del comparto di quanto fatto.

L'Associazione, in occasione dell'assemblea dello scorso giugno, ha lanciato la proposta di un "patto sociale" per la sicurezza stradale; l'idea del "patto sociale" presuppone la collaborazione di altri soggetti, pubblici e privati, attivi nel campo della prevenzione, nella consapevolezza che gli assicuratori, da soli, non dispongono delle risorse e delle competenze necessarie per affrontare una materia così complessa e impegnativa, ma che possono svolgere un'importante attività di promozione e di collaborazione fornendo il loro contributo culturale, economico ed operativo. A tal fine, dal prossimo anno il settore assicurativo si doterà di un nuovo soggetto deputato ad occuparsi esclusivamente delle problematiche della sicurezza stradale, che costituirà il punto di riferimento per tutte le iniziative in materia.

Le proposte si concentreranno su progetti ed interventi mirati, da realizzare in collaborazione con soggetti istituzionali (anche regionali, provinciali e comunali, in virtù del progressivo trasferimento di competenze da parte dello Stato) e con i grandi attori della sicurezza stradale (penso, ad esempio, agli enti che gestiscono la rete stradale ed autostradale); in una prima fase, i progetti potranno essere realizzati in aree limitate per poi essere estesi, se la sperimentazione avrà sortito esiti positivi, ad altre realtà.

---

Prima di concludere il mio intervento, desidero compiere qualche considerazione, che esula dal ramo RC Auto, sul disegno di legge relativo all'assicurazione degli immobili contro le calamità naturali. L'attuale stesura del disegno di legge prevede la possibilità per gli assicuratori di costituire un pool di coriassicurazione per la copertura di questo rischio; la definizione delle modalità applicative della norma è lasciata al regolamento di attuazione che dovrà essere emanato entro 180 giorni dall'entrata in vigore della nuova disciplina.

Il d.d.l. prevede, l'obbligo, per i titolari di coperture incendio degli immobili, di estendere la garanzia anche a questo tipo di rischio; certamente non si tratta di una disposizione facile da far comprendere ai consumatori, che potrebbero considerarla alla stregua dell'imposizione di una nuova tassa.

Si tratta, in realtà, dell'affermazione di un modello culturale diverso, di compartecipazione al rischio tra il singolo privato e lo Stato a beneficio della fiscalità generale, su cui non peserà più, se non in via residuale, l'impiego di ingentissime risorse per far fronte ai danni provocati dagli eventi naturali di natura catastrofale; ritengo comunque che ci siano gli strumenti tecnici per intervenire in maniera corretta e avveduta senza creare squilibri e ripercussioni negative sugli utenti.

L'auspicio è che analoghe considerazioni possano essere sviluppate anche a livello politico, per iniziare un percorso evolutivo nella cultura dell'integrazione tra pubblico e privato che consenta anche al nostro Paese di allinearsi a quanto già da tempo in atto in altri Paesi dell'Unione Europea.

## Il fenomeno della circolazione stradale in Italia

- oltre 47 milioni di veicolo circolanti
- 810 veicoli ogni 1.000 abitanti  
(494 in Gran Bretagna, 626 in Francia, 646 in Germania)
- 140 veicoli per km di strada  
(41 in Francia, 76 in Gran Bretagna, 115 in Germania)

**La più alta densità di traffico in Europa**

## L'incidentalità stradale in Italia nel 2002

Fonte: ACHSTAT

### Incidenti e morti per tipologia di strada

- **Strade urbane:** 74% degli incidenti e 43% dei morti
- **Autostrade:** 6% degli incidenti e 11% dei morti
- **Altre strade** (extraurbane, statali e provinciali): 20% degli incidenti e 46% dei morti

## L'incidentalità stradale in Italia nel 2002

Fonte: ACHSTAT

### I black points - Le strade statali più pericolose

- |  |  |
|--|--|
| ■ <b>S.S. Jonica</b> (Calabria)                  | ■ <b>S.S. Nettunese</b> (Lazio)                          |
| ■ <b>Via Emilia</b> (Lombardia - Emilia Romagna) | ■ <b>S.S. del Santo</b> (Veneto)                         |
| ■ <b>Via Flacca</b> (Lazio)                      | ■ <b>S.S. Ticinese</b> (Piemonte - Lombardia)            |
| ■ <b>S.S. Cagliariana</b> (Sardegna)             | ■ <b>S.S. dei Giovi</b> (Lombardia - Piemonte - Liguria) |
| ■ <b>S.S. del Brembo</b> (Lombardia)             | ■ <b>S.S. Noalese</b> (Veneto)                           |

## L'incidentalità stradale in Italia

Fonte: ACHSTAT

### I black points - Le tratte autostradali più pericolose (1996-2000)

MEDIA ANNUA INCIDENTI PER KM

- |                                |              |
|--------------------------------|--------------|
| ■ Tangenziale Napoli           | <b>87,73</b> |
| ■ Tangenziale Est Milano       | <b>45,03</b> |
| ■ Tangenziale Ovest Milano     | <b>41,68</b> |
| ■ Grande Raccordo Anulare Roma | <b>39,85</b> |
| ■ Tangenziale Nord Torino      | <b>34,58</b> |
| ■ A8 Milano - Varese           | <b>32,07</b> |
| ■ Tangenziale Sud Torino       | <b>31,32</b> |
| ■ A3 Napoli - Salerno          | <b>20,64</b> |



