



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 3

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

10^a COMMISSIONE PERMANENTE (Industria,
commercio, turismo)

INDAGINE CONOSCITIVA SUL SETTORE
DELL'ASSICURAZIONE DI AUTOVEICOLI, CON PARTICOLARE
RIFERIMENTO AL MERCATO ED ALLA DINAMICA DEI PREMI
DELL'ASSICURAZIONE PER RESPONSABILITÀ CIVILE AUTO
(RCA)

165^a seduta: mercoledì 29 settembre 2010

Presidenza del presidente CURSI

I N D I C E**Audizione del presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato Antonio Catricalà**

* PRESIDENTE	Pag. 3, 7, 8 e passim	* CATRICALÀ	Pag. 3, 7, 8 e passim
BUBBICO (PD)	8		
FIORONI (PD)	10		
GERMONTANI (FLI)	11		
LANNUTTI (IdV)	13		
PARAVIA (PdL)	9		

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: Futuro e Libertà per l'Italia: FLI; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Io Sud, Movimento Repubblicani Europei): UDC-SVP-Aut:UV-MAIE-IS-MRE; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS.

Interviene, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il professor Antonio Catricalà, presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, accompagnato dal dottor Angelo Lalli, responsabile dell'ufficio rapporti con le istituzioni pubbliche, e dal dottor Massimo Ferrero, assistente alla presidenza.

I lavori hanno inizio alle ore 14,45.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato Antonio Catricalà

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sul settore dell'assicurazione di autoveicoli, con particolare riferimento al mercato ed alla dinamica dei premi dell'assicurazione per responsabilità civile auto (RCA), sospesa nella seduta del 28 luglio scorso.

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

È oggi in programma l'audizione del presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, professor Antonio Catricalà (che ringraziamo per avere accettato il nostro invito), accompagnato dal dottor Angelo Lalli, responsabile dell'ufficio rapporti con le istituzioni pubbliche, e dal dottor Massimo Ferrero, assistente alla presidenza.

Abbiamo già avuto occasione di ascoltare i presidenti dell'Ania e dell'Isvap rispetto a questa vicenda che sta colpendo il mondo dell'assicurazione; della questione ci interessa in particolar modo esaminare il versante degli utenti, degli assicurati costretti a pagare premi assicurativi molto alti che ci pongono ai primi posti anche a livello europeo. Le stesse compagnie assicuratrici hanno accettato ben volentieri la nostra iniziativa, perché si sentono gravate da un notevole peso.

Per questi motivi oggi ascoltiamo in questa sede il presidente Catricalà, che sicuramente avanzerà delle proposte in merito alla questione oggetto della nostra indagine conoscitiva.

CATRICALÀ. Signor Presidente, onorevoli senatori, innanzi tutto ed anche a nome dell'Autorità che ho l'onore di presiedere, ringrazio per l'opportunità che ci viene concessa di esprimere in questa alta sede qualche valutazione su un problema importante: il 6 maggio scorso l'Autorità ha avviato un'indagine conoscitiva sulla responsabilità civile automobili-

stica e ha già chiesto e ottenuto informazioni da tutti gli operatori del mercato. Non abbiamo ancora potuto studiare, elaborare e accorpare questi dati, però gli uffici hanno rilevato alcune criticità. Oggi sono in grado di comunicare i primi risultati della nostra indagine.

Ho fatto pervenire agli Uffici della Commissione una relazione scritta, che illustrerò sinteticamente.

Le ragioni che ci hanno spinto a svolgere questa indagine sono diverse. Innanzi tutto, il ramo responsabilità civile automobilistica è estremamente importante: nel 2009 ha registrato una raccolta pari a oltre 17 miliardi di euro, con un'incidenza del 46,3 per cento sul totale del ramo danni e del 14,4 per cento sul portafoglio complessivo. Stiamo parlando quindi di un settore importantissimo, nel quale purtroppo non si registra un contenimento dei prezzi, soprattutto per la scarsa vivacità della competizione. Questa è l'analisi che l'Antitrust ha sempre fatto e che oggi si sente di confermare.

La scarsa concorrenza dipende, prima di tutto, dall'asimmetria informativa esistente tra professionisti e consumatori, a svantaggio di questi ultimi; tale fenomeno è causato dal fatto che il sistema di distribuzione è basato sugli agenti, che fino a poco tempo fa operavano in esclusiva.

In secondo luogo, la scarsa vivacità della competizione è derivata dalla messa in atto (in passato) di comportamenti collusivi, con scambi di informazioni tra le imprese, tanto che nel 2000 l'Antitrust ha dovuto sanzionare le compagnie per oltre 700 miliardi di vecchie lire. Tale sanzione è stata finalmente confermata anche dai giudici amministrativi, nella sua totalità.

Il terzo motivo concerne le partecipazioni azionarie incrociate e i fenomeni di *interlocking directorate* tra imprese assicurative che danno luogo a una vischiosità del sistema, che abbiamo segnalato da ultimo con l'acquisizione di Toro da parte di Generali: in tale occasione, peraltro, avevamo chiesto la vendita di qualche *asset*, ritenendo che ci fosse una situazione di eccessiva forza di mercato di alcune aziende del settore. Finora, però, non abbiamo avuto ragione dinanzi al giudice amministrativo: il TAR ci ha dato torto e il Consiglio di Stato non si è ancora espresso, anche se – naturalmente – speriamo che ci possa dare ragione.

