



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 10

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

**COMMISSIONE STRAORDINARIA PER LA VERIFICA
DELL'ANDAMENTO GENERALE DEI PREZZI AL
CONSUMO E PER IL CONTROLLO DELLA
TRASPARENZA DEI MERCATI**

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE DETERMINANTI DELLA
DINAMICA DEL SISTEMA DEI PREZZI E DELLE TARIFFE,
SULL'ATTIVITÀ DEI PUBBLICI POTERI E SULLE RICADUTE
SUI CITTADINI CONSUMATORI

12^a seduta: martedì 26 maggio 2009

Presidenza del presidente DIVINA

I N D I C E**Audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici (ANIA)**

PRESIDENTE	Pag. 3, 11, 17 e <i>passim</i>	* CERCHIAI	Pag. 4, 12, 13 e <i>passim</i>
LANNUTTI (<i>IdV</i>)	9, 13	* VERDONE	13, 17, 18
PITTONI (<i>LNP</i>)	11		
MESSINA (<i>PdL</i>)	17		

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; UDC, SVP e Autonomie: UDC-SVP-Aut; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per l'Autonomia: Misto-MPA.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il dottor Fabio Cerchiai, presidente dell'Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici (ANIA), accompagnato dal dottor Riccardo Pedrizzi, direttore relazioni istituzionali, dal dottor Vittorio Verdone, direttore auto, distribuzione, consumatori e servizi informatici, dal dottor Roberto Manzato, direttore danni non auto e vita, e dalla dottoressa Gabriella Carmagnola, direttore relazioni esterne, della medesima associazione.

I lavori hanno inizio alle ore 14,20.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici (ANIA)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulle determinanti della dinamica del sistema dei prezzi e delle tariffe, sull'attività dei pubblici poteri e sulle ricadute sui cittadini consumatori, sospesa nella seduta del 13 maggio scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi prevista l'audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici (ANIA).

Sono presenti il dottor Fabio Cerchiai, presidente dell'Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici (ANIA), accompagnato dal dottor Riccardo Pedrizzi, direttore relazioni istituzionali, dal dottor Vittorio Verdone, direttore auto, distribuzione, consumatori e servizi informatici, dal dottor Roberto Manzato, direttore danni non auto e vita, e dalla dottoressa Gabriella Carmagnola, direttore relazioni esterne, della medesima associazione.

Saluto e ringrazio i nostri ospiti per la partecipazione.

La Commissione controllo prezzi è stata istituita affinché il Senato potesse disporre al suo interno di uno strumento agile cui affidare l'analisi e l'elaborazione di proposte per affrontare il rincaro dei prezzi, che nel 2008 ha rappresentato un'autentica piaga. Tale fenomeno non è risultato più dovuto all'indebolimento delle famiglie a reddito fisso, che non è stato tale da rappresentare un problema sociale, ma ad un calo della domanda interna a causa della contrazione di consumi, quindi ad un problema più generale.

È interesse della Commissione comprendere queste dinamiche e capire se vi sono operazioni, correttivi normativi o di altra natura che possano permettere di iniziare ad invertire l'andamento dei prezzi, come parzialmente è avvenuto alla fine del 2008, fino a riportarlo a valori normali per quanto riguarda i beni di prima necessità, ma anche per i servizi che sono indispensabili e ricadono in modo generalizzato su tutti gli utenti, famiglie e piccole aziende.

Do quindi la parola al presidente dell'ANIA affinché possa illustrare il settore assicurativo.

CERCHIAI. Signor Presidente, anzitutto vorrei consegnare un documento scritto alla Commissione e ringraziare lei e gli illustri senatori presenti per avere voluto ascoltare l'ANIA su questa tematica. Infatti, il prezzo delle assicurazioni è spesso all'evidenza della stampa, in particolare per il settore RC auto; ciò è comprensibile in considerazione della sua rilevanza sociale e per l'interesse generale che il legislatore ha individuato nell'assicurazione di responsabilità civile della circolazione rendendola obbligatoria, e quindi è vissuta da tutti noi come qualcosa cui non ci si deve sottrarre.

Il prezzo dell'assicurazione, come in generale per tutti i beni e servizi, è funzione di molti aspetti: innanzi tutto dipende dai costi di produzione e distribuzione, ma anche – lo dico con la sincerità che credo debba caratterizzare questi incontri – dalla ricerca di ragionevoli margini di guadagno per chi svolge l'attività industriale e imprenditoriale. Con questa premessa e avendo lasciato nel frattempo una nota in merito alle nostre considerazioni per colmare eventuali lacune nella mia rappresentazione, desidero evidenziare come nell'ambito del prezzo dell'RC auto – per parlare del settore assicurativo più delicato – la situazione degli ultimi anni permette di intravedere una diminuzione della spesa.

Facendo riferimento alla spesa effettivamente sostenuta dagli automobilisti, i prezzi sono in contrazione: non intendo tanto i listini-prezzi, ma la spesa identificabile da un rapporto di tipo oggettivo tra le somme incassate dalle compagnie ai fini dell'assicurazione RC auto ed il numero di autoveicoli assicurati. Questo indicatore dà una visione molto obiettiva, mentre, stando ai confronti fatti dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) e dall'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni private e di interesse collettivo (ISVAP), che è la nostra autorità di vigilanza, i listini prezzi non tengono conto di alcuni fattori fondamentali, primo fra tutti l'effetto della concorrenza e degli sconti che, come per tutti i prodotti in un mercato aperto, determinano offerte diverse dal listino.

Volutamente non facciamo riferimento alla tariffa, che è un ricordo di quando i prezzi erano amministrati, ma al listino prezzi, che rappresenta la somma che desidererei incassare per erogare un certo servizio; la realtà di mercato, scontata dall'effetto concorrenziale, è quanto invece posso incassare per continuare ad erogare un servizio adeguato e affinché un cliente mi resti fedele e non venga attratto da un'offerta economicamente più vantaggiosa.

