

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
GIANFRANCO CONTE

La seduta comincia alle 14.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione del Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti, Corrado Passera, sulle tematiche relative al settore assicurativo, con particolare riferimento all'attuazione delle norme del decreto-legge n. 1 del 2012 volte al contrasto delle frodi nel comparto delle assicurazioni RC auto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione del Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti, Corrado Passera, sulle tematiche relative al settore assicurativo, con particolare riferimento all'attuazione delle norme del decreto-legge n. 1 del 2012 volte al contrasto delle frodi nel comparto delle assicurazioni RC auto.

Su tale tema, cui questa Commissione si è dedicata a lungo, viene a riferirci il Ministro dello sviluppo economico delle infrastrutture e dei trasporti, Corrado Passera, che ringrazio per la sua disponibilità.

Sono presenti il consigliere Raffaello Sestini, con il quale abbiamo avuto modo di interloquire in altre occasioni, capo dell'Ufficio legislativo del Ministero dello sviluppo economico, il dottor Giuseppe Tripoli, capo del Dipartimento impresa e internazionalizzazione del Ministero dello sviluppo economico, il dottor Massimo Greco, direttore del Ministero dello sviluppo economico, e il dottor Gianfrancesco Romeo, dirigente del Ministero dello sviluppo economico.

Do la parola al Ministro Passera, al quale ci riserviamo di rivolgere, al termine della relazione, alcune domande.

CORRADO PASSERA, *Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti*. Ringrazio lei, signor presidente, e la Commissione, sia per avermi invitato all'audizione odierna, sia per il lavoro, molto proficuo, svolto in occasione dell'esame parlamentare del decreto-legge n. 83 del 2012, recante misure urgenti per la crescita del Paese, che siamo riusciti a condurre in porto prima dell'aggiornamento estivo dei lavori, anche grazie al fattivo contributo di codesta Commissione.

Sui temi che ci sono stati segnalati ho predisposto una nota: eviterei di leggerne integralmente il testo, lasciandolo agli atti, per dare maggiore spazio alle domande.

Il ramo «responsabilità civile auto» rappresenta uno dei principali mercati nel settore assicurativo, anche per l'elevato numero dei veicoli in circolazione, oltre che per l'obbligatorietà della copertura assicurativa.

Data la sua rilevanza economica, il settore è stato recentemente interessato da numerosi interventi di carattere legislativo e regolamentare, finalizzati a incentivare

la concorrenza tra compagnie e la mobilità degli utenti, anche al fine di contenere la spesa per gli automobilisti.

È in questa prospettiva che devono essere lette, in particolare, le misure contenute nel decreto-legge n. 1 del 2012, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività (cosiddetto decreto-legge sulle liberalizzazioni), e la risoluzione approvata da codesta Commissione il 14 giugno 2012, che impegna il Governo a dare attuazione alle stesse previsioni legislative, a fornire al Parlamento una compiuta e dettagliata informativa in merito e a comunicare gli effetti di tali misure, al fine di diminuire il costo dei premi a carico degli assicurati, contenendo le frodi nel settore.

Vorrei premettere che il Governo e il Parlamento hanno cercato, nel testo del decreto-legge n. 1 del 2012 e nella legge di conversione n. 27 del 2012, di giungere a una sintesi delle istanze e delle posizioni rappresentate dai vari attori presenti nel settore assicurativo della RC auto, nonché dai consumatori, attraverso gli organismi di rappresentanza, in una serie di documenti e momenti di confronto tra Parlamento, Governo e parti sociali.

Il complesso delle norme approvate prevede numerosi adempimenti attuativi, molti dei quali vedono coinvolti, come concertanti o come proponenti, anche il Ministero dello sviluppo economico e quello delle infrastrutture e dei trasporti.

Altri adempimenti, invece, rientrano nella competenza dell'ISVAP, che, come è noto, è stato sottoposto, a sua volta, a un riordino. In merito, rappresento che, nell'ambito di un più ampio disegno, volto a razionalizzare gli assetti ordinamentali e organizzativi degli enti pubblici e a favorire, in prospettiva, la riduzione dei costi e le economie di scala, il Governo ha di recente avviato un'opera di riforma, che ha riguardato anche la vigilanza sul settore assicurativo. In particolare, nella consapevolezza della necessità di pervenire a un governo più unitario dei settori creditizio, assicurativo e previdenziale, la riforma approvata con il recente decreto-

legge 6 luglio 2012, n. 95, aveva originariamente disposto, in analogia con quanto previsto per le corrispondenti istituzioni di livello europeo, un'unica autorità di riferimento nei relativi settori (come l'European Insurance and Occupational Pensions Authority), l'assorbimento dei due enti preesistenti – l'Istituto di vigilanza sulle assicurazioni private e di interesse collettivo, l'ISVAP, e la Commissione di vigilanza sui fondi pensione, la COVIP – in un unico organismo di vigilanza, denominato IVARP, dotato di personalità giuridica di diritto pubblico e operante con un elevato grado di autonomia organizzativa, contabile e finanziaria. In tal modo, si intendeva favorire la semplificazione e il coordinamento delle funzioni istituzionali di controllo sugli intermediari creditizi e assicurativi e sulle gestioni finanziarie previdenziali, anche allo scopo di accrescere la tutela degli utenti.

Sebbene la riforma, nella formulazione originaria, abbia riguardato tanto l'Istituto per le assicurazioni quanto la Commissione di vigilanza sui fondi pensione, il Parlamento ha ritenuto, in sede di conversione del menzionato decreto-legge, di espungerne le disposizioni concernenti la COVIP. Si tratta, in ogni caso, di un intervento di razionalizzazione del sistema (anche delle autorità amministrative indipendenti), che consentirà una più efficace vigilanza del settore. La nuova autorità, che adesso rientra nell'ambito della Banca d'Italia, rende possibile anche un maggiore coordinamento dei controlli sugli intermediari.

L'oggetto degli adempimenti previsti dal decreto-legge n. 1 del 2012, molto articolato, comprende i seguenti temi principali: definizione dei criteri per incentivare l'utilizzo del risarcimento diretto; repressione delle frodi, che si riverberano sulle tariffe anche attraverso sistemi di *reporting* aziendale e informative periodiche; contrasto della contraffazione dei contrassegni relativi alla RC auto e il ricorso a dispositivi di rilevazione a distanza; revisione dei sistemi di liquidazione del danno; nuovi strumenti per la riduzione dei premi assicurativi (in particolare, con

l'obbligo di offerte agevolate delle società di assicurazione in relazione all'installazione della cosiddetta « scatola nera »); infine, altre iniziative per la trasparenza e la tutela dei consumatori nel rapporto contrattuale con le imprese.

