

COMMISSIONE VI
FINANZE

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

47.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 6 SETTEMBRE 2012

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIANFRANCO CONTE

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Conte Gianfranco, <i>Presidente</i> ...	3, 7, 17, 22, 23
Conte Gianfranco, <i>Presidente</i>	3	Barbato Francesco (IdV)	9, 23
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 (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Cesario Bruno (PT)	13
		D'Antoni Sergio Antonio (PD)	7
		Fugatti Maurizio (LNP)	16
		Pagano Alessandro (PdL)	16
		Passera Corrado, <i>Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti</i>	3, 19, 22, 23
		Ventucci Cosimo (PdL)	14

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro per il Terzo Polo: UdCpTP; Futuro e Libertà per il Terzo Polo: FLpTP; Popolo e Territorio (Noi Sud-Libertà ed Autonomia, Popolari d'Italia Domani-PID, Movimento di Responsabilità Nazionale-MRN, Azione Popolare, Alleanza di Centro-AdC, Democrazia Cristiana): PT; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MpA-Sud; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Repubblicani-Azionisti: Misto-R-A; Misto-Noi per il Partito del Sud Lega Sud Ausonia: Misto-NPSud; Misto-Fareitalia per la Costituente Popolare: Misto-FCP; Misto-Liberali per l'Italia-PLI: Misto-LI-PLI; Misto-Grande Sud-PPA: Misto-G.Sud-PPA; Misto-Iniziativa Liberale: Misto-IL.

PAGINA BIANCA

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 agevoleremmo 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 discorrendo).

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. Intervenendo 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 entrerò 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.

Innanzitutto, sebbene si sia lavorato molto per dare attuazione alla normativa concernente le tematiche assicurative, non si vede alcun reale vantaggio, in termini monetari, diciamo così, per chi ha bisogno di stipulare una polizza RC auto. Vorrei capire, quindi, se esista la possibilità che la normativa approvata produca un reale vantaggio per gli assicurati.

La seconda domanda è sicuramente fuori sacco, ma connessa all'argomento del giorno. Signor Ministro, conferma che sarà obbligatorio utilizzare il bancomat per le spese che superano i 50 euro? In ogni caso, se il negoziante lo richiedesse, sarebbe obbligatorio pagare tramite POS?

PRESIDENTE. L'argomento è interessante.

Le rivolgerò anch'io qualche domanda, signor Ministro.

Poiché il cattivo funzionamento della pubblica amministrazione è cosa arcinota, lei ha un'occasione che potremmo definire storica. Nella sua persona sono riunite, infatti, le funzioni — entrambe rilevanti per il settore sul quale incide la normativa recata dal decreto-legge n. 1 del 2012 — di Ministro dello sviluppo economico e di Ministro delle infrastrutture e dei trasporti: il primo ha competenze di tipo regolatorio sulle compagnie di assicurazione; il secondo, esercitando funzioni in materia di circolazione e sicurezza stradale, nonché di dispositivi per l'accertamento delle infrazioni e di omologazioni, è chiamato in causa per quanto concerne l'attuazione della normativa antifrode.

Poiché ci è ben nota la vicenda della carta di identità elettronica, credo che ci sia un errore di fondo nel cronoprogramma che è stato impostato. Mi riferisco all'articolo 31 del decreto-legge n. 1 del 2012, il quale ha previsto la progressiva dematerializzazione, entro due anni, dei contrassegni di assicurazione. A me sembra che la dematerializzazione di 45 milioni di contrassegni non sia realizzabile dall'oggi al domani. Più specificamente, per arrivare in due anni all'obiettivo finale, cioè alla conclusione dell'intera operazione di dematerializzazione, bisogna

predisporre tutto quanto è necessario con largo anticipo, e poi procedere attraverso fasi successive. Invece, mi sembra che l'attuazione del suo cronoprogramma, signor Ministro, stia già andando verso tempi molto più lunghi di quelli stabiliti.

Ho fatto riferimento alla carta di identità elettronica perché si tratta di una storia che va avanti da dieci anni, con rinvii continui, per il semplice motivo che non si è mai raggiunto un accordo su chi e come dovesse realizzare tale innovazione. Si tratta di un tema ricorrente nella pubblica amministrazione: non si sa mai chi debba fare cosa. Al di là delle inefficienze conclamate del Parlamento, il punto nodale è come fare per garantire l'attuazione concreta delle leggi approvate, mediante la normativa secondaria e tutti i provvedimenti amministrativi a tal fine necessari.