Inoltre, i confronti tra listini non tengono conto di altri effetti specifici che hanno rilevanza nella determinazione del prezzo dell'assicurazione, come il cosiddetto *bonus*. Il nostro sistema di spesa nel settore RC auto è basato sul fatto che ogni autovettura ha una sua vita assicurativa e ogni anno, se non si sono verificati incidenti, il prezzo scende per effetto del cosiddetto *bonus*, una sorta di premio per virtuosità alla guida; allo stesso modo, può salire per effetto del cosiddetto *malus* nel caso che invece l'incidentalità si venga a realizzare. Se confrontiamo i listini, raffrontiamo elementi che prescindono totalmente dalla vita dell'assicurazione RC auto e quindi non abbiamo un indicatore effettivo.

Lo stesso vale per quanto riguarda le modifiche legislative intervenute a seguito delle leggi Bersani, che hanno stabilito il venir meno del *malus* in caso di incidente, se non per il cosiddetto responsabile principale, pertanto in tutti i casi di concorso di colpa al 50 per cento il *malus* non scatta. Ricordo a tale riguardo che il nostro codice civile presume che in assenza di prova certa la responsabilità sia al 50 per cento, quindi non è un'eventualità rara. Inoltre, un'altra disposizione delle cosiddette leggi Bersani prevede l'imposizione della classe di merito più favorevole in caso di acquisto di un'ulteriore macchina per la famiglia.

Quindi, nell'ipotesi di un padre o di una madre assicurati in una classe di merito molto virtuosa, anche la nuova autovettura acquistata per il figlio diciottenne che, come tutti sappiamo, ha una pericolosità maggiore rispetto a quella dei genitori, viene assunta nella classe di merito acquisita dal padre o dalla madre, facendo dunque riferimento alla composizione dello stato di famiglia. Anche questo dato non è percepibile effettuando solo un confronto tra i listini prezzi, ma può essere percepito guardando il dato relativo alla spesa effettiva, ovvero il rapporto tra la spesa degli italiani e il numero degli autoveicoli assicurati, che reputo dunque molto obbiettivo.

Tale rapporto dimostra che i prezzi sono scesi in misura maggiore del 3 per cento nel 2008 e che, mediamente, negli ultimi quattro anni sono scesi dell'8 per cento. È significativo fare riferimento agli ultimi quattro anni, perché solo cinque anni fa il mercato assicurativo italiano ha raggiunto l'equilibrio industriale ed economico. Fino al 2002 le compagnie assicurative italiane, anche dopo la liberalizzazione, non avevano un fatturato, rapportato al volume dei rischi, che consentisse loro un equilibrio economico e industriale. È evidente che la concorrenza al ribasso dei prezzi dispiega i suoi effetti quando l'imprenditore comincia a guadagnare mentre, finché ci sono perdite, tali effetti sono molto contenuti. Del resto, come banalmente si può osservare, quando piove quasi tutti aprono l'ombrello per non bagnarsi. È allora evidente che in un mercato in perdita la concorrenza fa più fatica ad esplicare i suoi effetti, portando ad un ribasso dei prezzi, perché tutti i fornitori dei servizi hanno bisogno di un aumento. Quando invece essi cominciano a guadagnare, la dinamica concorrenziale inizia a svilupparsi sui margini di guadagno.

Ho voluto portare all'attenzione dei senatori una notizia di segno positivo, evidenziando che l'indicatore della spesa reale, oggettiva, segnala

una diminuzione dei prezzi; debbo però anche riferirvi che i risultati del 2008, che tra breve saranno ufficializzati, a seguito dei bilanci depositati dalle compagnie di assicurazione, segnalano un sensibile peggioramento nei conti industriali delle compagnie di assicurazione italiane. Mentre fino al 2007 nel ramo auto si registravano margini di redditività, nel 2008 il mercato assicurativo nel suo complesso ha perso l'equilibrio economico, sia pure di poco, dato che il rapporto tra costi e ricavi – ovvero la somma di sinistri e spese rapportata al complesso dei premi incassati – è pari al 101 per cento. Sia pure di poco, dunque, non siamo più in una situazione economicamente positiva per l'industria assicurativa. Questo segnale desta certamente preoccupazione per l'andamento dell'industria, ma ne desta ancora di più per il possibile andamento dei prezzi perché, a seguito della rottura dell'equilibrio economico, c'è il rischio di non poter più continuare nel rallentamento dei prezzi.

Affinché i prezzi possano continuare a ridursi, avendo raggiunto una situazione quasi di disequilibrio economico – vengo così alla seconda parte degli stimoli offerti dal Presidente della Commissione nella sua introduzione – è indispensabile che si affrontino alcuni problemi seri, che finora non si è saputo o non si è riusciti ad affrontare nella misura in cui sarebbe stato necessario, che toccano aspetti variegati e che richiedono lo sforzo di tutti, dell'industria e, in misura ancora maggiore, di chi ha la responsabilità della politica e del governo del Paese, per i motivi che risulteranno evidenti dalle poche parole che ancora dirò.

Ci confrontiamo infatti con alcuni fattori che identificano un problema tipicamente italiano. Il primo deriva dal fatto che in Italia si registra la densità di circolazione automobilistica più alta d'Europa: il numero di autovetture per abitanti e per chilometro è infatti il più alto tra tutti i Paesi europei. Ciò si accompagna ad una rete stradale totalmente inadeguata e alla presenza di comportamenti alla guida mediamente peggiori rispetto agli altri Paesi europei. Ciò non deriva da una maggiore «cattiveria» degli automobilisti italiani, ma dal fatto che negli altri Paesi gli automobilisti vengono sottoposti a maggiori controlli. Basta verificare il numero degli interventi compiuti dalle forze di polizia stradale in Francia e quello degli interventi effettuati in Italia. Da ciò deriva anche la particolare onerosità dei risarcimenti: a tal fine si può fare un confronto tra la sinistralità in Italia e quella che si riscontra in tutti i Paesi europei più avanzati. In Italia, su 100 incidenti, ben 21 comportano un danno alla persona, mentre negli altri Paesi europei, mediamente, solo 10 incidenti su 100 comportano tale tipo di danno. È dunque evidente che il costo del risarcimento in Italia è molto più alto rispetto alla media europea. Inoltre, il rapporto tra incidenti e autovetture assicurate in Italia è più alto rispetto alla media europea: l'8,3-8,4 per cento contro il 7 per cento della media continentale. In Italia si verifica dunque un 20 per cento di incidenti in più, che ha un peso notevolissimo: se potessimo arrivare alla frequenza media europea (che deriva dai fattori indicati in precedenza, quali la densità della circolazione stradale, la qualità delle strade, i comportamenti alla guida), avremmo una discesa tariffaria, ovvero di listino prezzi, tra il 15 e il 20 per cento.