Nel 2003 si è conclusa una nostra prima indagine sul settore dell'assicurazione autoveicoli, con la quale auspicavamo che cessasse l'esclusiva fra produttori e agenti e che cadesse il meccanismo dell'indennizzo indiretto. A l'Antitrust, soprattutto, non piaceva che a pagare il danneggiato fosse un soggetto terzo rispetto al contratto di assicurazione, perché questo deresponsabilizzava il professionista contraente: il danneggiato percepiva il vantaggio reale non dal comportamento della propria assicurazione, ma da quello di un'assicurazione terza, vale a dire quella che aveva stipulato il contratto con il danneggiante.

Da quel momento a oggi, ci sono state tre importanti novità.

La prima si è verificata nella distribuzione, perché si sono introdotte nuove formule di distribuzione che utilizzano prevalentemente la rete In-

ternet (si possono infatti concludere contratti di assicurazione anche per via informatica).

La seconda novità è che oggi è stato introdotto il divieto dell'esclusiva, quindi anche di prezzi minimi e sconti massimi: questo naturalmente dovrebbe comportare anche una maggiore chiarezza informativa per gli utenti, sebbene ciò non si sia ancora verificato.

In terzo luogo, è stato previsto a livello legislativo l'indennizzo diretto.

Da queste tre riforme ci aspettavamo miglioramenti immediati, invece abbiamo registrato delusione sia negli utenti sia nelle stesse Autorità che con noi si occupano di assicurazione. Infatti, su Internet sono presenti gli stessi operatori esistenti sul mercato tramite agenti e il risarcimento diretto non ha prodotto i risparmi attesi: anzi, all'indomani dell'entrata in vigore di questo meccanismo sono stati registrati aumenti generalizzati e incrementi particolarmente sensibili per alcune categorie di utenti e di veicoli, tanto che abbiamo registrato lamentele per aumenti che superano addirittura il 30 per cento, anche se Eurostat segnala un aumento della tariffa media per l'Italia fino al 7,7 per cento, a fronte di una media per Eurolandia del 5,4 per cento.

L'aspetto che più turba l'Antitrust, però, riguarda le modalità con cui avvengono questi aumenti. A tale proposito, ci pervengono varie segnalazioni da parte degli utenti. In questa sede ne ho portata una sola, che per brevità non ho riportato nella relazione, per parlare genericamente dell'opacità di questi aumenti. Al rinnovo del contratto di assicurazione per l'auto, questo signore (che si firma) ha trovato la sorpresa di un aumento di oltre il 50 per cento; ha quindi sporto reclamo e, da parte dell'ufficio di *customer satisfaction* (l'ufficio reclami di Bologna di questa grande compagnia assicurativa), gli è arrivata la risposta che mi accingo a leggere. «Nel riscontrare il suo reclamo abbiamo interessato i nostri competenti uffici di direzione, che ci hanno detto quanto segue: rispetto alla tariffa, ella ha avuto un aumento di circa il 50 per cento». Poi si entra nel dettaglio. «Un aumento applicato alla tipologia dei veicoli del 5 per cento circa». Però il veicolo era lo stesso che aveva assicurato nel 2009, quindi la differenza non è sul veicolo, perché il contratto del 2010 riguarda lo stesso tipo di veicolo del 2009. «Un aumento del fattore della zona territoriale dell'8 per cento circa». Ma la zona territoriale, che effettivamente è a rischio (si tratta di Battipaglia, in provincia di Salerno), era la stessa in cui si era concluso il contratto l'anno prima. Siamo comunque al 13 per cento. «Un aumento del parametro del massimale del 7 per cento circa per l'adeguamento al massimale del vecchio minimo di legge al nuovo». Mi sembra strano che un obbligo di legge possa portare a un aumento fino al 7 per cento, ma sulla questione stiamo indagando, perché proprio su questa lettera l'Antitrust ha aperto una procedura per scorrettezza commerciale. «Un aumento del fattore di sinistrosità pregressa del 30 per cento». Siamo giunti al 20 per cento, cui va addizionato un 7 per cento per il fattore di rischio, perché c'era stato un aumento anche dovuto al modello di veicolo diverso dalla tipologia del veicolo. Si arriva al 27

per cento. Infine, si aggiunge un 30 per cento per la sinistrosità pregressa. A questo punto abbiamo pensato che la sinistrosità fosse dovuta al fatto che questo signore aveva fatto molti incidenti. Invece abbiamo scoperto, ma è chiaramente indicato anche dalla lettera, che questo aumento è dovuto semplicemente all'attestato di rischio incompleto, perché il contratto era stato emesso per la prima volta a febbraio 2009: quindi, è stato operato un aumento del 30 per cento perché la persona non era stata in grado dimostrare che nei precedenti cinque anni non aveva avuto incidenti; siamo ai limiti della scorrettezza commerciale, tant'è vero che abbiamo aperto una procedura ai sensi del codice del consumo. Il dato, quindi, viene confermato, nel senso che è stato applicato il 6,8 per cento di sconto sul 57 per cento, che porta a un aumento – per la verità oscuro – del 50 per cento.

Passiamo a esaminare le maggiori criticità che stiamo registrando nel funzionamento del sistema di indennizzo diretto.