Si dice che si arriverà alla dematerializzazione entro due anni, ma non si è ancora stabilito quale sistema sarà utilizzato per sostituire i contrassegni. Lei, signor Ministro, ha accennato al collegamento con gli archivi della Motorizzazione tramite applicazioni disponibili su *smartphone*. Non mi risulta, invece, che sia stato definito il sistema attraverso il quale si arriverà alla dematerializzazione. È evidente, infatti, che è necessario un accordo, tra il Poligrafico dello Stato e la Direzione della Motorizzazione civile, in merito agli strumenti da utilizzare a tal fine.

Ho notizie di tentativi estemporanei di copiare i sistemi adottati da altri Paesi e di certificati di assicurazioni non falsificabili. È ancora da dirimere, inoltre, la questione se la dematerializzazione sarà attuata mediante un *chip* e se su quest'ultimo debbano essere incorporati tutti i dati della vettura e dell'assicurato.

Come ricordato dall'onorevole Ventucci, in occasione dell'esame, in sede referente, del testo unificato delle proposte di legge concernenti l'istituzione di un sistema di prevenzione delle frodi nel settore dell'assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore, abbiamo deciso di costituire un comitato ristretto, cui abbiamo

affidato il compito di svolgere un'approfondita istruttoria. Ebbene, quando abbiamo riunito intorno allo stesso tavolo, tra gli altri, i rappresentanti delle principali compagnie assicurative, dell'ISVAP, della Direzione della Motorizzazione, del Ministero dell'interno e dell'ACI, ho chiesto loro se si fossero mai incontrati prima di allora. Non era accaduto: non avevano mai organizzato un incontro per stabilire cosa si dovesse fare e chi dovesse farlo. Inoltre, come ha giustamente ricordato Ventucci, le amministrazioni pubbliche interessate mostravano qualche resistenza.

Il testo unificato, approvato dalla Commissione in sede legislativa, è stato ripreso quasi integralmente dal Governo, fatta eccezione per l'istituzione della struttura antifrode centralizzata.

Lei, signor Ministro, avrà notato come a quel testo fosse sottesa una certa sfiducia nei confronti delle imprese di assicurazione. È inutile prendersi in giro: in occasione dell'assemblea annuale dell'ANIA del 2011, furono proiettate su uno schermo alcune *slide*, nelle quali si affermava che l'approvazione del « pacchetto » comprendente l'istituzione dell'agenzia antifrode, nonché tutte le altre misure individuate, sarebbe stata in grado di produrre una sensibile riduzione delle tariffe.

In realtà, ogni volta che è stata approvata una nuova normativa, le compagnie di assicurazione hanno sempre continuato ad alzare l'asticella: è sempre mancato qualcosa per arrivare all'obiettivo dell'abbassamento delle tariffe. Si deve assolutamente porre termine a questa situazione: non è possibile sostenere, ogni volta che ci si presenta a un tavolo istituzionale, che occorre sempre qualcos'altro per abbassare le tariffe assicurative!

Ciò chiarito, signor Ministro, ritengo che le amministrazioni competenti dovrebbero essere indotte ad attuare quanto stabilito dalla legge con maggiore sollecitudine. Diversamente, la dematerializzazione dei contrassegni assicurativi entro due anni rimarrà una chimera. Il conseguimento di tale obiettivo dovrebbe essere programmato per la fine dell'anno. Oltretutto, le imprese operanti nel ramo RC

auto sono tenute a presentare, entro lo stesso termine, la relazione di cui all'articolo 30 del decreto-legge n. 1 del 2012, riguardante tutte le attività da esse svolte per contrastare i fenomeni fraudolenti.