Dico questo per chiarire quanto effettivamente pesino gli aspetti che vi ho illustrato in precedenza.

Vi ho dunque rappresentato la situazione attuale, sulla base dei dati dello scorso anno, secondo cui il sistema industriale, in media, non ha più margini economici: per quest'anno staremo a vedere, ma i primi mesi non segnalano un'inversione di tendenza nella sinistralità e quindi non fanno prevedere novità positive. Dunque, purtroppo, non è improbabile il rischio della ripresa della tendenza all'incremento dei prezzi. Peraltro alcune grandi imprese lo hanno già annunciato nelle prime dichiarazioni successive al primo trimestre di questo esercizio, riferendosi ovviamente al listino prezzi e non ai prezzi effettivamente praticati, perché in tal caso dispiegheranno i loro effetti il mercato e la concorrenza. Di certo si tratta di un elemento di criticità su cui riflettere, per capire cosa si può fare al riguardo.

Per quanto concerne quel che è possibile fare, oltre agli interventi radicali sulla sicurezza stradale in senso lato su cui, come avrete letto dai giornali, la nostra fondazione ha assunto molte iniziative, in concorso con la polizia stradale – dunque facendo sistema, come si suol dire, per ottenere risultati – vi sono alcuni effetti che sottopongo alla vostra attenzione. A tale proposito mi sono pronunciato molte volte, attraverso i mezzi di comunicazione e in Parlamento; dunque so bene che in materia ci sono diversi punti di vista. Cionondimeno trovo necessario sottoporre queste riflessioni all'attenzione della Commissione.

Mi riferisco innanzitutto ad alcuni interventi legislativi che ho ricordato prima e che, a giudizio dell'industria, al di là della buona intenzione con cui sono stati assunti, hanno effetti fundamentalmente controproducenti per il consumatore: si tratta delle iniziative che disciplinano, alterandone la funzionalità, il sistema del *bonus/malus*, perché nel momento in cui si impedisce che scatti il *malus*, automaticamente si crea un'insufficienza di fabbisogno che poi va spalmata sulla collettività. Praticamente, hanno scelto di premiare chi più o meno ha concorso a determinare l'incidente inevitabilmente a danno di chi è stato virtuoso, perché quel fabbisogno tariffario si va a ristabilire, sia pure spalmato su una collettività molto più grande, sugli altri automobilisti. Accade lo stesso quando si impone per legge l'applicazione di una classe di merito del tutto impropria, cioè non acquisita né guadagnata sul campo, nel caso di acquisto di un'ulteriore autovettura da parte della stessa famiglia. Anche in questo caso si determina un'insufficienza di fabbisogno tariffario, che inevitabilmente troverà compensazione nel tempo nei listini prezzi spalmati sulla collettività.

La verità è che, se vogliamo pensare di poter continuare a ridurre i prezzi delle assicurazioni in maniera stabile e durevole ed evitare che possano riprendere a salire, dobbiamo affrontare i punti nodali che fino ad oggi non sono stati trattati, come ad esempio il tema della circolazione stradale; so che evidentemente si tratta di una questione molto complessa, ma se non la affrontiamo continuerà a determinare una frequenza di sinistri di gran lunga superiore alla media degli altri Paesi europei e, conse-

guentemente, dei prezzi mediamente più elevati di quelli praticati a livello europeo.

In questo momento si sta cercando di affrontare un tema che ha un impatto significativo, ovvero quello delle frodi, perché sull'assicurazione auto, in particolare in alcune zone italiane, si riscontra un fenomeno noto e da nessuno denegato di speculazione sistemica e diffusa. La maggior parte di queste problematiche non è gestibile con interventi *a posteriori*, attraverso l'azione della magistratura che commina sanzioni a seguito della scoperta di una truffa, perché si tratta di casi limitati; se si vuole dare un contributo efficace alla riduzione della spesa, non bisogna agire *a posteriori*, ma attraverso la prevenzione, che è molto meno difficile di quanto si possa desumere, perché le frodi non sono tanto delle iniziative individuali, ma molto spesso, soprattutto nelle zone a noi note, interessano la criminalità organizzata.

Da molto tempo auspichiamo che tale azione venga perseguita attraverso l'istituzione dell'agenzia antifrode: un ente di tipo pubblico, che non vogliamo gestire noi, perché, nel rispetto delle competenze di ognuno, spetta alla magistratura e alle forze di polizia combattere tali fenomeni; noi intendiamo soltanto supportare l'apparato pubblico in questo tipo di azione, facendo in modo che operi, come si fa in tanti Paesi, in modo efficiente attraverso delle banche dati, che esistono, vanno alimentate e soprattutto utilizzate. A questo proposito si possono fare numerose osservazioni, ad esempio riguardo alla *privacy* e all'esistenza di troppi dati; per questo riteniamo che tale ente vada collocato in un contesto pubblicistico, in modo da proteggere la riservatezza delle informazioni sensibili. Riteniamo comunque che tali informazioni non si possano sottrarre a chi ha il compito di prevenire la criminalità, perché deve essere garantita una ricerca sistematica della frode. Considerate che, quando scopriamo una truffa, emergono aspetti gravissimi di tutta evidenza: ad esempio, ci sono soggetti che nello stesso anno sono stati testimoni in 360 incidenti. La banca dati li identifica a monte e permette di intervenire prima, senza soffermarsi su aspetti più delicati che, comunque, si trovano quando si scopre la frode (ad esempio, il fatto che lo stesso braccio risulti operato tre volte).

Ci sono delle ripetitività che indicano proprio come questo fenomeno sia sistemico e credo di poter trovare il vostro consenso quando affermo che la frode contro l'assicurazione non va contro le singole imprese, ma contro il sistema, cioè a carico della collettività. So che è stato discusso in Senato un emendamento, approvato in Commissione, che propone l'istituzione dell'agenzia antifrode e a questo riguardo mi preme rilevare che due legislature fa il sistema assicurativo, quando si obiettava una mancanza di fondi, ha già offerto di finanziare a proprio carico il costo dell'istituzione dell'agenzia antifrode, proprio perché siamo convinti che tutti, imprese e consumatori, possiamo ricavarne un'utilità. Nei limiti del possibile, si tratta di dare urgenza e priorità all'attuazione di queste iniziative che sono assolutamente rilevanti.