Prima di tutto è problematica la modalità di compensazione, perché si tratta di somme determinate a *forfait* su un costo medio del sinistro, a seconda che si riferisca alla persona o alla tipologia di veicolo (motorino, autovettura, autobus). Per semplificare queste problematiche-compensazioni, presso il Ministero dello sviluppo economico è al lavoro un comitato tecnico che sta calcolando i valori da assumere a base delle compensazioni. Ma neanche in questo caso sono chiare le modalità con cui avviene la forfetizzazione. Infatti, per i motocicli c'è un costo più elevato (comprensibile, in quanto – per così dire – la «carrozzeria» del motociclo è costituita dal conducente: quindi, quando c'è un danno al motociclo, il più delle volte c'è anche alla persona), ma allora perché – viceversa – non è prevista una riduzione del *quantum* della compensazione quando il danno riguarda veicoli che mostrano un numero di sinistri indubbiamente minore, come gli autobus?

Seconda criticità. Il decreto ministeriale dell'11 dicembre 2009 in realtà circoscriveva la differenziazione dei costi medi territoriali, quindi la differenza per territorio di un costo medio, solamente ai danni ai veicoli: nella convenzione che hanno fatto le assicurazioni questa differenziazione, invece, è stata estesa anche alle persone.

Esistono inoltre alcune prassi contrattuali che prevedono solo il risarcimento in forma specifica. Per esempio (solo per dirne una, ma ce ne sono anche altre che preferiscono questo sistema), Fondiaria-Sai prevede che le autovetture vengano riparate solamente presso officine convenzionate. Ciò comporta, da una parte, scarsa concorrenza tra gli operatori (perché essendo convenzionati non hanno interesse a farsi concorrenza sui prezzi e sulla qualità del servizio) e, dall'altra, la mancanza di possibile scelta da parte del soggetto danneggiato del carrozziere di sua fiducia, che egli preferirebbe.

Un'ulteriore criticità, questa particolarmente grave, è l'abbandono da parte di grandi compagnie, per via delle frodi, di intere aree territoriali. Qui ho le carte di una azienda di trasporti che ha fatto una gara per assicurare la propria azienda. Dopo che la gara è andata deserta, si è presen-

tata una sola impresa assicuratrice che ha proposto di concludere il contratto con il 300 per cento di aumento del premio.

PRESIDENTE. Sempre a Salerno?

CATRICALÀ. Esatto: si tratta di un'azienda di trasporti di Salerno. Lavoriamo su questa ipotesi.

Un'altra criticità è dovuta al fatto che c'è una sottostima dei danni da parte delle assicurazioni, anche perché sanno che poi avranno un *forfait* sul danno; per la verità, però, l'indennizzo diretto ha portato l'unico vantaggio che i danni vengono liquidati prima, poiché il meccanismo liquidatorio è più veloce.

Come ultima criticità ricordo infine la predilezione delle compagnie di assicurazione ad affidare incarichi peritali a professionisti organizzati in forma societaria. Questo dà luogo a una penalizzazione sui costi, sulle tariffe ma, soprattutto, sui periti professionisti singoli, che potrebbero fare buona concorrenza. Noi pensiamo – come già nel 2003 – che il meccanismo dell'agente non funzioni bene e che dovrebbe essere sostituito dal sistema dei *broker* di tipo anglosassone, con una filiera di distribuzione completamente autonoma dalle assicurazioni in cui il cliente possa recarsi e scegliere tra più modelli, esattamente come quando si entra in un negozio di telefonini dove invece di una sola marca se ne trovano diverse. Questo comporterebbe anche una maggiore mobilità della clientela, perché la fidelizzazione avviene da parte della compagnia sull'agente e poi da parte dall'agente sui clienti. Il fenomeno della fidelizzazione, però, sta leggermente diminuendo, perché sta decrescendo anche l'esclusiva: la mobilità, infatti, è passata da un 6,3 del 2006 ad un 9,3 per cento del 2009; ma è poca cosa se pensiamo che nel Regno Unito, in conseguenza del sistema del brokeraggio indipendente, la mobilità è del 45 per cento all'anno.

La nostra indagine vorrà anche verificare come funziona questo preventivatore *on-line*, come opera il plurimandato e se ci sono poi effettive possibilità di superare i fenomeni di *interlocking directorate*, che abbiamo avuto modo di denunciare ripetutamente nel settore bancario, nel settore delle SGR e nel settore assicurativo perché risolvere ciò potrebbe sbloccare la concorrenza.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Catricalà per l'intervento e per la relazione che ha fatto pervenire agli Uffici della Commissione, che è abbastanza completa di riferimenti.

Penso che la stessa Autorità stia aspettando i risultati finali prima di avanzare qualche proposta.

CATRICALÀ. Sì, avrei voluto dire proprio questo e ringrazio il Presidente per avermelo suggerito.

In realtà, non avendo concluso l'indagine, oggi non abbiamo portato alcun risultato conclusivo, se non la presentazione di una serie di criticità.

L'indagine dovrebbe concludersi entro sei mesi, perché dobbiamo elaborare tutti i dati e fare un secondo «giro» con le assicurazioni.

PRESIDENTE. Per noi è importante ottenere anche talune indicazioni da parte dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, consapevoli del fatto che queste indagini sono state condotte in maniera assolutamente seria.