Volendo entrare nel merito dello stato di attuazione delle singole misure, la definizione di criteri per incentivare l'utilizzo del risarcimento diretto, di cui all'articolo 29 del decreto-legge n. 1 del 2012, sarà oggetto di un provvedimento dell'ISVAP, previsto entro il mese di ottobre, che scioglierà i nodi, ancora aperti, relativi ai criteri di calcolo dei valori di compensazione tra l'impresa del danneggiato, tenuta ad anticipare il risarcimento, e quella del danneggiante, tenuta a sostenere il costo finale. Al riguardo, è già operativo, presso il Ministero dello sviluppo economico, un comitato tecnico, di cui fanno parte l'ISVAP, l'ANIA e i rappresentanti dei consumatori, per il necessario approfondimento della materia.

Quanto alla repressione delle frodi, che naturalmente si riverberano sulle tariffe, l'ISVAP, ai sensi dell'articolo 30 dello stesso decreto-legge, ha adottato, il 9 agosto scorso, il regolamento per la predisposizione del modello di relazione delle compagnie assicurative sulla propria attività di contrasto alle frodi. Il modello dovrà consentire di evidenziare i dati relativi alle procedure avviate in connessione alle ipotesi di frode, indicando il numero dei sinistri oggetto di approfondimento, il numero di querele e denunce presentate all'autorità giudiziaria, il relativo esito e le misure organizzative interne adottate o promosse per contrastare le frodi.

Quanto al contrasto della falsificazione dei contrassegni della RC auto e al ricorso ai dispositivi di rilevazione a distanza e controllo tecnologico, l'articolo 31 del decreto-legge contiene un'importante norma, che coinvolge direttamente diversi soggetti istituzionali. In particolare, entro il 25 settembre, sarà adottato uno schema di regolamento per la dematerializzazione dei contrassegni assicurativi e la loro sostituzione con sistemi elettronici o telematici, secondo un percorso che dovrà con-

cludersi, come previsto dalla legge, nell'arco di due anni dall'emanazione del regolamento. L'amministrazione, sulla base delle comunicazioni delle imprese di assicurazione, formerà l'elenco dei veicoli sprovvisti di assicurazione e ne darà comunicazione — con diffida a non circolare senza essersi messi in regola — ai singoli proprietari.

Negli ultimi mesi si sono svolti alcuni incontri tra i responsabili delle strutture tecniche dei centri di elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ANIA, per superare le problematiche connesse con lo scambio delle informazioni tra i rispettivi sistemi informativi. Il centro elaborazione dati della Direzione generale per la Motorizzazione gestisce, infatti, l'archivio nazionale dei veicoli (anche non iscritti al pubblico registro automobilistico), nel quale sono già memorizzate tutte le informazioni tecnico-amministrative: dati di immatricolazione e di omologazione; elenco cronologico dei proprietari; esito delle revisioni; collaudi per aggiornamenti tecnici.

In una prima fase, che sarà attivata entro il mese di settembre, si procederà all'acquisizione delle informazioni relative alle polizze assicurative, al fine di predisporre l'elenco dei veicoli sprovvisti di assicurazione.

In una seconda fase, saranno acquisite giornalmente nei sistemi della Motorizzazione tutte le movimentazioni riferite a nuove polizze.

Tali dati saranno messi a disposizione dei cittadini e delle forze dell'ordine, compresi i comandi dei vigili urbani, che già accedono, su tutto il territorio nazionale, agli archivi centralizzati della Motorizzazione, sia mediante le attuali modalità di collegamento, sia migliorandone la fruibilità tramite applicazioni disponibili su *smartphone* (si può pensare a una semplice applicazione accessibile a tutti, attraverso la quale, digitando la targa del veicolo, si viene a sapere se il veicolo è assicurato). L'aggiornamento dell'archivio in tempo reale consentirà di verificare con

certezza se il veicolo è assicurato o meno, anche tramite sistemi di rilevamento a distanza.

In merito alla revisione dei sistemi di liquidazione del danno e alla banca dati dei sinistri, di cui all'articolo 32, comma 3-*bis*, sono in corso valutazioni volte a individuare le possibili modifiche da apportare al regolamento vigente, con riferimento alla consultazione della banca dati da parte delle amministrazioni e degli operatori interessati.

Per quanto riguarda i nuovi strumenti per la riduzione dei premi assicurativi e, in particolare, l'obbligo di offerte agevolate delle società di assicurazione in relazione all'installazione della cosiddetta « scatola nera », al fine di premiare gli automobilisti virtuosi, i consumatori potranno scegliere di utilizzare le nuove formule di polizza abbinate agli strumenti tecnologici, usufruendo, nel contempo, di uno sconto significativo sul premio. È da segnalare che, anche a seguito di numerose riunioni tra i Ministeri coinvolti, l'ANIA e le imprese che costituiscono la categoria dei *service provider*, è stato possibile acquisire l'apporto costruttivo dei settori interessati, al fine di garantire la massima efficacia della regolamentazione, nel rispetto degli equilibri di mercato.

Proprio in questi giorni, quindi, previa verifica del rispetto dei principi del libero mercato comunitario, in stretto contatto con le strutture della Commissione europea, sono state completate le procedure di informazione previste per i progetti nel settore delle regolamentazioni tecniche. Abbiamo trasmesso, quindi, sia lo schema di provvedimento con cui il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico, individua i meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo, sia lo schema di decreto del Ministero dello sviluppo economico previsto dal comma 1-*ter* del citato articolo 32 del decreto-legge n. 1 del 2012.

È previsto che l'intero processo di regolazione individui i meccanismi elettronici per registrare l'attività del veicolo e definisca le modalità di raccolta, gestione e utilizzo dei dati rilevati dai meccanismi

elettronici (la cosiddetta « scatola nera »), nonché l'interoperabilità degli stessi nel passaggio tra imprese assicurative diverse.

Infine, è prevista la definizione di uno *standard* tecnologico comune per la raccolta, la gestione e l'utilizzo dei dati, al quale le imprese saranno tenute ad adeguarsi nel termine di due anni.

Come già anticipato dal commissario straordinario dell'ISVAP, è stato trasmesso al Garante per la protezione dei dati personali e al Ministero per lo sviluppo economico uno schema di provvedimento, che sarà posto in pubblica consultazione in tempi brevi.

Le iniziative per la trasparenza e la tutela dei consumatori hanno rappresentato un *focus* importante all'interno del decreto-legge n. 1 del 2012. È necessario varare norme *ad hoc*, al fine di predisporre uno *standard* di modalità operative per l'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 34, relativo all'obbligo di informativa al cliente sulle tariffe di tre diverse compagnie.

Lo schema di regolamento, a tal fine predisposto, è stato oggetto di consultazione pubblica, terminata il 25 luglio. La relazione svolta dal commissario straordinario dell'ISVAP presso la 10^a Commissione del Senato della Repubblica, il 31 luglio 2012, ha evidenziato che sono pervenuti circa 3.400 messaggi, per la maggior parte dagli intermediari di assicurazione, che in gran numero hanno criticato la normativa cui il regolamento dovrebbe dare attuazione. L'ISVAP, quindi, sta completando l'esame delle numerose osservazioni pervenute, al fine di tenerne conto, per quanto possibile, nel successivo *iter* di attuazione.