Le compagnie di assicurazione vedono l'istituzione dell'agenzia antifrode soprattutto come un costo. Tuttavia, quando la Commissione ha suggerito di vincolarle, in determinati casi, a presentare querela per il reato di frode assicurativa, le compagnie hanno manifestato netta contrarietà, adducendo che il compito di perseguire le frodi spettasse a un organismo terzo. Questo dimostra che c'è malafede, che le imprese di assicurazione non vogliono affrontare il tema dell'abbassamento delle tariffe, che sta assumendo una valenza sociale fortissima. Infatti, nell'attuale situazione di grave difficoltà economica, è diventato impossibile, per molti cittadini, pagare le somme richieste per assicurare un'automobile.

Dobbiamo dare un segnale. Credo che il prossimo provvedimento recante disposizioni per lo sviluppo sia una buona occasione per arrivare a una sorta di *redde rationem*. Le compagnie avevano promesso, due anni fa, che l'approvazione di misure quali quelle recate dal decreto-legge n. 1 del 2012 avrebbe prodotto una riduzione delle tariffe (secondo formule da scegliere). Se perdiamo quest'occasione, aggraveremo la situazione di disagio sociale che si riscontra nel Paese.

Su questo vorrei che ci desse qualche rassicurazione, signor Ministro, anche se il cronoprogramma che ha illustrato contiene un'indicazione importante.

Abbiamo affrontato il tema già nella prima audizione della legislatura, con il Ministro Scajola. Sono trascorsi cinque anni e, anche a causa di un atteggiamento dilatorio delle società di assicurazione, ancora non abbiamo visto realizzata la riduzione delle tariffe assicurative, che da tempo promettiamo ai cittadini.

Credo sia arrivato il momento di mettere un punto fermo e di spiegare alle società di assicurazione, in maniera responsabile, ma anche con fermezza, che non possono continuare a pagare i risar-

cimenti senza porsi alcun problema, confidando nella possibilità di aumentare le tariffe se quelle vigenti non sono sufficienti a garantire la solidità dei loro bilanci. Non è più accettabile! È arrivato il momento in cui si devono vedere gli effetti prodotti dalle normative approvate sulle tariffe assicurative. Se il Governo dovesse ritenere sbagliate le misure adottate, allora bisogna pensare ad altro. È necessario, tuttavia, che anche la pubblica amministrazione si assuma fino in fondo le proprie responsabilità. Quanto all'installazione della cosiddetta « scatola nera », si sa che l'assicurato il proprio consenso lo dà, a condizione che ne tragga un vantaggio concreto.

È arrivato il momento in cui Governo e Parlamento devono chiedere alle imprese assicurative di farsi carico sia dell'attuale disagio sociale, sia di un fenomeno che sta danneggiando lo Stato e l'intera collettività. Infatti, i danni derivanti da sinistri causati da soggetti non assicurati sono risarciti dal Fondo di garanzia per le vittime della strada, che è alimentato da una percentuale dei premi corrisposti per la RC auto. Poiché questo è inaccettabile, bisogna passare alla fase successiva, accelerando i tempi.

Do la parola al Ministro Passera per la replica.

CORRADO PASSERA, *Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor presidente, onorevoli deputati, sono io che ringrazio voi per la sostanza, il tono e lo spirito dei vostri interventi, nei quali sono stati sviluppati commenti e osservazioni molto costruttivi.

Prendo a prestito la frase che più d'uno ha pronunciato: stiamo parlando di un problema vero, concreto, che sta diventando, in taluni casi — condivido anche questa valutazione — effettivamente insopportabile.

Da parte nostra, credo che l'atteggiamento mostrato nei confronti delle proposte che venivano da codesta Commissione costituisca per lo meno la prova di una forte buona volontà di collaborazione.

Il Parlamento ha modificato numerose nostre proposte, talvolta non rafforzandole.

Dal punto di vista della collaborazione con le compagnie assicurative, lasciatemi dire che, da quando me ne occupo, ho la sensazione che esista una crescente coscienza del problema, nonché, almeno da parte di quelle che ho avuto modo di ascoltare, la volontà di contribuire concretamente a risolverlo.

Cercheremo, quindi, di approfittare della parte residua della legislatura per realizzare quanto necessario.

Forse, il provvedimento più urgente — da cui dipendono, in un certo senso, gli altri — riguarda l'istituzione della struttura antifrode, iniziativa che il Senato non ha ritenuto di portare avanti, ma che potremmo attuare noi stessi, o sotto forma di agenzia o, comunque, di meccanismo analogo a quello antiriciclaggio, attivo presso la Banca d'Italia.