Vorrei citare un passaggio della relazione, peraltro sottolineato nell'illustrazione del Presidente, contenuto nel documento distribuito in Aula: «Solo un'industria distributiva realmente autonoma dalle compagnie (i *broker*) sarebbe in grado di fornire quel servizio, accentuando in tal modo il confronto concorrenziale tra le stesse compagnie assicurative, che invece attualmente possono ancora contare sulla scarsa mobilità dei consumatori dovuta alla difficoltà di ricerca di alternative migliori». Il professor Catricalà ha anche citato, nello specifico, il caso del Regno Unito.

Premesso il fatto che in Italia i *broker*, per così dire, di notevoli dimensioni strutturali sono pochissimi, registriamo che questi rappresentano talvolta soltanto un modo, più o meno elegante, per ottenere qualche guadagno in più presentando proposte per i bandi. In Italia l'attività di brokerraggio differisce da quelle particolari situazioni che emergono nella sua relazione e che riguardano altri Paesi europei.

CATRICALÀ. Non è quello che immaginiamo noi.

BUBBICO (PD). Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei ringraziare il professor Catricalà per la relazione che ci ha consegnato e per le valutazioni che ha offerto alla nostra attenzione.

C'è l'impressione di essere ancora in una situazione di prezzi amministrati: forse la differenza è che nel momento in cui i prezzi erano amministrati esisteva un'autorità pubblica che operava verifiche di congruità, mentre oggi la situazione di mercato è tale da determinare – di fatto – prezzi amministrati, la cui modulazione è nella disponibilità dei soggetti interessati. Se questo è vero, credo che, al di là delle conclusioni delle indagini che sicuramente ci offriranno indicazioni più congrue, alcune criticità potrebbero già oggi risultare qualificabili nella loro concretezza e nel loro impatto.

Ritengo che debba essere affrontato un primo problema: è ragionevole pensare che i costi derivanti da attività illegali debbano essere scaricati sui cittadini onesti? Perché ciò non accada, non è ragionevole pensare che le offerte non debbano proporsi in una dimensione di territorialità, ma debbano essere riferite esclusivamente ai fattori di rischio impliciti nel soggetto contraente? Infatti, se questo venisse affermato e se venisse impedita, per l'appunto, una pratica di prezzi differenziati in ragione dei territori, sicuramente le compagnie di assicurazione avrebbero interesse ad agire per sanzionare le attività illecite. Oggi non hanno alcun interesse a farlo, dal momento che i maggiori costi vengono ribaltati sugli utenti.

C'è un altro dato che deve essere approfondito, quello implicito nella denuncia di quel cittadino e nelle risposte che vengono fornite dalla compagnia di assicurazione, ovverosia la mancanza dell'attestato di rischio. Ritengo che questo elemento non possa rientrare tra i compiti e gli oneri del soggetto assicurato, perché esiste una banca dati dei sinistri che deve essere resa disponibile per tutti, anche per il cittadino interessato, esattamente come nel sistema bancario esiste un merito creditizio frutto di una specifica valutazione sul soggetto che richiede un prestito e sui fattori oggettivi derivanti dal sistema che mette in evidenza i fattori di esposizione e di affidabilità dello stesso. Serve una legge per imporre alle compagnie assicuratrici una modalità condivisa di gestione di queste banche dati, tanto da allinearsi con gli *standard* che normalmente utilizza il sistema creditizio, peraltro senza alcun obbligo, essendo quella un'utilità del sistema perché costituisce un fattore ulteriore di certezza nell'erogazione del prestito.

Penso che dovrebbero essere affrontate le questioni che risultano facilmente risolvibili. A questo fine, sarebbe interessante comprendere se serva un provvedimento di natura legislativa o se invece sia possibile agire attraverso gli strumenti propri dell'Autorità o di natura amministrativa nella disponibilità dei Ministeri vigilanti, in modo particolare del Ministero dello sviluppo economico.

Per quanto attiene al tema dell'offerta plurima e del divieto di esclusiva, siamo certi che questo divieto oggi sia cogente? Infatti, non sono poche le segnalazioni di attività di fidelizzazione che, eludendo le norme, incidono direttamente sulle relazioni commerciali, invocando pregresse attività contrattuali. Anche su questo si tratta di capire se l'attuale impianto legislativo sia sufficiente o se sia invece necessario introdurre ulteriori previsioni, tanto da rendere certo il meccanismo e costruire per questa via una modalità più flessibile e fluida di animazione del principio della domanda e dell'offerta.

In aggiunta, vorrei sapere dal presidente Catricalà quali altri elementi possano risultare utili per far crescere in maniera più significativa la mobilità in questo settore, perché la staticità dei mercati determina anche quelle situazioni che risultano ormai piuttosto insopportabili, poiché talune di esse si qualificano in maniera del tutto evidente (come è risultato dai casi che lei ha segnalato) come incompatibili con un mercato che risulti, per così dire, mediamente praticabile.