Non aggiungo altro perché mi rendo conto di avere parlato già troppo a lungo sull'RC auto; insieme ai miei colleghi, sono disponibilissimo a rispondere ad eventuali domande, ma vorrei solo aggiungere che, per quanto riguarda i rami non auto, non c'è alcuna tensione nella dinamica dei prezzi. Peraltro, tale parametro è difficilmente confrontabile, perché molte volte siamo di fronte a prodotti tagliati su misura per le aziende e le persone, quindi i loro prezzi sono difficilmente raffrontabili: mentre nell'RC auto c'è un'omogeneità che permette una comparazione, negli altri settori ciò è molto più difficile. Nei restanti comparti danni, tuttavia, l'indicatore dato dal rapporto tra spesa assicurativa e prodotto interno lordo, che in Italia è stabilmente attorno all'1 per cento, evidenzia l'assenza di tensioni. Ciò significa che la spesa assicurativa nei rami danni non auto ha avuto da sempre questa percentuale rispetto al PIL e che non ci sono stati particolari tensioni sui prezzi, ma anche che in Italia c'è una sostanziale sottoassicurazione rispetto ai Paesi europei più avanzati, dove questo indicatore evidenzia un rapporto più che doppio.

Concludo qui la mia esposizione, ricordando ai senatori che hanno a disposizione anche una nostra nota scritta. Restiamo comunque disponibili a rispondere ad eventuali domande che i membri della Commissione volessero rivolgerci.

LANNUTTI (*IdV*). Ringrazio il presidente Divina perché ha ricordato l'importanza di questa Commissione per quanto riguarda il controllo dei prezzi, delle tariffe e per tutelare i consumatori dalle *lobby* che sono presenti anche in Senato. Insieme a lui, rivendico il fatto che un tentativo di attuare un ritorno al passato, come ha rilevato il presidente dell'Antitrust Catricalà, ripristinando l'agente monomandatario, è stato sventato grazie alla Commissione controllo prezzi e al suo presidente Divina, che oggi ringrazio pubblicamente.

Desidero ringraziare anche il presidente dell'ANIA, associazione che conosco da molto tempo, che ci ha ribadito quanto ha detto recentemente anche il rappresentante delle Assicurazioni Generali, ovvero che le tariffe dell'assicurazione obbligatoria RC auto aumenteranno. Il rappresentante delle Assicurazioni Generali ha recentemente parlato di un aumento medio del 4 per cento, ma vengono segnalati aumenti dell'8 o del 9 per cento, che riguardano gli automobilisti virtuosi, che non hanno mai dato problemi e che non hanno mai causato incidenti.

Come i rappresentanti dell'ANIA ben sanno, sono abituato a parlare in modo franco: voglio dunque commentare i dati sulla diminuzione delle tariffe, che oggi ci sono stati riferiti. A tale proposito ricordo quanto ha detto il ministro dell'economia Giulio Tremonti a proposito dei tassi praticati dalle banche italiane, che sono i più elevati d'Europa, anche se l'ABI (Associazione bancaria italiana) – con cui l'ANIA ha stipulato un accordo federativo – non è d'accordo. A tale proposito il Ministro dell'economia ha detto di fidarsi di più degli artigiani di Mestre che dei dati forniti dall'ABI. In questo caso ha pienamente ragione: bisogna infatti ve-

rificare come i dati vengono elaborati e come, in alcuni casi, vengono manipolati.

Ricordo che in Italia l'assicurazione per le automobili è obbligatoria. Condivido inoltre con il presidente Cerchiai la battaglia al fenomeno delle frodi: in vaste aree del Paese si registrano infatti casi di polizze false. Occorre ricordare che quando qualcuno che è stato vittima di tali raggiri subisce un incidente, anche mortale, difficilmente viene risarcito: altro che il Fondo di garanzia per le vittime della strada.

L'ISVAP ha annunciato che sta studiando una stampa in filigrana per le polizze assicurative, simile a quella delle banconote: anche all'ISVAP, infatti, risulta la presenza di tale fenomeno, che trae origine dal fatto che le tariffe delle assicurazioni obbligatorie, in alcune zone del Paese, sono insostenibili. È bene che oggi si combattano le frodi, ma va detto anche che in passato non sono state combattute come si sarebbe dovuto. Conosciamo ad esempio il fenomeno dei testimoni di professione, che è stato ricordato anche dal nostro auditore.

Mi dispiace molto constatare che l'ANIA è contraria al mercato, alle liberalizzazioni e all'indennizzo diretto; affermate di aprire l'ombrello per proteggere l'assicurato, ma in alcuni casi lo chiudete proprio quando l'assicurato ne ha più bisogno, ad esempio in caso di malattia. Siete riusciti a reintrodurre le polizze assicurative poliennali, che il Presidente dell'Autorità garante per la concorrenza e il mercato ha definito un ritorno al passato. Come già ricordato, siamo fortunatamente riusciti a far ritirare l'emendamento – presentato dai senatori Cursi e Vetrella e fatto proprio, in Aula, dal Capogruppo del Popolo della libertà, il senatore Gasparri – teso ad abrogare il divieto di clausole esclusive nei rapporti con gli agenti di assicurazione. Certamente farete in modo che venga ripresentato in qualche altra occasione, ma noi vigileremo. Dunque volete smantellare la normativa dei cosiddetti decreti Bersani, non gradite il divieto della figura dell'agente monomandatario e inoltre criticate il sistema dell'indennizzo diretto nelle polizze *bonus/malus*, perché sostenete che in questo modo venga premiato il guidatore che causa molti incidenti. Sappiamo però che anche i guidatori che non causano incidenti hanno subito dei rincari ingiustificati a causa della polizza obbligatoria.