Un'altra importante misura in favore dei consumatori prevede la predisposizione di una relazione semestrale dell'ISVAP, da pubblicare tramite Internet, sull'efficacia delle disposizioni di trasparenza.

Desidero, infine, ricordare che numerose altre disposizioni riguardano il mercato assicurativo diverso dalla RC auto, in coerenza con l'obiettivo del Governo di consentire una maggiore possibilità di scelta

per i cittadini e un maggior grado di concorrenzialità tra le imprese assicuratrici.

L'articolo 28 del decreto-legge n. 1 del 2012 ha, infatti, previsto che le banche, gli istituti di credito e gli intermediari finanziari, qualora condizionino l'erogazione del mutuo immobiliare o del credito al consumo alla stipula di un contratto di assicurazione sulla vita, siano tenuti a sottoporre al cliente almeno due preventivi di due differenti gruppi assicurativi non riconducibili alle banche, agli istituti di credito e agli intermediari finanziari stessi. Il cliente, quindi, potrà scegliere liberamente sul mercato la polizza vita più conveniente, e la banca sarà obbligata ad accettare senza variare le condizioni offerte per l'erogazione del mutuo.

Al riguardo, l'Istituto di vigilanza ha definitivamente adottato il regolamento n. 40 del 3 maggio 2012.

L'articolo 36 del decreto-legge n. 201 del 2011 (cosiddetto «salva Italia») ha stabilito, per i titolari di cariche negli organi gestionali di sorveglianza e di controllo, e per i funzionari di vertice di impresa o gruppi di imprese operanti nei mercati del credito assicurativi e finanziari, il divieto di assumere o esercitare analoghe cariche in imprese o gruppi di imprese concorrenti (*interlocking directorate*). Al fine di disciplinare il procedimento amministrativo di decadenza dalle cariche detenute in violazione del predetto divieto, l'ISVAP e la Banca d'Italia hanno approvato, rispettivamente, il regolamento 18 giugno 2012, n. 42, e il provvedimento 22 giugno 2012.

In tal modo, è stata arginata una delle più sentite criticità del settore assicurativo (e non solo), legata alla possibilità di partecipazioni personali incrociate nei mercati del credito e finanziario, che limitava di fatto, come pure indicato in più occasioni dall'*Antitrust*, una corretta dinamica concorrenziale tra le diverse imprese nei mercati di riferimento, a causa dell'interconnessione tra gli organi di governo (gestionali, di sorveglianza e controllo) delle varie aziende.

Tornando allo specifico settore della RC auto, e traendo qualche conclusione,

devo evidenziare che il decreto-legge n. 1 del 2012 prevede numerose norme immediatamente operative, quali quelle in materia di nuovi criteri di valutazione delle lesioni di lieve entità, di rimodulazione del sistema sanzionatorio per frodi e di consultazione delle banche dati sinistri.

Le altre norme del decreto-legge sono state già attuate, o sono in fase di attuazione.

Naturalmente, l'audizione odierna ha anche l'obiettivo di raccogliere dagli onorevoli deputati sollecitazioni e suggerimenti, di cui faremo tesoro per individuare ulteriori interventi normativi a favore della concorrenza e dei consumatori.

PRESIDENTE. Do la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti e formulare osservazioni.

SERGIO ANTONIO D'ANTONI. Ringrazio il Ministro, oltre che per la disponibilità dimostrata, per la puntuale ricostruzione degli impegni assunti, nonché per l'illustrazione di quanto si sta facendo per attuare le disposizioni recate dal decreto-legge n. 1 del 2012.

Penso, innanzitutto, che il percorso avviato vada stimolato e, anzi, reso immediatamente esecutivo in tutti i casi in cui ciò è possibile. Da quel che ho sentito — alcune tra le norme non immediatamente operative del menzionato decreto-legge sono state attuate; altre, invece, sono in via di attuazione —, dovrebbe essere possibile, in questa fase, imprimere un'accelerazione.

La completa attuazione delle richiamate previsioni legislative è molto importante, soprattutto in considerazione della scarsa concorrenza che caratterizza il settore della RC auto: essendo tale assicurazione obbligatoria, la concorrenza è fondamentale. Come tutti sanno, le tariffe praticate in Italia sono mediamente più alte delle tariffe europee. Ebbene, la maggiore onerosità delle tariffe italiane non è giustificata, a mio avviso, da situazioni oggettive, ma è dovuta a una scarsa concorrenza tra le compagnie.

Si deve fare in modo, dunque, che ai provvedimenti legislativi approvati dal Parlamento, agli atti di indirizzo della Commissione e alle attività finora svolte dal Governo sia dato sollecitamente un seguito. Il risultato deve essere quello di abbassare le tariffe assicurative, le quali sono aumentate in maniera spropositata nel corso di questi anni (non nell'ultimo, per fortuna).

È auspicabile che il divario tra le tariffe italiane e quelle praticate negli altri Paesi possa essere recuperato attraverso una vera concorrenza: non abbiamo altri strumenti. Il Ministro ha giustamente richiamato la normativa europea. È chiaro che, per il fatto di essere all'interno di un mercato concorrenziale controllato dall'Europa, tutto quello che dobbiamo fare, attraverso gli organi di controllo e attraverso una pressione forte sulle compagnie d'assicurazione, è garantire la concorrenza.

La situazione è aggravata dal fenomeno delle frodi, che, obiettivamente, sta diventando un vero e proprio alibi per le compagnie di assicurazione. Nessuno nega che le frodi ci siano. Tuttavia, questo fatto non può essere utilizzato per dare vita a situazioni effettivamente scandalose.

Ormai, in alcune città del Mezzogiorno — in particolare a Napoli, ma non solo —, abbiamo tariffe doppie rispetto a quelle di Milano e quasi doppie rispetto a quelle di Roma. Per i neopatentati, le tariffe superano addirittura il doppio. Eppure, il neopatentato è un guidatore che non ha avuto incidenti e che non ha commesso frodi. Non si comprende, quindi, per quale ragione lo si giudichi, aprioristicamente, un contraente più rischioso, e gli si chiedi, sulla base di tale aprioristica valutazione, un premio medio di 4.032 euro, a fronte di una media di 2.200 euro a Milano e di 2.700 euro a Roma. Francamente, non esiste una sola giustificazione! Anche avendo riguardo ai soggetti non neopatentati, cui è associato un rischio minore, il premio medio richiesto è 1.214 euro, a fronte di 611 euro a Milano e 786 euro a Roma. C'è un motivo che lo giustifica? Non esiste.

Tra l'altro, per ammissione della stessa ANIA, nell'ultimo anno, le frodi sono diminuite, per effetto dell'azione di pressione che tutti abbiamo operato, del clima nuovo, o anche della crisi. Di fatto, per una serie di ragioni, il fenomeno delle frodi si è ridotto. Ciò nonostante, non sono assolutamente diminuiti i premi richiesti dalle compagnie assicurative per le polizze RC auto. Al contrario, nelle città che ho menzionato, i premi sono addirittura aumentati!