PARAVIA (*PdL*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, ringraziando il professor Catricalà per la relazione svolta vorrei richiamare la sua attenzione su un aspetto emerso quando ha affermato che le principali compagnie assicurative italiane iniziano a ritirarsi da alcune aree geografiche. Ciò significa che, mentre in passato consideravano sufficiente «caricare» su tali aree il costo del contratto o procedevano a notevoli aumenti di tale costo che egli stesso ha definito in alcuni casi eccessivi (basti fare riferimento al caso del mio concittadino di Battipaglia), oggi neanche questa misura di notevole incremento dei premi viene da loro ritenuta suffi-

ciente. Questo avviene per un motivo molto grave. Come alcune aree geografiche si caratterizzano per un numero incredibile di rilasci di invalidità civili, così nel Sud (in particolare in alcune aree) si registra un consistente numero di incidenti, certamente non dovuto alle condizioni meteorologiche che al Sud notoriamente sono migliori che in altre parti del Paese. A Salerno esistono studi professionali o singoli professionisti che pubblicizzano la loro specializzazione in infortunistica stradale: alcuni di questi svolgono unicamente tale attività. Se le principali compagnie assicurative vanno via da quelle aree ciò significa che, al di là del numero di falsi incidenti (che potremmo anche definire ipotesi di reato), c'è un tale disfaccimento del sistema giudiziario civile (non da terzo mondo, ma peggiore) che fa in modo che mancando del tutto la certezza del diritto (da noi prima delle prime udienze passano 12 mesi e per i rinvii se ne aspettano anche 24) abbondino le frodi. Se anche si fosse poco attenti al fenomeno, ci vorrebbe davvero poco per comprendere cosa accade: basterebbe una banca dati di questi incidenti seriamente gestita (anche dalle rispettive procure della Repubblica) per scoprire che spesso i testimoni, i tecnici e i periti sono gli stessi individui. L'INPS – anche se ha impiegato decenni – finalmente ha ridotto in misura notevole le truffe esistenti in agricoltura nel campo dei contributi agricoli, delle false imprese agricole e dei falsi rapporti di dipendenza: si dovrebbe operare allo stesso modo nel campo delle assicurazioni. Tuttavia il fatto che questo settore sia regolamentato per legge dai tribunali e che questi ultimi non funzionino, fa sì che a pagarne le conseguenze siano i cittadini.

Crede che l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, nell'ambito di questa indagine, dovrebbe soffermare maggiormente la sua attenzione su questo aspetto, soprattutto in relazione alle aree geografiche da cui fuggono anche le compagnie più grandi e più serie. In quelle zone rimangono solo quelle compagnie che forse non risarciscono neppure il danno, con la conseguenza che non solo si pagano premi più elevati nel *benchmarking* del Paese rispetto alle altre aree geografiche europee, ma addirittura si subisce la beffa che tante piccole compagnie danno *forfait*, vanno in *default* e non pagano neanche i sinistri. A mio avviso l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, alla quale non manca certo l'equilibrio, durante questa indagine (anche se l'argomento sistema giudiziario è più che scottante e quindi da trattare con cautela), dovrebbe esprimere non tanto giudizi ma, dopo avere letto numeri, dati e istruttorie, sintetizzare i contenuti.

Mi auguro pertanto che da questa indagine, come auspicava anche il collega Bubbico, emerga qualcosa di serio in termini di richiami all'attenzione del Parlamento e di sprone ad intervenire, perché non è possibile andare avanti con un sistema giudiziario da terzo mondo.

FIORONI (PD). Signor Presidente, onorevoli colleghi, intanto ringrazio il professor Catricalà per la sua relazione esaustiva su temi che ci stanno a cuore, perché anche il mercato dell'assicurazione RC auto ha bisogno di essere liberalizzato, trovandosi ad uno stadio davvero iniziale ri-

spetto ad una strada che dovrebbe dirigersi in maniera spedita verso la liberalizzazione. Ponendoci come obiettivo di medio-lungo termine la liberalizzazione del mercato e quindi la possibilità di vedere operatori commerciali indipendenti rispetto alle compagnie, visto che la situazione attuale ci impedisce di fare progetti immediatamente attuabili perché dovrebbe intervenire il Parlamento attraverso un confronto serrato di tutte le forze politiche su temi importanti per i cittadini, nel breve termine si potrebbe intervenire sulle criticità da lei evidenziate in ordine ad alcune misure successive alla indagine conoscitiva del 2003. Mi riferisco al meccanismo del risarcimento diretto e al fatto che non vi sia più l'esclusiva. Sull'indennizzo diretto è intervenuta, infatti, una sentenza della Corte costituzionale che ne ha ricordato la facoltatività.

Vorrei sapere se a vostro avviso un risarcimento diretto facoltativo, che possa essere scelto dal danneggiato, possa ovviare alle criticità da lei evidenziate in ordine alla difficoltà di attuazione di tale meccanismo che si pensava potesse costituire una soluzione adeguata e che invece tale non è stata.

Un altro aspetto riguarda il contenimento dei costi di liquidazione. Le relazioni svolte prima della sua, come quella del presidente dell'Isvap, hanno messo in evidenza che occorre esercitare un maggior *pressing* nei confronti delle imprese assicurative in ordine al contenimento dei costi di liquidazione per evitare che gli stessi si traducano poi in un aumento delle tariffe. Vorrei quindi avere un suo parere al riguardo, per capire cosa si potrebbe fare.

Vorrei infine sapere cosa pensa della possibilità di aumentare la mobilità degli utenti verso contratti diversi presenti nel mercato, dando cioè la possibilità ai cittadini di passare da una compagnia all'altra. Da questo punto di vista sarebbe forse auspicabile prevedere, alla scadenza del contratto, la possibilità di stipularne uno nuovo evitando che scatti il tacito rinnovo: quest'ultimo, infatti, a volte crea difficoltà allo stesso consumatore in termini di ricerca sul mercato di condizioni più convenienti. Oltre all'esclusione del tacito rinnovo le chiedo se vi siano ulteriori soluzioni per migliorare la condizione del consumatore che dovrebbe essere libero di muoversi in un mercato concorrenziale.