Faremo dunque molta attenzione al tema delle polizze, perché soprattutto in un momento di crisi economica come quella che stiamo vivendo, che sarà ancora lunga e che secondo alcune stime autorevoli continuerà per tutto l'anno in corso e per l'anno prossimo, è necessario che anche il sistema assicurativo faccia la propria parte, senza mettere le mani nelle tasche dei consumatori. Aumenti dell'8-9 per cento a carico di assicurati che non hanno causato incidenti sono inaccettabili. Ringrazio dunque i nostri auditi, a cui ribadisco la mia stima, sottolineando però la diversità delle nostre posizioni: dunque mi scuserà, signor Presidente, se anche nella veste di senatore dell'Italia dei Valori, svolgo il mio consueto ruolo in difesa dei diritti dei consumatori.

PITTONI (*LNP*). Il nostro audito ha fatto notare che in Italia le imprese assicuratrici faticano a far quadrare i bilanci, perché il costo medio degli incidenti è molto elevato se confrontato con quello degli altri Paesi europei. In particolare è stato evidenziato che il dato dei risarcimenti per danno alla persona, a seguito di incidente stradale, è doppio rispetto a quello che si registra negli altri Paesi avanzati: si tratta di una differenza addirittura incredibile. Si sente spesso dire, però, che ciò dipende dal fatto che le assicurazioni non investono nei controlli: mi farebbe dunque piacere avere qualche delucidazione al riguardo.

Desidero inoltre chiedere cosa pensa il nostro audito della recente dichiarazione del Presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, che ha parlato della necessità di ridurre il costo delle assicurazioni e del credito, i costi professionali e i costi dell'energia, partendo, dunque proprio dalle assicurazioni.

PRESIDENTE. Nella presente audizione non sono state compiutamente affrontate alcune tematiche, forse perché considerate risolte. Mi riferisco ad esempio al divieto delle clausole esclusive nei rapporti con gli agenti di assicurazione, a cui ha fatto cenno il senatore Lannutti, di cui è stata proposta l'abrogazione, con giustificazioni che non sono apparse ragionevoli. Per tale motivo un ampio numero di senatori si è dichiarato contrario alla proposta di modificare una norma che oggettivamente, dati alla mano, sembra aver avviato realmente la concorrenza e contenuto i costi delle assicurazioni. Inoltre, non si è parlato del tema dei contratti assicurativi poliennali, forse perché la tematica sembra già assodata, grazie all'introduzione di una formula normativa mediata, che ha ribadito la possibilità di stipulare polizze pluriennali qualora vi sia un consistente risparmio per il sottoscrittore.

Alla Commissione interessa individuare le dinamiche del mercato e farsi un'idea dei costi e dei vari elementi da cui essi derivano. È stato ad esempio interessante capire come dalla minor qualità della rete stradale derivi un maggior tasso di incidenti e dunque maggiori costi per le compagnie assicurative, con una ricaduta sui premi pagati dagli assicurati. È inoltre interessante notare l'incidenza delle frodi e dell'esclusione dell'operatività delle clausole *bonus/malus* per gli incidenti causati in concorso di colpa, che potrebbe comportare un aumento dei costi medi per una larga fetta di assicurati. Ciò che purtroppo non potremo mai toccare in questo Paese è l'orientamento della magistratura: il nostro è infatti l'unico Paese in cui ogni anno viene inventata una nuova forma di danno, che si aggiunge alle tipologie che già conosciamo.

Ritengo che questa volontà derivi da un orientamento della magistratura italiana che individua continuamente forme di maggior tutela, finendo per squilibrare il sistema europeo, dove vige una maggiore rigidità nel riconoscere il danno effettivo, quello patrimoniale e quello biologico. Credo tuttavia che un'iniziativa in questo settore sia pressoché impossibile, perché appena siamo intervenuti sul funzionamento e sull'organizzazione

della magistratura c'è stata una levata di scudi: probabilmente, la vera causa non si trova in Parlamento.

Ad esempio, ci dispiace notare che a fronte della progressiva riduzione dei prezzi registrata in questi anni, nonostante le compagnie sostengano di aver sopportato dei rincari rilevanti dei costi che non si sono scaricati sui prezzi delle polizze, si sostiene che difficilmente la suddetta tendenza potrà proseguire quest'anno, perché ci dovranno essere dei riequilibri. Questa notazione deve farci preoccupare, perché significa che dobbiamo prepararci ad una stagione di rincari.

Sulla base delle vostre osservazioni, c'è una questione che non riesco a capire. Sostenete che le imprese che non si possono più avvalere di clausole contrattuali che regolano il rapporto di esclusiva sono state costrette ad aumentare i compensi ai propri agenti e ciò avrebbe comportato un aumento dei costi finali; tuttavia si tratta di affermazioni contraddittorie, perché gli agenti sostengono l'esatto contrario. Quindi, delle due l'una: o non è vero, oppure non credo che gli agenti siano masochisti e sostengano una tesi per loro punitiva sotto il profilo dei guadagni.

CERCHIAI. Senatore Lannutti, come sempre, lei è stato molto trasparente nelle sue dichiarazioni, quindi mi consenta di esserlo allo stesso modo. Non ho mai parlato di diminuzione di tariffe, ma di calo dei prezzi e mi farebbe piacere che lei volesse prendere nota di questa differenza di fondo: per prezzo si intende la somma con cui una persona, recandosi in un'agenzia di assicurazione, può comprare un servizio di tipo assicurativo; la tariffa, invece, non esiste più da molti anni. Il primo intervento delle cosiddette leggi Bersani fu il divieto di stabilire prezzi minimi e sconti massimi, cioè si realizzò una spinta alla concorrenza fra agenti, intermediari ed imprese, quindi il listino prezzi non ha una grande rilevanza e vi pregherei veramente di prendere in considerazione questo aspetto.

I dati che riferiamo non sono dell'ANIA, ma derivano da informazioni dell'ISVAP, per quanto attiene agli incassi delle compagnie, e dell'Automobile club d'Italia (ACI) per quanto riguarda il numero degli autoveicoli circolanti.

Detto questo, abbiamo un'intensa attività di collaborazione con le associazioni dei consumatori, con cui ci siamo resi promotori di iniziative congiunte per creare un osservatorio prezzi che operi sulla base di criteri su cui concordiamo tutti, in modo da realizzare un obiettivo a cui aspiro non meno di lei, cioè un sistema di parametri con cui misurare i fenomeni una volta per tutte. Abbiamo portato all'Antitrust la proposta congiunta dell'ANIA e delle associazioni dei consumatori per la creazione del suddetto osservatorio prezzi e ora attendiamo che l'Autorità si pronuncerà perché si tratta di creare, sia pure nelle mani di un soggetto terzo indipendente, un archivio di informazioni che deve essere valutato, secondo il nostro comune desiderio, preventivamente dall'autorità che controlla il mercato e la concorrenza. Pur con tutte le modifiche che l'Antitrust decida di apportare, auspichiamo si possa avere un ente efficiente e dotato di un sistema di parametri adeguato.