È importante la presenza di una figura istituzionale che sia capace di obbligare tutti i soggetti in possesso di informazioni rilevanti a fornirle, di metterle insieme, di interpretarle — non basta, infatti, disporre delle informazioni, ma occorre anche analizzarle, comprenderle e avere una capacità di *intelligence* —, e che abbia anche il potere di attivare, direttamente o indirettamente, gli interventi più opportuni per contrastare tutte le frodi, siano queste poste in essere da singoli o, come spesso accade, da associazioni a delinquere. Su questo concetto generale mi prendo l'impegno di andare fino in fondo, per realizzare quello che sembra un presupposto fondamentale per tutte le altre misure.

L'obiettivo deve essere ridurre il costo delle polizze, attraverso la concorrenza, come diceva l'onorevole D'Antoni, ma non solo, perché il fenomeno delle frodi è certamente reale.

Come avete rilevato tutti — il dato può essere più o meno enfatizzato, o utilizzato come alibi per non fare —, stiamo facendo riferimento a una situazione che vede l'Italia tra i Paesi messi peggio, e che, quindi, richiede maggiore impegno.

Sono d'accordo sull'importanza della collaborazione con i comuni.

Lo sono ancora di più — e credo che lo anche stesso valga per le compagnie assicurative — a proposito del fatto che, come pure è stato osservato, risolvere il problema delle polizze di costo insopportabile, almeno in parte, servirebbe moltissimo anche all'immagine e alla crescita del mercato assicurativo.

L'onorevole Barbato riprende il problema dei costi, evidenziando quantificazioni che ne confermano le dimensioni. Egli ha ricordato i sinistri falsi, una delle modalità attraverso le quali si realizzano le frodi, i falsi contrassegni, la tendenza a esagerare la consistenza dei danni subiti. Sappiamo come vanno queste faccende: quelli indicati sono effettivamente aspetti da considerare. L'onorevole Barbato ha ricordato, tra l'altro, come il Senato abbia bloccato iniziative che, invece — concordo con lui — sono da portare avanti.

Non sto fornendo una risposta di tipo politico in merito all'asserito fallimento del provvedimento. Si può benissimo avere tale opinione. Tuttavia, per la parte che siamo riusciti ad approvare, il provvedimento è in fase di attuazione, e necessita, comunque, di un certo tempo per produrre i risultati cui miriamo. In ogni caso, concordo fin d'ora sulla necessità di aggiungere qualcos'altro, malgrado alcune iniziative siano state bloccate o modificate dallo stesso Parlamento.

Non entro nel merito della congettura secondo la quale potremmo aver preso alcune decisioni allo scopo di favorire questo o quell'altro imprenditore, perché significherebbe accettare di far degradare il livello della discussione. Passo, quindi, oltre.

Quanto alla funzione di antifrode assicurativa, sia essa svolta da un'agenzia o da un altro meccanismo analogo a quello antiriciclaggio, mi impegnerò con tenacia affinché ciò che non è stato fatto in tanti anni possa finalmente diventare realtà.

Ho difficoltà a seguire il suggerimento relativo all'obbligo di stabilimento. Non credo, infatti, in un settore amministrato e regolato fino a permettere allo Stato di

imporre agli operatori economici — nel nostro caso, alle compagnie assicurative — dove essi debbano svolgere la propria attività. Non è questa la mia visione. È chiara, tuttavia, la necessità di evitare che si verifichi la situazione cui molti di voi hanno fatto riferimento. I modi per raggiungere l'obiettivo possono essere diversi, ma non credo si possa sancire l'obbligo, per le compagnie, di coprire il territorio in proporzione al mercato potenziale.

Riguardo alla riforma che ha interessato l'ISVAP, non concordo sulla diagnosi che è stata fatta. Può darsi che una delle nostre responsabilità sia quella di non avere spiegato le nostre iniziative in maniera adeguata.

Esiste una forte integrazione tra servizi bancari, servizi assicurativi e servizi legati ai fondi e alla previdenza obbligatoria e facoltativa. Di conseguenza, il mercato finanziario è caratterizzato da una certa unitarietà, nel duplice senso che il cliente può vedere i diversi prodotti come alternativi, e che gli operatori sono, spesso, gli stessi nei diversi settori. A mio avviso, quindi, era necessario fare in modo che interlocutore di tale macrosettore fosse una sola autorità — anziché tre —, sia pure articolata, al suo interno, in relazione alle diverse specificità.