Francamente, con la grave crisi in atto, con le situazioni che viviamo, è inaccettabile che, in una zona debole del Paese, debba esistere anche un balzello ulteriore, fondato, peraltro, su un pericolo presunto. Penso che si debba fare di tutto perché questi comportamenti abbiano termine.

La mia richiesta più importante riguarda un intervento che assicuri, insieme, l'attuazione di tutto quanto è necessario per contrastare efficacemente le frodi e una forte attività di persuasione sulle compagnie, affinché cessi il fenomeno da me denunciato.

Esistono, peraltro, oltre alle nuove tecnologie (la cosiddetta « scatola nera », ad esempio), altre iniziative. Qualche comune, ad esempio, ha deliberato di formare un elenco degli automobilisti virtuosi, per incentivare i comportamenti corretti e, insieme, per ottenere una riduzione dei premi assicurativi.

Mi risulta che alcune di tali iniziative stanno avendo successo. Perché, allora, non pensare a iniziative nazionali, del Ministero, anziché lasciare l'iniziativa ai singoli comuni? Perché non pensare — ancora meglio — alla stipula di una convenzione tra il Ministero e i singoli comuni, per disporre di uno strumento che dia uno stimolo contro le frodi e, contemporaneamente, faccia abbassare le tariffe? Io penso che questo potrebbe essere un percorso concreto. Se il Ministero si facesse promotore di una convenzione con i comuni, attraverso l'ANCI, questo potrebbe essere di aiuto.

Infine, l'attuazione dello schema proposto dovrebbe essere accompagnata da una forte azione di rivalutazione del set-

tore assicurativo. In Italia, infatti, le assicurazioni come la RC auto — mi riferisco, sostanzialmente, al ramo danni, poiché il ramo vita è un caso a parte — sono molto meno « simpatiche » rispetto a quello che dovrebbero essere. Il fatto che il nostro Paese, nonostante la diffusione di patrimoni e attività economiche che lo caratterizza, sia collocato dopo tutti gli altri Paesi europei, per quanto riguarda le polizze del ramo danni diverse dalla RC auto, significa che molti cittadini sono sprovvisti di quelle tutele che dovrebbero avere.

Se si incrementasse maggiormente la cultura dell'assicurazione, avremmo una situazione sicuramente favorevole alle compagnie assicurative, ma anche al cittadino.

Tuttavia, da questo punto di vista, le compagnie non hanno fatto granché: hanno mantenuto tariffe sempre più alte e fastidiose per la RC auto, accontentandosi delle loro fette di mercato, e nulla hanno fatto per favorire la diffusione delle altre polizze del ramo danni. Io lo considero un grave errore.

È giustissima la norma del decreto-legge cosiddetto « Salva Italia » che stabilisce il divieto di *interlocking*. Spero che la si stia applicando, come il Ministro ha dichiarato, e che essa aiuti a evitare incroci pericolosi per la concorrenza.

Se, contemporaneamente, lanciassimo un segnale, il Ministero da un lato e il Parlamento dall'altro, per far capire in maniera chiara che le tariffe ingiustificate — ho citato degli esempi concreti — devono essere debellate, aiuteremmo sicuramente i cittadini e ageveremmo anche lo sviluppo delle assicurazioni.

FRANCESCO BARBATO. Signor presidente, la ringrazio, innanzitutto, per aver dato riscontro alla lettera che le ho inviato il 27 giugno 2012, con la quale le chiedevo l'audizione del Ministro dello sviluppo economico sulle tematiche del settore assicurativo. Ho assunto tale iniziativa perché ritenevo già da tempo, e ritengo tuttora, che taluni fenomeni manifestatisi in tale ambito, oggi ampiamente diffusi, rappre-

sentino una vera emergenza per i cittadini e per il Paese. Ringrazio, naturalmente, anche il signor Ministro dello sviluppo economico, anche a nome del gruppo parlamentare dell'Italia dei Valori.

Circa un anno fa, signor Ministro, io e gli altri deputati del mio gruppo le abbiamo accordato la nostra fiducia, quando il Governo Monti si è presentato alle Camere, perché parlavate di equità, di interventi giusti, di moralizzazione della vita pubblica: perché usavate, insomma, un linguaggio che è nelle nostre corde. Purtroppo, dopo il voto di fiducia, abbiamo dovuto riscontrare — a noi piace fare politica entrando nel merito delle questioni, valutando fatti e argomenti — un grande fallimento del Governo Monti, anche per quanto riguarda le questioni assicurative, signor Ministro.

Citerò, ora, una data e una dichiarazione. Era il 26 marzo 2010. Negli uffici della Rothschild, *advisor* con Banca IMI del venditore Metasystem, l'acquirente dichiarava che restava grande spazio per crescere in Italia e per espandersi all'estero. Vi dirò più avanti chi rendeva questa dichiarazione e perché.

In occasione dell'adozione del decreto-legge n. 1 del 2012 (cosiddetto decreto liberalizzazioni), è stata sbandierata una serie di iniziative, che dovevano incidere nel settore assicurativo soprattutto per ottenere un risultato: ridurre i costi, insopportabili per gli italiani, in particolar modo in alcuni territori.

Da tecnico, signor Ministro, non sa — come so io, che sono politico e che giro per Napoli — che per assicurare un motorino servono, a Napoli, dai 1.500 ai 2.000 euro. Ciò significa che l'assicurazione per la responsabilità civile costa più del motorino (che, usato, costa molto meno). È forse questa la ragione per la quale il 68 per cento dei ciclomotori che circolano a Napoli sono sprovvisti di assicurazione.

Voglio assolvere le persone che circolano senza assicurazione? No. Voglio individuare una responsabilità politica, da ascrivere, a mio avviso, a chi crea le condizioni socio-economiche che rendono impossibile rispettare la legge. Da un lato,

infatti, è sancito l'obbligo assicurativo per i veicoli a motore; dall'altro, non mettete il cittadino normale nella condizione di assicurare un motorino, un'autovettura o un autocarro, a Napoli, a Reggio Calabria o a Palermo, perché, come rilevato dal collega del Partito Democratico, le compagnie assicurative chiedono, in tali città, premi di gran lunga superiori a quelli praticati altrove. Assicurarsi per la prima volta costa, a Napoli, fino a 8.000 euro per un'auto di media cilindrata che si assicura con la classe d'ingresso (la XIV).

Ebbene, come può un giovane operaio, che deve acquistare un'autovettura da utilizzare per lavoro, pagare un premio assicurativo che oscilla tra i 4.000 e i 7.800 euro?

Devo riconoscere al presidente Conte di avere guidato in maniera illuminata i lavori della Commissione. Grazie all'impegno del presidente e di tutti noi, abbiamo potuto scandagliare in maniera dettagliata le ragioni che determinavano queste tariffe insopportabili, tra le quali, non ultimo, il diffuso fenomeno dei sinistri falsi.

È fin troppo evidente che, quando gli attuari determinano le tariffe per conto delle compagnie di assicurazione, lo fanno avendo riguardo all'entità degli indennizzi corrisposti ai danneggiati, la cui *magna pars* è assorbita dal costo dei sinistri falsi, che hanno un peso davvero insopportabile.