Per quanto riguarda le polizze false, mi creda se le dico che non c'è bisogno della filigrana, ma è sufficiente avere la volontà di trovarle. Per farlo si possono incrociare due archivi: uno è quello dell'ANIA e contiene le targhe assicurate, che servono alla polizia stradale per verificare l'esistenza della copertura, l'altro è dell'ACI e riguarda le autovetture esistenti. Incrociando questi dati si trovano tutti i soggetti non assicurati e si possono tranquillamente combattere, senza gli sforzi connessi all'utilizzo di filigrane, le frodi a monte, cioè la non assicurazione. Dobbiamo chiederci perché questo non viene fatto.

Signor Presidente, se lei me lo consente, vorrei chiederlo ai senatori, perché noi non possiamo svolgere questo tipo di attività. Da anni invociamo che sia posta in essere e permettetemi di dire con tutta sincerità che è un'iniziativa assolutamente banale, perché bisogna mettere in atto un comportamento normale, come quando l'autorità di polizia ci chiede se una targa è assicurata. Questo si può fare sistematicamente prima. Di più, oltre ad individuare i soggetti non assicurati, in tal modo si vedrà che in molti casi non lo sono non solo per il costo elevato della polizza (come vede, posso anche ammettere che ci siano tali casi), ma ancora una volta a causa della criminalità organizzata che stampa moduli fasulli e lo farebbe anche su carta filigranata (senza considerare che, se si procedesse con una filigrana, si aumenterebbero i costi che ricadrebbero sui consumatori). Secondo la mia personale opinione, per il contributo che sento di dover dare alla mia industria, ma prima di tutto al Senato che ha avuto la benevolenza di convocarci, non è difficile, bisognerebbe imporlo.

LANNUTTI (*IdV*). Posso chiederle quante potrebbero essere le polizze inesistenti?

CERCHIAI. Non lo sappiamo; anch'io ho la sua curiosità.

VERDONE. È impossibile fare una stima, si può ricorrere solo in via indiretta alle liquidazioni del Fondo di garanzia delle vittime della strada, che, vorrei ricordare al senatore Lannutti, interviene sempre in caso di veicoli non assicurati o non identificati nei limiti del massimale obbligatorio per legge, che dall'11 dicembre verrà portato a 2,5 milioni per i danni a persona e a 500.000 euro per danni a cose. In base a questi dati, negli ultimi anni c'è stato un leggero aumento di sinistri causati da veicoli non assicurati, ma stiamo parlando di cifre di piccola entità, di 25.000 incidenti; ricordo che ogni anno in Italia avvengono 3,7 milioni di sinistri risarciti dalle compagnie di assicurazione, quindi si tratta di una percentuale piccolissima. Tuttavia, se indirettamente si facesse ricorso alla frequenza media di mercato, i suddetti 25.000 incidenti dovrebbero corrispondere, ammesso che la frequenza sia la stessa anche per questi sinistri del tutto patologici (cioè intorno all'8 per cento), a circa 160.000 veicoli non assicurati su un totale di 44 milioni di assicurati. Si tratta, comunque, di una

stima indiretta che non ci porta lontano, mentre il metodo suggerito dal Presidente mi sembra più opportuno.

CERCHIAI. Vorrei ribadire che non siamo contro il mercato: viviamo nel mercato e con il mercato. Ho iniziato questa attività vendendo polizze, l'ho fatto per tanti anni prima di avere molta fortuna e di fare – come si suol dire – una carriera brillante, quindi mi rendo ben conto di cosa sia il mercato.

Non siamo contrari all'indennizzo diretto; lo abbiamo voluto. Siamo sinceramente contrari ad alcune conclusioni cui pervenne l'allora ministro Bersani con i suoi interventi. A questo riguardo so di entrare in un campo difficile, perché lo stesso Presidente ha rilasciato un'intervista che ho letto sull'agente monomandatario.

Anche se siamo aperti al più ampio e cordiale dibattito, riteniamo che il divieto di mandato esclusivo sia un obbrobrio, che esiste soltanto in Italia e in nessun altro Paese europeo. Sostenere il contrario vorrebbe dire essere convinti che la Francia, la Spagna, la Germania e la Gran Bretagna siano contrarie al mercato e che soltanto in Italia, in un particolare periodo, da parte di un particolare Governo, sia stata seguita una politica favorevole al mercato. Credete veramente che tutti i Governi europei siano contrari al mercato?

Non abbiamo nulla contro il plurimandato: prima dei cosiddetti decreti Bersani, il 20 per cento degli agenti in Italia era plurimandatario, mentre oggi lo è il 21 per cento. Mi chiedo dunque di cosa si stia discutendo davvero: secondo la mia personale opinione l'attuale dibattito è condizionato da un approccio ideologico, che potremmo anche evitare di discutere se i suoi risultati non fossero drammaticamente costosi. Si pensi al caso di un imprenditore assicurativo che ha compiuto investimenti di decine di milioni di euro, se non di centinaia, su una rete di vendita in esclusiva e che ha visto promulgare una legge dello Stato che gli impedisce di vincolare i suoi agenti a lavorare solo per lui. Si tratta degli agenti che lui stesso ha «costruito» e ha finanziato. Non so se sapete esattamente come viene costruita un'agenzia di assicurazioni: l'agente, ad esempio delle Assicurazioni Generali, è un venditore dipendente diventato agente per propri meriti. Non si tratta di un agente ricco, come accade in altri settori, ma di un lavoratore che un giorno è diventato agente e ha ricevuto un portafoglio di clienti: questo soggetto non ha i soldi per finanziare la sua struttura, ma i finanziamenti gli provengono dalla compagnia di assicurazione. Occorre svolgere un gran lavoro per avere una struttura propria, per poi scoprire che, per legge, ad un certo punto tale struttura non è più legata al patto di esclusiva. Se fossi tale imprenditore, dunque, di certo rispetterei questa legge, ma proporrei ad ogni agente un *bonus* per il raggiungimento di un determinato incremento di vendite, ad esempio del 5 per cento. In tal modo – come effettivamente accade – l'agente, al fine di raggiungere il *bonus*, non assume mandati per soggetti diversi. Del resto gli agenti non hanno interesse ad acquisire un secondo o un terzo mandato. Bisogna capire che l'agente plurimandatario non è certo un consulente indipen-

dente: tali agenti assumono al massimo due o tre mandati, dal momento che il quarto inizia a diventare troppo oneroso. L'agente plurimandatario, dunque, rappresenta gli interessi di due o al massimo di tre compagnie assicurative, invece di una soltanto: è dunque ben lungi dal diventare il cosiddetto consulente indipendente.