# ASSICURAZIONE E PREVENZIONE DEGLI INCIDENTI STRADALI

## *Il costo sociale dell'incidentalità stradale in Italia nel 2002*

Stima ISTAT

**34 miliardi di Euro** (circa 66.000 miliardi di Lire)  
pari al 2,7% del PIL

Di cui circa 14 miliardi di Euro (oltre 27.000 miliardi di Lire),  
al netto delle spese di gestione, di costi globali  
sostenuti attraverso il sistema assicurativo privato

## *Il costo sociale dell'incidentalità stradale*

La differenza tra costo totale  
e costi del settore assicurativo r.c.a. è dovuta a:

- previdenza
- assistenza
- servizi sanitari
- servizi di polizia stradale

**a carico  
dello Stato**

- danni
- spese dirette
- perdite economiche non coperti  
dall'assicurazione r.c.a.

**a carico di  
imprese  
e famiglie**

## *I risarcimenti RC Auto*

Ogni anno le imprese esercenti l'assicurazione  
RC Auto in Italia risarciscono:

- oltre 4 milioni di incidenti stradali con
- circa 1.000.000 di lesioni alla persona e
- circa 8.000 morti

## *La prevenzione campi di intervento*



## *Interventi normativi per migliorare la sicurezza stradale*

Negli ultimi due anni nel nostro Paese sono stati realizzati interventi sul piano normativo volti a incrementare le condizioni di sicurezza della circolazione stradale.

Gran parte di questi interventi erano stati proposti da lungo tempo anche dal settore assicurativo.

In particolare, già nel 2000 l'ANIA aveva proposto al Tavolo di concertazione istituito presso il Ministero dell'Industria le misure elencate di seguito

## *Principali interventi normativi per migliorare la sicurezza stradale*

- **Patente a punti** in vigore da luglio 2003
- **Patentino** di idoneità per la guida dei ciclomotori: in vigore dal 1° luglio 2004 per i minorenni e dal 1° luglio 2005 per i maggiorenni privi di patente di guida
- Riduzione allo **0,5% del tasso alcoolemico** consentito alla guida: in vigore da giugno 2002
- **Inasprimento delle sanzioni** per la violazione delle principali norme di comportamento alla guida e per mancato uso di cinture e casco: in vigore da luglio 2003

## *Interventi normativi per migliorare la sicurezza stradale*

- I primi effetti delle misure adottate sull'incidentalità sono incoraggianti, ma prima di esprimere un giudizio definitivo occorre attendere una conferma dei dati nel tempo una volta assorbito l'"effetto annuncio" delle nuove disposizioni.
- Il livello dei controlli da parte delle Forze dell'Ordine deve essere mantenuto elevato nel tempo.
- Con riferimento alla patente a punti, l'intero "sistema" deve ancora essere completato (avvio dei corsi per il recupero dei punti, modalità di accesso degli utenti all'anagrafe delle patenti, ecc.)

## *Assicurazione e prevenzione*

- La prevenzione è l'insieme delle attività poste in essere per diminuire la probabilità del verificarsi di sinistri e la loro gravità. L'attività di prevenzione è connessa all'assicurazione in quanto incide sui costi e quindi sul prezzo del servizio assicurativo.
- **Nel ramo r.c.a., che interessa pressochè l'intera collettività, la prevenzione è strumento per ridurre i sinistri e i costi sociali ed economici dell'incidentalità stradale.**

# ASSICURAZIONE E PREVENZIONE DEGLI INCIDENTI STRADALI

## *Gli assicuratori per la sicurezza stradale*

In occasione dell'ultima assemblea, l'ANIA ha lanciato la proposta di un "patto sociale" per la sicurezza stradale, annunciando di voler intervenire sulla materia con progetti organici e di ampio respiro e offrendo il proprio contributo economico culturale ed operativo

**Sono in corso le attività preparatorie per poter dare seguito all'annuncio a breve**

## *Il "Patto Sociale" per la sicurezza stradale*

### **Obiettivi**

- **Affermare una nuova cultura della sicurezza stradale**
- **Ridurre il costo sociale ed economico degli incidenti stradali**
- **Contenere il costo dei sinistri e quindi dei premi di assicurazione RC Auto**

## *Il "Patto Sociale" per la sicurezza stradale*

### **Metodo**

- **Promozione di iniziative concrete, riconoscibili e misurabili nel campo della prevenzione**
- **Studi e proposte di intervento da sviluppare con le Istituzioni a livello governativo**
- **Sinergie su progetti specifici con soggetti pubblici e privati attivi nel settore della sicurezza stradale**

## *Il "Patto Sociale" per la sicurezza stradale*

### **Ipotesi di primi possibili interventi**

- **Individuazione e messa in sicurezza dei principali black points sulle strade**
- **Promozione di azioni mirate su alcune aree territoriali ad elevata rischiosità**