Il presidente mi ha concesso l'onore di fare da relatore sul provvedimento volto a istituire un sistema di prevenzione delle frodi nel settore assicurativo. A proposito, lo sa, signor Ministro, che l'Italia è uno dei pochi Paesi europei a non essere dotato di un'agenzia antifrode assicurativa? In Germania, in Inghilterra e in Francia, invece, esistono già. Vogliamo fare gli europei vestendoci da primitivi? Ce lo dica. Il 30 giugno 2011 la Commissione ha approvato il predetto provvedimento in sede legislativa. Attualmente, esso è all'esame, in sede referente, della 10^a Commissione permanente del Senato, presso la quale l'*iter* ha subito un rallentamento.

Sebbene il Governo abbia ritenuto di avvalersi del lavoro parlamentare, introducendo nel decreto-legge n. 1 del 2012,

sulle liberalizzazioni, alcune tra le norme elaborate dalla Commissione, alla fine, signor Ministro, il risultato è che, dopo il provvedimento dell'agosto scorso, la RC auto è più cara del 2 per cento. *Il Giornale* del 27 agosto 2012 titolava, infatti: «Caropolizza, da marzo RC auto più pesante del 2 per cento».

Signor Ministro, il suo fallimento risulta *per tabulas*: il provvedimento adottato dal Governo su sua iniziativa ha contraddetto le tante parole spese a proposito della riduzione delle tariffe RC auto. Come dicevo, io valuto le questioni nel merito; e anche lei, che è stato un *manager* brillante, signor Ministro, conosce benissimo la valutazione per obiettivi. Solitamente, si ha riguardo, in corso d'anno, alle relazioni trimestrali e semestrali. Ebbene, lei porta in Commissione, oggi, il suo fallimento, signor Ministro: il provvedimento sulle liberalizzazioni non ha aiutato gli italiani, perché le tariffe della RC auto sono aumentate!

L'articolo 32 del decreto-legge n. 1 del 2012 ha previsto la possibilità di installare, con il consenso dell'assicurato, meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo. Si tratta delle cosiddette «scatole nere», a proposito delle quali viene in considerazione un nome noto: Montezemolo. Nel commentare l'introduzione della «scatola nera», molti hanno scritto: «Montezemolo ringrazia Monti». Signor Ministro, con il provvedimento sulle liberalizzazioni non avete fatto ridurre le tariffe RC auto; avete favorito, invece, Montezemolo, al quale fa capo la società Octo Telematics, oggetto dell'operazione perfezionata presso lo studio Rothschild, cui ho fatto riferimento in precedenza, tramite il fondo Charme II, gestito dalla Montezemolo & Partners SGR. Peraltro, operando la predetta società in una situazione di sostanziale monopolio, si comprende come l'amministratore delegato della Montezemolo & Partners SGR abbia potuto rendere, con riferimento alle prospettive future della Octo Telematics, la dichiarazione ottimistica che ho già riferito. Insomma, l'unico che è «cresciuto»

con il provvedimento del Governo Monti è stato Montezemolo. È solo lui che deve ringraziarvi.

Faccio spesso da portavoce degli italiani in Parlamento. In tale veste, posso dire che essi hanno perso considerazione e rispetto per il Governo. È vero che siete tecnici, ma quando la politica non dà risposte e, soprattutto, non mette gli italiani nella condizione di « campare » onestamente, il risultato non può essere diverso.

Parlo con i documenti alla mano: l'articolo 32 del decreto-legge n. 1 del 2012 prevede la possibilità di installare la « scatola nera », ma l'unico che trae vantaggio dal provvedimento — che avrebbe dovuto produrre una riduzione delle tariffe assicurative — è Montezemolo, mentre gli italiani continuano a corrispondere premi sempre più elevati per le polizze RC auto.

Signor Ministro, noi siamo abituati a essere operativi e concreti. Perciò, nel momento in cui denunciavamo che qualcosa non funziona, vi diciamo anche come fare per rimediare. L'abbiamo fatto anche in questo caso, ma non ci avete ascoltato: le vostre iniziative non hanno dato frutti concreti, non hanno portato alcuna utilità agli italiani.

In considerazione della perdurante inadempienza dell'Esecutivo (o del suo fallimento, se vogliamo chiamarlo in questo modo), e al di là di quanto avrà modo di dire in sede di replica, signor Ministro — naturalmente, la ascolterò con molta attenzione —, preannuncio a lei e al presidente Conte che presenterò una proposta di risoluzione in Commissione.

Vogliamo fare in modo che il Governo produca atti che servano agli italiani. In particolare, vogliamo impegnarlo a istituire una struttura pubblica dedicata alla repressione e prevenzione delle frodi nel settore delle assicurazioni RC auto. Tale organismo dovrà avere funzioni di *intelligence*, dovrà essere operativo e dovrà sgombrare il campo dai sinistri falsi, dalle frodi alle compagnie di assicurazione, per togliere a queste ultime l'alibi cui ricorrono per aumentare le tariffe della RC auto. A Napoli si dice: « Tu picchi me, e io picchio il ciuccio ! ». In altre parole, le com-

pagnie tendono ad aumentare le tariffe per compensare l'aumento dei costi dei sinistri, dovuto alle frodi: è questo il circolo vizioso che dobbiamo interrompere.

Vogliamo sostenere il lavoro delle compagnie, ma queste non devono scappare, perché non ci piacciono i disertori. Io vengo dal napoletano, zona in cui certi fenomeni sono abbastanza diffusi. Tuttavia, signor Ministro, neanche in situazioni come questa si scappa: si potenzino, piuttosto, i presidi; si vada alla guerra.

L'istituzione di una struttura di *intelligence* che funzioni, operativa ed efficace, analoga a quelle che esistono in altri Paesi europei, può fare in modo che le compagnie non abbandonino certi territori, generando quel fenomeno di « desertificazione » su cui la Commissione si è soffermata, a suo tempo, nell'ambito dell'istruttoria legislativa sulle proposte di legge n. 2699-ter, approvata dal Senato, e n. 1964, a mia prima firma.

Al Sud, signor Ministro, le compagnie di assicurazione hanno smantellato non soltanto gli ispettorati sinistri, ma anche la rete delle agenzie. Ciò significa che le compagnie non forniscono più, a tanti cittadini italiani, un servizio che questi hanno necessità di ricevere, e si sottraggono, di fatto, all'obbligo a contrarre connesso con l'obbligatorietà della RC auto.

Signor Ministro, tutti i cittadini devono essere posti nella condizione di rivolgersi a un'agenzia assicurativa, per chiedere un preventivo, per stipulare un contratto, per ricevere consulenza e assistenza in caso di sinistro. Non è giusto che un cittadino di Reggio Calabria o Casal di Principe non trovi un'agenzia cui fare riferimento per le proprie necessità. Anche a Casal di Principe, a Reggio Calabria e a Napoli ci sono tantissime persone perbene, che patiscono un danno per colpa delle persone scorrette: perché lo Stato italiano li obbliga a munirsi di una polizza RC auto, ma non garantisce il relativo servizio? Le compagnie di assicurazione gestiscono un servizio di pubblico interesse: se la polizza RC auto è resa obbligatoria dalla legge, sono tenute a farla ottenere a chiunque ne faccia richiesta.