Dunque, signor Presidente, la ringrazio per aver introdotto questo tema che precedentemente avevo soltanto sfiorato. L'ANIA è favorevole ad un sistema pluri-canale, in cui gli agenti abbiano il diritto di scegliere se essere monomandatari o plurimandatari e le imprese possano scegliere di avere agenti monomandatari, plurimandatari o entrambi, insieme alle modalità di vendita, diretta o telefonica: questo, a nostro giudizio, è il mercato. Ovviamente devono esserci delle regole, che già ci sono ed è giusto che ci siano, al fine di rendere il mercato efficiente, a protezione dei consumatori. Il consumatore, del resto, rappresenta la materia prima dell'industria assicurativa. Noi viviamo sulla fiducia della gente: se la gente non ha fiducia in noi, non si assicura.

Dunque non siamo contrari al divieto di clausole esclusive perché ciò ci sottrae qualche vantaggio, ma perché comporta due conseguenze che, a nostro avviso, sono critiche e criticabili. In primo luogo, causa l'aumento indiretto dei costi di distribuzione: gli agenti infatti non assumono una pluralità di mandati, ma non vogliono neanche che si torni alla possibilità di stipulare clausole esclusive, perché l'attuale situazione realizza il loro interesse. Rispetto a prima non perdono nulla perché rimangono di fatto legati per loro scelta all'impresa assicurativa, ma guadagnano di più: è un dato di fatto che si può verificare dai dati numerici. In secondo luogo, il fatto che questa previsione sia presente soltanto in Italia è negativo per la nostra industria assicurativa nazionale. Mi chiedo perché si voglia mettere l'impresa assicurativa italiana in condizioni di minore competitività nei confronti delle maggiori imprese estere e perché dunque le si voglia arrecare un danno. Una compagnia assicurativa francese, ad esempio la Axa, può venire in Italia e dare il proprio mandato agli agenti di una compagnia italiana, ad esempio delle Assicurazioni Generali o della RAS. Una compagnia assicurativa italiana, invece, quando va in Francia non può dare mandato agli agenti della francese Axa; lo stesso dicasi, ad esempio, per una compagnia assicurativa spagnola. Ciò perché in tutta Europa, negli Stati Uniti e in tutto il mondo, sono richiesti rapporti di esclusiva. È davvero possibile che tutti questi Paesi siano contrari al mercato? Lascio alla Commissione la risposta a questo interrogativo e mi scuso se sono apparso un po' infervorato: per questo motivo avevo deciso di evitare di parlare di tale argomento, ma lei, signor Presidente, mi ha offerto l'occasione per esprimerle un mio profondo convincimento.

Vorrei dire inoltre al senatore Lannutti che è nostro auspicio che il Parlamento, iniziando al Senato o alla Camera, torni sui suoi passi ed approvi l'emendamento in questione ora, tra sei mesi o tra un anno. Certamente più tardi avverrà e peggio sarà, perché la normativa attuale è controproducente: purtroppo più tempo passa e meglio potremo verificarlo, tro-

vando così stimoli ulteriori ad approvare la modifica. Per il buon funzionamento del mercato, a cui tutti teniamo, è dunque opportuno agire presto.

Per quel che riguarda la durata poliennale delle polizze assicurative, il Presidente ha ben evidenziato le diversità con la normativa precedente e dunque il fatto che tale possibilità sia offerta nel caso in cui vi siano dei vantaggi per il consumatore. Il vantaggio in alcuni rami può essere addirittura clamoroso: si pensi alle assicurazioni in campo sanitario, che ricordava lo stesso senatore Lannutti, in cui il cliente ha tutto l'interesse a stipulare polizze di durata poliennale, dal momento che le proprie condizioni di salute possono soltanto peggiorare, incidendo dunque sulla sua assicurabilità. Voglio sottolineare però che l'emendamento approvato dal Senato non ha stabilito l'obbligo di contrarre polizze di durata poliennale. Stranamente gli agenti hanno protestato: recentemente intervenendo ad un convegno, ho detto loro che, visto che dicono di tutelare sempre l'interesse del cliente, possono non offrire le polizze poliennali, qualora esse non siano nell'interesse dello stesso. Il Senato si è limitato a dare agli agenti la possibilità di offrire un miglior servizio al cliente, ma gli interpreti di tale servizio, il giudice arbitro della sua qualità, sono propri gli agenti. Non è stata tolta la possibilità di stipulare una polizza annuale, se essa è nell'interesse del cliente. Invece, se il provvedimento diverrà legge, si potrà stipulare una polizza di durata poliennale se rientrerà nell'interesse del cliente. Trovo davvero incomprensibile, dunque esclusivamente ideologico e demagogico, che gli agenti protestino contro la reintroduzione delle assicurazioni di durata poliennale, la cui stipula è una mera facoltà e non un obbligo.