GERMONTANI (*FLI*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, innanzi tutto ringrazio il professor Catricalà per la sua relazione, che rileggerò con attenzione come faccio sempre con i suoi rapporti.

Richiamo anch'io l'allarme lanciato in sede di relazione annuale dal presidente dell'Isvap, quando ha rilevato che l'andamento dell'indice dei prezzi delle assicurazioni dei mezzi di trasporto, per il periodo 2002-2009 mostra per l'Italia un incremento cumulato quasi triplo, il 17,9 per cento, contro il 7,1 per cento della media europea. Quindi il premio medio per l'RC auto è praticamente doppio rispetto a quello applicato in Germania, Francia e Spagna.

Nel 2009, oltre alla riduzione del 3,6 per cento della raccolta premi, si è registrato un peggioramento del 108 per cento del rapporto tra spese

ed oneri sui sinistri e gli incassi che derivano dai premi. Il buon andamento della gestione finanziaria ha consentito tuttavia di contenere in meno di 100 milioni le perdite del comparto, ma alle difficoltà le imprese hanno reagito azionando la leva degli aumenti tariffari. Bisogna inoltre ricordare che nel periodo tra aprile 2009 e aprile 2010 le tariffe medie ponderate relative a tutte le tipologie di assicurati sotto osservazione hanno subito aumenti a due cifre. L'aumento delle tariffe è quindi solo la leva più immediata e a più rapido effetto, in un mercato in cui il cittadino è obbligato ad assicurarsi.

Sulla determinazione del costo finale della RC auto intervengono numerosi fattori tipici del nostro Paese, già ricordati anche in questa sede (dallo stato delle strade all'elevata incidenza delle lesioni denunciate), ma il confronto con quanto accade negli altri Paesi deve comunque far riflettere. Negli ultimi 5 anni, infatti, la presenza di uffici di liquidazione di sinistri sul territorio è diminuita del 30 per cento, il rapporto tra reclami e sinistri è peggiorato del 77 per cento, l'importo delle sanzioni è salito del 40 per cento. Si tratta di dati da tenere in considerazione. Le compagnie finora hanno rinviato gli investimenti necessari, ma è evidente che ora è arrivato il momento di agire.

Tra gli ulteriori interventi da porre in essere ci sono senza dubbio la tabellazione del danno biologico per le lesioni di maggiore entità e l'abolizione del tacito rinnovo.

Un altro tema riguarda il costo medio delle assicurazioni, in particolare per i giovani del Sud: assicurare un'autovettura di media cilindrata per i giovani, in alcune zone del nostro Paese e in particolare del Sud, può comportare esborsi astronomici, che in alcuni casi superano i 7.000 euro. Lei ritiene che questi livelli siano giustificati sul piano tecnico o non integrino piuttosto la fattispecie dell'elusione dall'obbligo a contrarre?

Va inoltre ricordato che si moltiplicano i segnali che inducono a ritenere in aumento il fenomeno dell'evasione assicurativa nel campo della RC auto. In particolare, è in aumento il ricorso al Fondo vittime della strada da parte dei cittadini che hanno avuto sinistri con veicoli non assicurati (che sono stati oltre 21.000 nel 2009, contro gli 11.500 del 2002) o con terzi fuggiti dopo l'incidente. Cominciano a diventare di una certa significatività anche le cifre sui falsi contrassegni in circolazione.

L'Isvap sta collaborando con le istituzioni competenti per arrivare alla produzione di contrassegni la cui difficoltà di falsificazione sia pari a quella della carta moneta: lei ritiene che questo possa costituire un utile deterrente?

L'ultimo passaggio riguarda l'argomento, già affrontato poco fa, dell'importanza del merito creditizio. In Commissione finanze, durante l'esame del decreto di attuazione della direttiva sul credito a consumo, abbiamo verificato che uno dei punti cardine del decreto è costituito proprio dal merito creditizio. Vorrei conoscere il suo parere in merito, con riferimento – in particolare – al settore assicurativo.

LANNUTTI (*IdV*). Signor Presidente, desidero ringraziarla per avermi concesso di prendere la parola, pur non facendo parte di questa Commissione. Desideravo però intervenire perché il presidente Catricalà è uno dei più autorevoli «sceriffi» del mercato, a differenza di quanto si fa in altre Autorità, e quindi volevo rivolgergli alcune domande.

PRESIDENTE. Siamo nel *far West*!

LANNUTTI (*IdV*). Infatti, quello della RC Auto è un vero e proprio *far West*, ma lo è anche quello delle polizze vita, delle *index linked* e così via. Ci sono Autorità che, invece di fare il proprio mestiere, ne svolgono altri. Basti pensare all'Isvap: le polizze che le banche impongono sui mutui non saranno più lecite solo dal 31 dicembre, eppure sono anni che vengono denunciate.

Come ricorderà, signor Presidente, l'ultima volta che mi ha dato la parola era audito in questa Commissione il signor Alessandro Profumo, che è andato via dall'Unicredit con una liquidazione di 40 milioni di euro e si dice che sia anche in possesso di *stock option* per ulteriori 20 milioni.

Desidero rivolgere al presidente Catricalà solo tre domande.