Per questa ragione ho presentato, lo scorso anno, una proposta di legge volta a garantire un più equo federalismo assicurativo (forse, tale locuzione piacerà alla Lega). Ciò significa che le compagnie, in rapporto al volume di affari, al portafoglio complessivo per RC auto e alla popolazione residente in ciascuna regione, dovranno garantire la presenza di un certo numero di agenzie, regione per regione. Non può accadere che la stessa compagnia abbia 300 agenzie in Veneto e 3 in Calabria! Se la popolazione residente nelle due regioni è la stessa, la compagnia deve avere lo stesso numero di agenzie in Calabria e in Veneto, almeno per quanto riguarda la RC auto, per la quale esiste l'obbligo a contrarre. Se le imprese assicurative non vogliono sviluppare, nelle regioni meridionali, gli altri rami, sono libere di seguire tale politica aziendale. A me sembra, però, che il loro disinteresse riguardi proprio l'assicurazione RC auto. Per questo bisogna creare un vincolo. Anche questo tema sarà contemplato dalla proposta di risoluzione che mi accingo a presentare.

Inoltre, signor Ministro, mi sforzo di contribuire a fare buone leggi. Da questo punto di vista, viene in considerazione l'articolo 13 del decreto-legge n. 95 del 2012, istitutivo dell'IVASS, che succederà in tutte le funzioni, competenze, poteri e rapporti attivi e passivi facenti capo all'ISVAP.

Lei, signor Ministro, è un *manager* e, quindi, conosce benissimo la differenza tra parole e fatti. Ai sensi del comma 4 del medesimo articolo 13, l'IVASS e i componenti dei suoi organi operano con piena autonomia e indipendenza e non sono sottoposti alle direttive di altri soggetti pubblici o privati. Tuttavia, il successivo comma 11 stabilisce che presidente dell'Istituto è il direttore generale della Banca d'Italia. Mi domando, quindi, come possa essere autonomo un organismo che ha come presidente il direttore generale di un'altra struttura pubblica.

Insomma, l'Istituto che vigilerà sul settore assicurativo non sarà più autonomo, a dispetto della ricordata previsione legi-

slativa, che si risolve in una palese contraddizione (in termini, nonché operativa).

Peraltro, sono membri del consiglio il presidente, nella persona del direttore generale della Banca d'Italia, e due consiglieri, nominati su proposta del Governatore della stessa Banca d'Italia, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico. Di quale autonomia parliamo, signor Ministro?

La nuova architettura della vigilanza assicurativa, come definita nel decreto-legge n. 95 del 2012, è davvero barocca, e non serve a nulla. Non avete riformato alcunché. Non state attuando vere riforme. La riprova di ciò che affermo si può vedere nel fatto che avete mantenuto la Commissione di vigilanza sui fondi pensione (COVIP), le cui funzioni, come lei stesso ha dichiarato, signor Ministro, appaiono *parva res* e, comunque, residuali rispetto a quelle dell'ISVAP.

In proposito, ho da rivolgerle altre domande, signor Ministro.

Perché è ancora in carica il *management* dell'ISVAP? Perché non è stato sostituito, nonostante l'ISVAP sia stato coinvolto, come abbiamo appreso da svariati articoli pubblicati da *L'Espresso*, in attività alquanto oscure? Mi riferisco, ad esempio, alla gestione del gruppo assicurativo Fondiaria-SAI e all'operazione con UNIPOL, a proposito delle quali si leggono notizie che hanno dell'incredibile. Nessuno sapeva del « papello » che ratificava i *desiderata* della famiglia Ligresti? Guarda caso, il documento è stato scoperto dalla magistratura. Perché non riusciamo a eliminare a livello amministrativo zone d'ombra o strane relazioni, e dobbiamo aspettare sempre l'iniziativa di qualche procura della Repubblica? Che si parli di Profumo, di Geronzi, di Bolloré o di Ligresti, perché dobbiamo sempre aspettare che si muova la magistratura?

Vorrei sapere da lei, signor Ministro, perché non siano stati sostituiti i vertici dell'ISVAP. Perché il *management* dell'Istituto è ancora tutto al suo posto, nonostante le innegabili carenze nell'azione di vigilanza rispetto alla vicenda Fondiaria-SAI?

Di tale argomento parlo con una certa amarezza, perché opero da anni nel settore delle assicurazioni. La prima compagnia per la quale ho lavorato è stata proprio Fondiaria, un'impresa assicurativa di assoluto rilievo trent'anni fa, come la SAI. Perché non si fa pulizia nell'ISVAP, che ha tenuto un atteggiamento quanto meno omissivo nella vicenda Fondiaria-SAI, mentre non ha esitato a porre in liquidazione coatta amministrativa una piccola compagnia assicurativa, la società Progress assicurazioni spa, pregiudicandone, in tal modo, ogni prospettiva di rilancio?

Così non funziona; così non va bene, signor Ministro. Nei fatti, non si vedono i frutti di quell'opera di moralizzazione che il vostro Governo si era impegnato a perseguire. Mi trovo a doverle illustrare situazioni in merito alle quali non so cosa risponderà, signor Ministro, ma è questo lo stato di fatto, a quasi un anno dall'insediamento del Governo Monti. D'altra parte, la qualità dell'azione di un Governo si valuta in base agli atti e ai fatti che esso produce.

Per questa ragione, signor presidente, le chiedo che una seduta di *question-time* sia dedicata ai temi assicurativi. Vogliamo far luce in tale settore, vogliamo controllare, attivando i nostri poteri di sindacato ispettivo. Tra i compiti di un deputato, in special modo di un deputato di opposizione, quale io sono, vi è anche quello di fare piena luce su eventuali zone d'ombra, come quelle che, purtroppo, hanno connotato l'azione di vigilanza dell'ISVAP.

BRUNO CESARIO. Anch'io la ringrazio, signor Ministro, per avere accolto il nostro invito.

L'argomento oggetto dell'audizione odierna, opportunamente posto in risalto dai colleghi, riguarda la vita quotidiana dei cittadini, i quali ci sollecitano costantemente a risolvere alcune questioni, concernenti il settore assicurativo, che non sono mai state affrontate nel modo giusto.

È di qualche anno fa una mia interrogazione a risposta immediata in materia, e molti colleghi si sono fatti promotori,

negli ultimi anni, di svariate iniziative. Alla fine, però, mentre parliamo, discutiamo e proponiamo, le tariffe della RC auto aumentano incessantemente.

Le compagnie lamentano l'alto numero di frodi e i danni che oggettivamente ne derivano. Tuttavia, dobbiamo considerare che il Paese sta vivendo una situazione di pesantissima difficoltà economica. In tale contesto, appare lecito ricondurre il calo verificatosi nelle immatricolazioni di autoveicoli non soltanto alla crisi situazione economica in atto, ma anche all'entità dei premi RC auto richiesti in alcuni territori (nell'area del napoletano, ad esempio, si può parlare di un vero e proprio crollo delle immatricolazioni).