Il Presidente ha inoltre ricordato il principale motivo per cui in Italia i risarcimenti del danno alla persona sono molto onerosi, oltre all'incidenza delle piccole frodi – la cervicale degli italiani appare particolarmente fragile – e al fatto che venga riconosciuta l'invalidità anche di uno o di due punti, che non viene riconosciuta in nessun altro Paese al mondo. Il motivo più importante deriva però dalle interpretazioni della magistratura. Secondo alcune voci, sembra che il tribunale di Milano, nei prossimi giorni, inserirà nella tabella del risarcimento delle lesioni anche il danno morale. Se così sarà, tutti i sinistri messi a riserva dovranno essere rivalutati di una misura ancora non quantificabile, ma che sarà probabilmente tra il 30 e il 50 per cento, dal momento che essi devono essere rivalutati sulla base della massima cifra che si potrebbe pagare: immagino che ne possa facilmente intuire gli effetti, signor Presidente. Per questo l'ANIA chiede da anni, come è stato fatto per i sinistri che causano un'invalidità fino al 9 per cento, di arrivare a definire una tabella che elimini la totale libertà dei giudici – perché neanche al giudice deve essere consentito di fare ciò che vuole – e stabilisca una flessibilità nei punti di invalidità, anche per le invalidità gravi, definendone però i criteri.

Diversamente, tutti seguiranno il tribunale di Milano che ha introdotto tale misura. Lei sa, infatti, che non mento quando affermo che la tabella di Milano fa stato; pensi dunque all'impatto di tale iniziativa sui conti delle compagnie di assicurazione e, di conseguenza, alle iniziative

che dovranno mettere in campo per riequilibrare i loro conti. Certamente dovranno diventare più efficienti, ma mi chiedo come si possano recuperare subito tutti i costi. Lascio a voi la risposta.

MESSINA (*PdL*). Da cosa deriva l'esigenza di questo adeguamento? Risulta che le riserve siano inadeguate?

CERCHIAI. L'adeguamento deriva dal fatto che si devono pagare 10.000 euro per un'invalidità che ne costava 8.000.

MESSINA (*PdL*). Ma è una scelta che deve valutare l'azienda. La citata esigenza nasce da un'effettiva verifica da cui è emerso che le riserve sono inadeguate o si tratta di una ipotesi di inadeguatezza?

CERCHIAI. È un'ipotesi di inadeguatezza che però diventa certezza qualora si dovesse procedere al pagamento.

MESSINA (*PdL*). Consideri che sono presidente della Mediolanum assicurazioni.

VERDONE. Il problema ha avuto origine a partire da quattro sentenze delle sezioni unite civili della Corte di cassazione, che è intervenuta sulla definizione del danno alla persona di natura non patrimoniale. Con tali interventi è stata fatta chiarezza, ma molto è stato lasciato alla fantasia e all'interpretazione dei giuristi (che lei sa essere infinita), sia degli accademici che di chi la applica, cioè i magistrati. In sintesi, è stata discussa la problematica del danno morale, cioè di quella parte di danno non patrimoniale che non è quello biologico. Alla luce di questa sentenza, che avrebbe stabilito che il danno non patrimoniale è una categoria unica non sottodivisibile in altre specie se non a fini descrittivi (qui sta l'ermetismo tipico del giurista) e, nonostante quattro sentenze delle sezioni unite della Cassazione abbiano stabilito che non è possibile prevedere automatismi per riconoscere il danno non patrimoniale di natura morale, il tribunale di Milano sta inserendo nell'originaria tabella del danno biologico la quota che prima veniva riconosciuta a titolo di danno morale, quindi andando anche contro le interpretazioni della Corte di cassazione.

Vorrei altresì far rilevare che questo problema nasce anche dal fatto che da quattro anni giace senza essere attuato un decreto interministeriale, che dovrebbe essere coordinato dal Ministro del *welfare* insieme ai Ministri delle attività produttive e della giustizia, sulla tabella dei valori economici e medico-legali delle lesioni più gravi. Ci risulta che tutto sia pronto, ma questo provvedimento non viene emanato, quindi può essere anche interesse della Commissione chiedere qualche chiarimento in merito.

PRESIDENTE. Prima di concludere vorrei affrontare un'ultima questione in merito ai sistemi minori. Per l'utente, oltre a trovare il miglior prodotto al prezzo migliore, è importante che la dialettica ed il confronto

nella fase eventualmente risarcitoria si svolgano con semplicità: tante volte, infatti, abbiamo letto di casi eclatanti e, pur ammettendo che non siano quelli a fare specie, molte volte l'accettazione arriva per sfinimento. Ritengo che questa fase, gestita dalle compagnie, sia migliorabile, dal momento che le agenzie si limitano a comunicare le date in cui è presente il liquidatore e a richiedere requisiti, perizie, stime. Inoltre, la negoziazione del danno non è risarcibile in modo asettico perché, ahimé, la tabella è solo un riferimento e ogni giudice è libero di dissociarsi, di dividerla, o di applicarla in modo difforme.

VERDONE. Il tribunale di Milano è seguito da tutta l'Italia.

PRESIDENTE. Questo avviene per comodità, ma un giudice potrebbe ritenere di valutare il caso specifico secondo parametri completamente diversi. Mi domando se possiamo incidere proprio sulla gestione della pratica.

CERCHIAI. A mio avviso, in questa fase ci può essere un miglioramento e, anche se ritengo sia stato fatto abbastanza, convengo con lei che si possa fare di più: a tale riguardo, prima parlavo degli sforzi che stiamo compiendo con le associazioni dei consumatori con cui ci stiamo occupando specificamente anche di questa problematica.

Certamente, è più facile incidere su alcuni prodotti, mentre è più difficile su altri: è più semplice sui cosiddetti rischi semplici, mentre si riscontra una maggiore difficoltà nei cosiddetti rischi complessi; è più agevole nei confronti dei prodotti riferiti al segmento *retail*, cioè ai consumatori, e più complesso con le aziende che hanno coperture più articolate. Sicuramente sono stati fatti dei progressi sul piano del linguaggio, che è meno ermetico, meno «assicuratese», tuttavia ci si può attendere un'ulteriore semplificazione e crediamo che il settore debba continuare a compiere tale sforzo.

PRESIDENTE. Posso darvi una rassicurazione per quanto riguarda il grande peso costituito dalle truffe e dalle frodi, almeno per quanto riguarda gli aspetti toccati dal collega Lannutti, cioè in merito alle assicurazioni false. Se incrociare i dati delle targhe circolanti con quelle che all'Associazione risultano essere effettivamente assicurate è abbastanza semplice, immagino che individueremo una formula per trovare l'organismo che interfacci questi dati e lo sottoporremo ai dipartimenti competenti.

Ringrazio il presidente Cerchiai e i suoi collaboratori per l'utile contributo offerto ai lavori della Commissione.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 15,30.