Siamo riusciti ad attuare la predetta razionalizzazione soltanto in parte, perché il Parlamento ha espunto dal provvedimento le disposizioni relative alla COVIP. Ritengo che non sia stata una decisione saggia, ma tant'è.

Le due componenti più importanti, però, sono il mercato dei servizi finanziari e bancari e quello dei servizi assicurativi. L'autonomia va intesa non come separazione dell'uno dall'altro, ma come specificità della singola articolazione specialistica individuata, in un ambito che è pur sempre unitario. Si è voluto fare in modo che allo stesso organismo faccia capo, a regime, la responsabilità di regolare settori che considero tra loro interconnessi, o addirittura sovrapposti.

In questa prima fase, nella quale si è deciso di prendere come punto di riferimento la Banca d'Italia, l'architettura può

anche sembrare barocca, ma lo è soltanto in apparenza. Ci vuole un certo tempo, stabilito dalla disposizione che attribuisce all'attuale presidente dell'ISVAP le funzioni di commissario per l'ordinaria e straordinaria amministrazione di tale ente (ma si tratta di funzioni che avranno termine nel momento in cui entrerà in vigore lo statuto dell'IVASS).

Personalmente, sono convinto che l'istituzione di un'unica autorità di vigilanza (o di un gruppo di autorità tra loro coordinate fortemente) porterà benefici al mondo dei servizi finanziari, in tutte le sue componenti. È chiaro che di tali benefici, in termini di controllo e di coerenza delle regole, usufruiranno anche i consumatori.

Non vorrei dare la sensazione di non tener conto delle osservazioni formulate da alcuni di voi, ma alcune questioni le ho già state affrontate rispondendo ad altre domande.

L'onorevole Cesario ha affermato, a un certo punto del suo intervento, che dovrebbero essere adottati gli stessi parametri in tutto il territorio italiano. Noi non ne siamo convinti: non è possibile costringere a garantire lo stesso servizio nelle diverse parti d'Italia senza tener conto della rischiosità di ciascuna area. Ovviamente, non si deve incorrere nel difetto opposto, cioè in aberrazioni derivanti dall'esasperazione delle differenze, ma non credo si possa prescindere da un aspetto oggettivo soltanto perché esso è collegato alla componente geografica. Non si può tenere conto soltanto del parametro soggettivo, perché il rischio è ripartito secondo il principio di mutualità proprio dell'assicurazione obbligatoria. Se ciascuno pagasse esclusivamente in base a ciò che consuma, verrebbe meno lo stesso concetto di assicurazione obbligatoria. Sono d'accordo con l'onorevole Cesario, invece, quando evidenzia come gli eccessi cui si è giunti in alcune aree non siano sopportabili per tante persone.

L'onorevole Ventucci sottolinea, giustamente, che quella delle frodi non è l'unica questione da affrontare, argomentando che il fenomeno delle frodi evidenzia l'esistenza di un problema a monte. A me

sembra che la sensazione emersa in Commissione, in occasione degli incontri con le diverse istituzioni, i diversi operatori e i diversi uffici della pubblica amministrazione — è stata rilevata, in particolare, la mancanza di interlocuzione tra i soggetti interessati —, nasca da una situazione che si sta in parte superando, giacché all'ISVAP cominciano a pervenire sia i dati delle compagnie, sia quelli della Motorizzazione. In ogni caso, per quanto riguarda quest'ultima, se mai c'è stata qualche forma di gelosia per le informazioni possedute, essa sarà superata: mi impegno a fare in modo che ciò avvenga.

Per quanto riguarda, invece, il ritardo nell'attività di *reporting* da parte dell'ISVAP, non sapevo che fosse conclamato e, per quanto di nostra competenza — si tratta, infatti, di un'autorità indipendente —, assumeremo le iniziative opportune.