In primo luogo rilevo che il Ministero dello sviluppo economico è un po' in ritardo per quanto riguarda l'indennizzo diretto, un istituto favorevole ai consumatori perché dà la possibilità alla compagnia assicuratrice di risarcire il suo cliente, di verificare se sia un truffatore oppure se non abbia mai dichiarato sinistri per 20-25 anni e quindi pagato «invano» la polizza. Questo ritardo del Ministero dello sviluppo economico è inquietante. Se si riuscisse a dare attuazione a questo istituto, forse si riuscirebbe anche ad abbattere le tariffe RC auto, che invece continuano ad aumentare, a differenza di quanto avviene in tutti gli altri Paesi. È un quesito che formerà oggetto anche di possibili interrogazioni parlamentari, ma volevo intanto porre la questione qui in Commissione industria, che è competente su tale argomento, perché questo ritardo appare per noi inconcepibile.

L'altra domanda riguarda l'elusione dell'obbligo a contrarre. I cittadini sono obbligati ad avere un'assicurazione, ma c'è anche il fenomeno – che sfiora punte del 20 per cento – dell'acquisto di polizze false sul mercato, pagate 100 euro. Tra l'altro, come ha ricordato la senatrice Germontani, in alcune aree del Paese ci sono tariffe tali che costringono a spendere 3.000-4.000 euro per assicurare una macchina del valore di 2.000. È un tema importante l'obbligo a contrarre: le compagnie non possono fare ciò che vogliono, non possono andare a cercare i mercati più convenienti. Anche su questo punto desideravo quindi sollecitare l'attenzione del presidente Catricalà.

Infine, mi soffermo sul tema del danno biologico. È un argomento su cui le compagnie «giocano» da 15-20 anni, perché affermano che da ciò derivino gli aumenti a due cifre. Ricordo che il Ministero dello sviluppo economico, in un'indagine, ha affermato che la RC auto è aumentata del 130 per cento (secondo alcuni dati, da quando c'è stata la liberalizzazione

tariffaria). Anche su questo punto, presidente Catricalà, volevo che si facesse un po' di chiarezza, perché non è vero che ci sono tutti questi risarcimenti da danno biologico. Non mi risulta, anche se i tribunali liquidano somme diverse per un tipo analogo di incidente o di danno.

La ringrazio molto per avermi ascoltato e mi scuso se ora dovrò assentarmi, ma mi accingo ad intervenire in Commissione finanze. Leggerò la sua risposta sul Resoconto stenografico.

Ringrazio ancora il presidente Cursi per l'ospitalità.

CATRICALÀ. Signor Presidente, onorevoli Senatori, le domande poste sono state tutte particolarmente significative. Sono sicuro che deluderò qualcuno, ma cercherò comunque di fare il massimo.

La prima e più importante questione che è stata sollevata concerne l'iniquità della territorialità della tariffa. Parlo di tariffa appunto perché sembra che siamo tornati in un regime di prezzi amministrati, però questa volta l'amministratore del prezzo non ha controlli, è il soggetto più forte del rapporto e non ha alcuna terzietà. Ecco il motivo della gravità di questa forma di imposizione di prezzo.

La territorialità è assolutamente iniqua. Pensiamo che debba essere rapportata al rischio per ciascun contratto. Riteniamo, inoltre, che occorra un provvedimento legislativo che consenta la costituzione di una banca dati sui rischi da incidente stradale. Sottolineo la necessità di una legge per avere questo strumento a disposizione per tanti motivi, ma soprattutto per la corretta conservazione dei dati personali, quindi per questioni di riservatezza. Sarebbe sufficiente un testo composto da pochi articoli.

La prima questione, quindi, è la territorialità. È chiaro che, finché c'è questa pregiudiziale, vale a dire una chiusura pregiudizievole nei confronti della verifica del singolo rischio che comporta ogni contratto, siamo anche fuori dai meccanismi di diritto privato, perché secondo il codice civile il contratto di assicurazione è un trasferimento di rischio, ma di quel determinato rischio e non di rischi generalizzati per territorio.

Un altro problema concerneva l'effettività della mobilità collegata all'effettività del divieto di esclusiva. Siamo sicuri (poiché ne abbiamo motivo documentato) di ritenere che il divieto di esclusiva non abbia ancora funzionato. La fidelizzazione, infatti, non deriva solo dal contratto di esclusiva che è a monte del rapporto di agenzia, ma anche da tanti altri rapporti collaterali, non ultimo il contratto d'affitto che l'agente non ha personalmente in quanto intestato alla compagnia rappresentata: questo, purtroppo, riguarda le più importanti compagnie di assicurazioni. In effetti, prima di aver chiuso l'indagine non riesco a dare una risposta soddisfacente in merito, però questa certezza noi ce l'abbiamo, perché abbiamo ricevuto molte denunce in questo senso e abbiamo raccolto molte ammissioni da parte degli stessi agenti che vorrebbero liberarsi, ma non possono, poiché legati da questi contratti particolarmente «leganti».

Il fenomeno dell'abbandono delle aree geografiche, che è collegato alla territorialità, è gravissimo. Sono un'Autorità amministrativa e non ho quindi la possibilità di gridare all'assenza dello Stato. Posso però far

notare l'insufficienza, almeno in certe zone, di determinati strumenti (soprattutto di natura giudiziaria, coercitiva, di indagine) che consentano di risolvere il problema non della mafia o della 'ndrangheta, ma delle frodi assicurative: penso si possa riuscire a correggere questa lacuna, mettendoci naturalmente della buona volontà. Probabilmente si tratterebbe di creare delle sezioni specializzate, un nucleo temporaneo di polizia, di far sorgere una sorta di strutture di missione che abbiano questo specifico compito e che poi si possano sciogliere una volta che la questione delle frodi, in certe zone molto evidente, venisse risolta.