Un ulteriore aspetto emerge dall'ultima Relazione annuale dell'ISVAP, nella quale si evidenzia un forte incremento della contraffazione dei contrassegni assicurativi. Si passa, quindi, dalla truffa alla necessità: il nucleo familiare in cui l'unico genitore che lavora è costretto a utilizzare l'auto per lavoro, mentre i figli vanno a scuola con il motorino, non è in condizione di affrontare una spesa assicurativa esorbitante, generata da tariffe assurde.

Qualche tempo fa, anch'io ho segnalato come già in Brasile, per contrastare le frodi assicurative, sia stata resa obbligatoria l'installazione di una *clear box* (cosiddetta « scatola nera ») sulle nuove auto. Alcune compagnie sono già andate in questa direzione. È necessario, però, che le compagnie investano sulla sicurezza, sull'*intelligence*, potenziando i centri di liquidazione. Soltanto in questo modo potrà diventare un ricordo la figura del testimone di mestiere, che ancora oggi frequenta le nostre aule giudiziarie.

Non è possibile che paghino sempre i deboli. Le tariffe devono essere determinate con gli stessi parametri in tutto il territorio nazionale. Non è possibile che alcune zone siano considerate di serie A e altre di serie B. Gli automobilisti corretti devono essere premiati, non penalizzati a causa di quelli scorretti, ma bisogna individuare meccanismi che tutelino anche le compagnie.

Accanto alle misure cui ho accennato, appare necessario istituire un'agenzia antifrode. Incrociando le informazioni contenute nelle banche dati esistenti, e con il supporto dei comuni — il collega D'Antoni proponeva di coinvolgere l'ANCI —, dobbiamo riuscire a organizzare una rete di controllo più stringente e a modificare una situazione divenuta ormai insostenibile.

C'è anche il fenomeno delle residenze fasulle: molti, infatti, spostano la propria residenza in comuni dove le polizze costano meno. Non sono pochi, peraltro, i cittadini che si rivolgono a noi politici, perché non riescono a ottenere una polizza RC auto, nonostante la legge ne prescriva l'obbligatorietà.

Insomma, occorre affrontare nel modo giusto una serie di questioni.

A mio avviso, una riduzione delle tariffe RC auto potrebbe aiutare anche il mercato dell'auto. Credo, infatti, che l'assicurazione più costosa possa agire da zavorra: a Napoli, ad esempio, la polizza RC auto incide sul *budget* mensile più della rata per l'acquisto di un'automobile. Siamo veramente al paradosso!

Più che agire contro le compagnie, bisogna ragionare con esse. Dobbiamo instaurare un confronto, per trovare le soluzioni più opportune, anche con quelle compagnie che hanno deciso di non investire più su quei territori che non assicurano un ritorno economico. Poiché siamo tutti italiani, non devono esserci, tra noi, cittadini di serie B.

Signor Ministro, potrebbe essere ricordato tra i suoi meriti quello di avere dato soluzione a questioni che non possono più essere sottovalutate, di cui molti hanno già tentato di occuparsi, ma invano. Tantissime famiglie ci chiedono di modificare una situazione diventata oramai insopportabile. Molte persone perbene, che non hanno la possibilità di pagare i premi per la RC auto richiesti loro dalle compagnie assicurative, non sanno cosa dire ai figli che hanno bisogno di un motorino. Tra l'altro, poiché sono avvocato, conosco bene il calvario che devono affrontare le persone danneggiate da veicoli privi di assicurazione. Poiché la situazione è diventata

realmente drammatica, è necessario e urgente fare qualcosa (introduzione della « scatola nera », monitoraggio, agenzia antifrode e via scorrendo).

Ha ragione il collega D'Antoni quando afferma che il neopatentato va incentivato, non penalizzato. Oltre ai tanti sacrifici cui si assoggettano quotidianamente, i genitori devono sopportare l'onere derivante dalla mancanza di fiducia nei loro figli, considerati già in partenza a maggior rischio di sinistri stradali. Proviamo a fare il contrario: senza comminare alcuna condanna preventiva, concediamo fiducia ai giovani, garantendo, allo stesso tempo, un monitoraggio più completo. Ovviamente, chi sbaglia deve pagare, perché nessuno può pensare di poter fare ciò che vuole. Purtroppo, in questi anni si è consentito di tutto, e siamo passati, talvolta, da un eccesso all'altro: prima, si è largheggiato con i finanziamenti e con i *leasing*; adesso, invece, è tutto fermo.

Il collega Barbato sottolineava come l'abbandono di alcuni territori da parte delle compagnie, tradottosi nella chiusura di innumerevoli agenzie, abbia generato drammatiche ricadute occupazionali. I lavoratori licenziati non hanno trovato una nuova occupazione, e io stesso sono a conoscenza di tantissime situazioni di difficoltà. La chiusura delle agenzie è stata come un uragano per l'economia delle aree interessate.

Penso che le compagnie debbano trovare soluzioni più equilibrate. È inutile fare guerre. Piuttosto, bisogna ragionare insieme, per individuare, in relazione a ciascun problema, la soluzione più idonea. È legittimo punire chi commette truffe in danno delle compagnie assicurative. Non credo sia giusto, invece, imporre continui ed ingiustificati aumenti delle tariffe agli automobilisti che si comportano correttamente.

COSIMO VENTUCCI. Anch'io ringrazio il Ministro Passera per il modo schietto e chiaro con cui ha relazionato su quanto sta accadendo nel mondo assicurativo. Devo ringraziarlo anche perché gran parte delle disposizioni che la Commissione ha

elaborato, dopo un'istruttoria durata circa un anno, è confluita negli articoli da 29 a 34-ter del decreto-legge n. 1 del 2012.

Ascoltando i miei colleghi, oggi, ho avvertito un certo disagio: arrivati alla parte finale di un lavoro molto importante, ci rendiamo conto che non ha ricevuto adeguata considerazione — di certo, non da parte della Commissione — una situazione che produce i suoi effetti dannosi a monte. Sembra, in effetti, che il circolo vizioso determinatosi nel settore dell'assicurazione RC auto sia originato principalmente dalle frodi.

Signor Ministro, il primo approccio della Commissione con i vari interlocutori interessati è stato sconcertante. Le audizioni dei rappresentanti dell'ACI, dell'ISVAP, dell'ANIA, dell'Arma dei Carabinieri, della Guardia di finanza, della Polizia, del Ministero dell'interno e del Ministero dei trasporti ci hanno consentito di accertare che i molteplici sistemi informativi esistenti non dialogavano tra loro, con una conseguente dispersione delle tante informazioni disponibili. È emersa, talvolta, una sorta di gelosia, sia per la sfera di potere attribuito, sia per le informazioni possedute, sebbene queste siano state raccolte nell'esercizio di funzioni pubbliche, riferibili, in quanto tali, alla pubblica amministrazione nel suo complesso.