È giustissimo il riferimento al GPS: un dispositivo che, all'inizio, era da ricchi, ora è diventato alla portata di molti, e può essere scaricato su un telefonino. Lo stesso può accadere con la *black box*, che idealmente dovrebbe diventare di serie sulle automobili, magari con diverse tipologie, e con la possibilità, se necessario, di disattivarla. Nessuno, infatti, deve essere obbligato, ma la produzione su vasta scala potrebbe far diventare quasi irrilevante il relativo impegno economico. Al momento, per la situazione in cui ci troviamo, e in base alla disposizione vigente, come modificata dal Parlamento, l'onere è interamente a carico delle imprese di assicurazione. Ciò elide gran parte del beneficio ottenibile in termini di sconto sulle polizze. Dobbiamo, però, superare ogni intoppo, e forzare la diffusione della *black box*. Come sapete, qualcuno sta cercando di ostacolare la diffusione obbligatoria delle polizze abbinata all'installazione della *black box*. In particolare, è stato proposto ricorso all'autorità giurisdizionale amministrativa avverso un provvedimento dell'ISVAP dello scorso aprile. Pensiamo, comunque, di superare tale ostacolo.

L'onorevole Pagano mi ricorda — non lo dico con spirito polemico — che il

Parlamento fa le leggi, e che il Governo deve fare in modo che le leggi siano applicate. Se non sono stati forniti alcuni dati statistici, mi faccio carico anche di questo. Non ho presente la proposta riguardante i furti di identità, ma me la farò illustrare.

L'onorevole Fugatti lamenta che le tante norme approvate in questi anni, o in questi mesi, non hanno ancora prodotto vantaggi per gli assicurati in termini monetari. Probabilmente, stiamo facendo riferimento a norme non ancora sufficienti, o non sufficientemente attuate, oppure a elementi che hanno compensato i benefici generati da alcune disposizioni. Non è detto che le norme approvate siano state tutte efficaci. Può darsi, inoltre, che certi fenomeni, come le frodi non sufficientemente contrastate, abbiano più che compensato alcuni benefici.

Per quanto riguarda la domanda fuori sacco sul bancomat, il provvedimento sull'agenda digitale, che stiamo predisponendo, prevede un forte impulso alla diffusione del mezzo di pagamento elettronico. Non sarebbe coerente pretendere di informatizzare tutti gli uffici pubblici, di creare le condizioni per poter utilizzare dappertutto la cosiddetta moneta elettronica, e non proporsi di fare in modo che, progressivamente, tutti gli esercizi abbiano a disposizione del consumatore un POS, anche per le sole carte di debito.

Non sono stati ancora decisi il limite e la tempistica. La realizzazione del progetto potrà richiedere un tempo più o meno lungo, ma certamente spingeremo per la diffusione sempre più ampia nella moneta elettronica. Pensiamo, infatti, che poche misure contrastino l'evasione e altre forme di illegalità come il mezzo di pagamento elettronico. Naturalmente, la diffusione di tale strumento deve essere tollerabile sotto il profilo dei costi, e gestita in maniera saggia per quanto riguarda la tempistica. Vale l'osservazione fatta a proposito del GPS: tanto più si diffondono certi sistemi, quindi la parte *hardware*, tanto più diminuiscono i costi. Inoltre, la diffusione dello strumento deve portare anche alla riduzione dei costi di transazione.

PRESIDENTE. Vorrei raccontare un aneddoto.

Questa estate avevo deciso di fare un viaggio all'estero. Essendo abituato a usare Internet, mi sono costruito il mio viaggio su misura, per così dire, sul *web*, facendo riferimento a un'agenzia di un Paese dell'Est europeo. Ebbene, quando ho ricevuto la documentazione da trasmettere all'agenzia per perfezionare il contratto, sono venuto a sapere che avrei dovuto eseguire il pagamento del corrispettivo mediante un versamento a una banca delle Cayman Islands. Naturalmente, ho dovuto rinunciare.

Con un'altra agenzia, invece, avrei dovuto pagare, per un bonifico, 50 euro alla banca e altri 50 euro all'agenzia. A quel punto, ho deciso di pagare in contanti.

È il sistema che non funziona. Accelerare va bene, ma non deve costare eccessivamente ai consumatori.