È vero anche quanto sosteneva la senatrice Fioroni, vale a dire che il settore non è liberalizzato. Nel 1994 c'è stata una liberalizzazione sulla carta, ma in realtà si assiste a una situazione di dominanza di alcune compagnie, sulle prassi delle quali le altre poi si adeguano. Non c'è, infatti, un interesse a farsi una reale competizione anche perché, soprattutto per il settore della responsabilità civile, si parla di contratti obbligatori. Purtroppo l'obbligo, e qui vengo a esaminare una delle questioni che è stata segnalata da più parti, dovrebbe gravare sulla compagnia, che è il soggetto obbligato ad assicurare. Il privato cittadino semmai è onerato, perché se vuole girare con la macchina si deve assicurare, ma nessuno lo può costringere ad assicurarsi con questa o con quella compagnia. Purtroppo, in alcuni casi si vede rifiutata la possibilità del rinnovo (il che già crea un problema di inosservanza della legge), mentre in altri casi si trova di fronte alla insormontabile difficoltà dovuta all'altissimo valore del premio che è costretto a pagare. Ma penso che in questo caso potrebbe aiutare una politica di repressione delle frodi e anche una diversa valutazione di alcuni danni biologici riportati nelle nostre tabelle. Sento sempre gli assicuratori lamentarsi del famoso colpo di frusta, un trauma che dovrebbe essere esaminato con maggiore attenzione per stabilire i punti effettivi di invalidità temporanea che produce. La maggior parte degli incidenti – i tamponamenti – ha come conseguenza questo tipo di danno biologico, che può dare luogo anche a uno, due o addirittura tre punti (secondo le tabelle) di invalidità temporanea. La possibilità però di rendere l'indennizzo diretto solo facoltativo mi preoccupa nella fase di avvio di questo istituto, che è estremamente difficoltosa.

È vero che c'è un ritardo in merito all'esame delle forfezzazioni e alla comprensione del meccanismo di compensazione, però la Commissione sta lavorando. Ci auguriamo che questo giusto sollecito del senatore Lannutti possa portare a una verifica del miglior meccanismo nel più breve termine possibile.

Se ci sarà un divieto di rinnovo tacito, chiaramente si determinerà una maggiore mobilità, ma temo pure che si potranno determinare aree di mancata copertura. Il meccanismo dovrebbe quindi essere corretto, anche perché disponiamo dei dati che derivano dalla mancata copertura assicurativa e che gravano poi sul fondo unico delle vittime della strada: effettivamente si finirebbe coll'andare a ingrossare la parte di debito di questo meritevole fondo.

Passiamo al problema dell'aumento delle tariffe anche in zone in cui non c'è un aumento del costo o del rischio. Penso che il problema dei problemi sia il modo di fare grande impresa finanziaria in Italia, che probabilmente deve subire una modifica: il riferimento è al mantenimento dei margini. Le imprese oggi sono abituate ad avere un certo margine di profitto: se non lo raggiungono, diminuiscono le retribuzioni degli amministratori delegati e dei dirigenti; ciò determina quindi un calo reale del benessere dell'azienda stessa al proprio interno e dei propri rappresentanti. Probabilmente questo meccanismo così fortemente incentivante al maggior profitto dovrebbe subire delle limitazioni. So che negli Stati Uniti si stanno studiando dei modelli retributivi che consentano a una impresa, in un momento di crisi, di diminuire tranquillamente i profitti. Figuriamoci, il profitto è la prima regola del mercato, ma non è detto che se il mercato soffre, il profitto non debba farlo: il profitto segue il mercato, come se vi fosse una regola. Non è possibile che il mercato soffra e i profitti restino invariati.

Quanto al merito di assicurazione, pensiamo che il problema sia collegato a quello della banca dati: auspichiamo, quindi, che ci sia questa reale possibilità.

Vengo all'elusione dell'obbligo di contrarre. Il sistema giudiziario sull'obbligo di contrarre oggi prevede un meccanismo estremamente difficile: con l'articolo 2932 del codice civile si ha una sentenza costitutiva del contratto e una sentenza sostitutiva degli effetti del contratto stesso. Ma questo comporta adire un giudice, intentare una causa che dura due anni e attendere la sentenza. Per tutto questo periodo si potrà circolare con l'autovettura? Non c'è un meccanismo immediato di sanzione concreta e reale per fenomeni elusivi del divieto di contrarre. Forse su questo si potrebbe effettivamente rinforzare la tutela giuridica dei cittadini.

Mi dispiace non essere stato esaustivo su tutto, ma credo che abbiamo toccato i temi più importanti. D'altra parte io recepisco tutte le importanti indicazioni che sono arrivate. Studierò e studieremo, perché abbiamo le mani in pasta e non ci faremo mancare l'occasione di questa indagine per portare alla vostra attenzione risultati e proposte il più possibile concreti.

PRESIDENTE. Ringraziamo il professor Catricalà per il suo intervento, pregandolo, nel momento stesso in cui i lavori di cui si è parlato si concluderanno, di farci pervenire le relative proposte, che vorremmo diventassero oggetto di un'audizione. Saremo poi noi a presentarne delle altre all'interno del quadro legislativo.

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

I lavori terminano alle ore 15,35.