Tornando alle frodi, come diceva l'amico e collega Cesario, non dobbiamo concentrare la nostra attenzione, ad esempio, sulla situazione del povero padre di famiglia, il cui figliolo è costretto a utilizzare un motorino che mette a rischio la sua stessa vita, ma dobbiamo guardare, piuttosto, alle cause che originano certi fenomeni.

Ai sensi dell'articolo 34, comma 3-ter, del decreto-legge n. 1 del 2012, l'ISVAP predispone, con cadenza semestrale, un'apposita relazione sull'efficacia delle disposizioni recate dal medesimo articolo, da pubblicare per via telematica sul proprio sito internet. Poiché tale termine è trascorso senza che la menzionata relazione sia stata pubblicata, sarebbe stato opportuno che l'Istituto di vigilanza comunicasse alla Commissione finanze di

quanto tempo ha ancora bisogno per adempiere. Invece, non l'ha fatto. In questa e in simili omissioni è ravvisabile, a mio parere, una mancanza di cultura gestionale da parte della pubblica amministrazione.

La possibilità di installare la cosiddetta « scatola nera » potrà sembrare un *escamotage* banale, ma il Parlamento si è orientato in tal senso in base a una precisa motivazione. A noi non interessa se il dispositivo elettronico in questione sarà costruito dall'azienda che fa capo a Montezemolo o da quella riconducibile, ad esempio, a Di Pietro (in realtà, quest'ultimo non possiede un'azienda che realizza simili prodotti) o a un altro soggetto ancora: ciò che conta è che la « scatola nera », in base a esperienze analoghe, può produrre determinati effetti.

Vantando una discreta anzianità parlamentare, ricordo, signor Ministro, quando esaminammo, nel 1995, un provvedimento che proponeva l'installazione su ogni velivolo, anche il più piccolo che si alzasse nei cieli della nostra Repubblica, del GPS, che allora costava l'equivalente di 1.500 euro. Nessuno, in Parlamento, sapeva di cosa si parlasse. Io, che venivo da un'esperienza di dirigenza presso una compagnia aerea, spiegai come stavano le cose, e il provvedimento fu approvato. Oggi, il GPS costa meno di qualche centinaio di euro ed è scaricabile su un telefonino. Si tratta di un dispositivo che, tramite la localizzazione, può consentire di salvare vite umane. Possiamo affermare, in maniera forse enfatica, che la funzione della cosiddetta « scatola nera » è la medesima: è uno degli strumenti che possiamo mettere in campo per raggiungere i nostri obiettivi, anche se non l'unico.

Quello che manca — e vorrei che lei assumesse un impegno in tal senso — è la creazione di un organismo *ad hoc*, come quello contemplato dal testo approvato dalla Commissione a giugno dello scorso anno, capace di unificare e gestire a fini antifrode tutte le informazioni disponibili.

Non è accettabile che, su 47 milioni di autoveicoli circolanti, siano soltanto 43 milioni quelli assicurati. Che senso ha?

Perché non si interviene? Così com'è banale affermare che il PIL diminuisce e il debito pubblico aumenta a dismisura a causa dell'evasione fiscale, allo stesso modo lo è imputare alle frodi tutte le pecche che caratterizzano il settore della RC auto. Certo, esistono le frodi; tuttavia, come ho già avuto modo di rilevare, se non si agisce a monte, continueranno a esserci le frodi.

Il collega D'Antoni propone di coinvolgere i comuni. Perché no? Chi può effettuare i controlli in sede locale meglio della polizia municipale?

Tutto quello che si propone, ripeto, può sembrare banale, ma, in confronto, certe affermazioni che ho sentito in occasione delle audizioni svolte dalla Commissione erano veramente sconcertanti. In un certo senso, è sconcertante anche quello che sto sentendo oggi, salvo che lei, signor Ministro, non prenda l'impegno ad agire a monte delle frodi assicurative, piuttosto che a valle.

ALESSANDRO PAGANO. Signor Ministro, la ringrazio, innanzitutto, per avere accettato il nostro invito. Le osservazioni dei colleghi, in special modo quelle dell'onorevole Ventucci, coincidono, in larga parte, con quelle che avrei formulato io. Intervendendo tra gli ultimi, è inutile che le riproponga analiticamente. Mi limiterò, pertanto, a svolgere qualche ulteriore considerazione, cui sarà sottesa, me lo consenta, una vena di rispettosissima polemica.

Il dialogo istituzionale deve essere finalizzato a qualcosa. Lei stesso, del resto, ha premesso di aspettarsi suggerimenti. Devo riconoscerle di avere avuto l'intelligenza, nella qualità di Ministro dello sviluppo economico, di recepire quasi *in toto* i frutti del lavoro svolto da questa Commissione, che definirei eccellenti. Non si tratta di una notazione autoreferenziale. Anche per merito del presidente Conte, questa è una delle poche Commissioni in cui i contrasti non sono mai dovuti a preconcetti. Ciò spiega i risultati — che sono sotto gli occhi di tutti — del lavoro svolto in questi anni, collaborando tra noi

con spirito costruttivo e operando, spesso, di comune accordo.

Venendo più direttamente ai temi oggetto dell'audizione odierna, signor Ministro, poiché l'atto di indirizzo del mio molto polemico amico D'Antoni è stato presentato il 13 giugno scorso, ero convinto che emergesse qualche dato in merito all'attuazione del provvedimento legislativo approvato all'inizio dell'anno. La verità è che, oggi, le norme esistono, e le idee sono chiare su quasi tutto. Serve, ora, una mano ferma sul timone, per far sì che le compagnie si adeguino. Il nostro ruolo è terminato; adesso tocca al Governo.

Siccome le imprese assicurative faranno di tutto per aggirare l'ostacolo e per mantenere un *surplus* che non è assolutamente fisiologico, dobbiamo stare sul pezzo, come si suole dire, per fare in modo che tutto quanto è stato previsto sia realizzato. Lei è un *manager*, signor Ministro, e mi insegna, quindi, che i dati statistici sintetizzano una realtà fenomenica, permettendoci di analizzarla e di comprenderla. Sappiamo che serve, in questo momento, la capacità di far rispettare le regole.

Non entrerà nel merito degli argomenti già trattati. Secondo il mio modesto parere, meriterebbe un approfondimento il tema del furto di identità. Tanti, infatti, fanno i furbi. Noi abbiamo cercato di trovare una soluzione per questo problema circa un mese fa. Anche su tale profilo esiste, quindi, un documento che tornerà utile al Governo.

In conclusione, il Governo è stato bravissimo ad attuare concretamente ciò che era necessario. Oggi, c'è da tenere la barra dritta: chiamiamo le compagnie a dare riscontro a quanto richiesto e a soddisfare in maniera compiuta un'esigenza reale del Paese.

MAURIZIO FUGATTI. Se mi è permesso, vorrei cogliere l'occasione per rivolgere al signor Ministro, che ringraziamo per la relazione, anche una domanda estranea all'argomento oggetto dell'audizione.