CORRADO PASSERA, *Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti.* Il pagamento mediante bonifico è diverso da quello effettuato con carta di credito. Inoltre, esistono vari tipi di carte di credito o di debito. Ovviamente, alla banca locale si può chiedere fino alla massima riduzione possibile della commissione che essa incassa, ma non si può chiedere di eseguire l'operazione in perdita. Una parte importante della commissione è costituita dal costo dei circuiti internazionali. Non c'è una soluzione facile, ma crediamo che si debba andare nella direzione della riduzione di tali costi.

PRESIDENTE. È ancora irrisolto anche il problema del pagamento dei carburanti con la carta di credito.

CORRADO PASSERA, *Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti.* Se un distributore di benzina, per far pagare con la carta di credito, deve ridurre il proprio margine di guadagno, che spesso è insufficiente, rinuncia a tale possibilità. Ciò non vuol dire che non si possa svolgere un'azione di stimolo. Qua-

lora l'utilizzo della carta fosse molto diffuso, si potrebbe esercitare una *moral suasion*.

Signor presidente, lei lamenta che le compagnie non abbiano mantenuto le grandi promesse che avevano fatto. Ho la sensazione che esse si rendano conto della necessità, anche nel loro interesse, di risolvere il problema dell'aumento delle tariffe. In ogni caso, per quello che può servire, garantiamo il nostro impegno. Non avevamo previsto di utilizzare a tale scopo il cosiddetto « decreto crescita 2 », ma vedremo di introdurre nel provvedimento qualche integrazione, avvalendoci dei suggerimenti formulati dalla Commissione.

FRANCESCO BARBATO. Signor Ministro, le ho rivolto due domande precise, alle quali non ha dato alcuna risposta. Dica, allora, che non vuole rispondermi, o che non sa, oppure mi dica quello che sa. Mi riferisco all'operazione tra Fondiaria-SAI e UNIPOL, che presenta le implicazioni di cui ho già detto in precedenza, e alla vigilanza, che è mancata.

Capisco che nell'operazione sono coinvolti, tra gli altri, Profumo e Geronzi, suoi ex colleghi, ma può anche dirmi che non vuole rispondere.

CORRADO PASSERA, *Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti*. Non è che non voglia rispondere; semplicemente, non ho altro da dire.

FRANCESCO BARBATO. Si tratta di un'operazione che, riguardando compagnie di assicurazioni, dovrebbe rientrare nella sfera delle sue competenze.

Nel caso cui ho accennato non è stato adottato alcun provvedimento da parte dell'autorità di vigilanza, nonostante fossero emerse irregolarità e violazioni anche della normativa comunitaria in materia (direttiva Solvency).

Perché i vertici dell'ISVAP, che hanno dimostrato, nel caso di specie, di non saper esercitare i poteri di vigilanza, sono ancora al loro posto, benché decaduti?

Credo che la materia sia di competenza del suo Ministero. Può dirmi che non vuole rispondere o che non sa, oppure, se vuole, può darmi qualche risposta.

CORRADO PASSERA, *Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti*. Il vertice dell'ISVAP è stato confermato per il tempo strettamente occorrente ad attuare quanto è necessario per il funzionamento dell'IVASS e per il conseguente passaggio delle funzioni all'ente di nuova istituzione. Nel frattempo, trattandosi di una fase transitoria, e non essendoci altre opportunità, abbiamo pensato di non cambiare il vertice dell'Istituto. È già definito, peraltro, quale sarà il vertice dell'IVASS.

Per quanto riguarda le altre sue valutazioni, onorevole Barbato, e, in particolare, gli addebiti da lei mossi agli organi dell'ISVAP, sarà la magistratura a occuparsene. Per adesso, si tratta di ipotesi.

Comunque, l'operazione è stata valutata dall'autorità di vigilanza sul mercato mobiliare, la CONSOB, e da quella avente competenza sulle assicurazioni, l'ISVAP, che l'hanno ritenuta realizzabile dal punto di vista normativo.

Si tratta di un'operazione sicuramente molto complessa, cui è connesso un potenziale molto alto di sinergie e di altri vantaggi. Essa necessiterà di uno sforzo manageriale colossale. La mia opinione personale non ha molta importanza, ma la procedura finora posta in essere si è svolta in conformità alla disciplina vigente.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro Passera e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15,45.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

Licenziato per la stampa
il 18 febbraio 2013.

€ 2,00



16STC0023310