



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 9

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)

241^a seduta: mercoledì 12 ottobre 2011

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, 9	* CATRICALÀ	Pag. 3, 8
BUBBICO (PD)	7		
FIORONI (PD)	8		

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: Coesione Nazionale-Io Sud-Forza del Sud: CN-Io Sud-FS; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Per il Terzo Polo (ApI-FLI): Per il Terzo Polo (ApI-FLI); Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem.

Interviene, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, per l'Autorità garante della concorrenza e del mercato Antonio Catricalà, presidente, accompagnato da Emanuela Goggiamani, capo ufficio stampa, Angelo Lalli, responsabile ufficio rapporti con le istituzioni pubbliche, e Giuseppe Galasso, direttore della direzione credito-concorrenza.

I lavori hanno inizio alle ore 16,15.

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 27 settembre 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 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 Antonio Catricalà, accompagnato da Emanuela Goggiamani, capo ufficio stampa, Angelo Lalli, responsabile ufficio rapporti con le istituzioni pubbliche, e Giuseppe Galasso, direttore della direzione credito-concorrenza.

Cedo subito la parola al presidente Catricalà.

CATRICALÀ. Signor Presidente, onorevoli senatori, rivolgo un ringraziamento da parte dell'Autorità per averci consentito di esprimere considerazioni sia in merito all'indagine conoscitiva in corso sulla responsabilità civile automobilistica sia sui disegni di legge nn. 2809, 2616 e 2850 al vostro esame.

Consegno agli Uffici della Commissione una corposa relazione che cercherò qui di riassumere. È corposa perché fa seguito all'audizione che circa un anno fa ho avuto l'onore di tenere in quest'Aula, nella quale accennavo all'esistenza di una nostra indagine conoscitiva partita quasi simultaneamente alla vostra.

La responsabilità civile automobilistica è certamente il più importante *asset* del settore, perché i premi raccolti rappresentano il 13,72 per cento del totale dei premi assicurativi raccolti, per un valore reale di 17 miliardi

e 879 milioni nel 2010, che rappresenta il 45,34 per cento del totale dei premi raccolti nei soli rami danni.

Nel documento consegnato si offre una spiegazione della procedura dell'indennizzo diretto nell'ambito della CARD, la Convenzione tra assicuratori per il risarcimento diretto, che – appunto – consente di dare luogo all'indennizzo diretto. La procedura CARD si applica solamente agli incidenti che si verificano tra non più di due autoveicoli, per il risarcimento dei danni ai veicoli, dei danni fisici al conducente non responsabile che non superino i nove punti di invalidità permanente e dei danni fisici ai terzi trasportati sul veicolo non responsabile. La procedura ordinaria *ex* articolo 2043 del codice civile, in base alla quale paga il soggetto responsabile, si applica invece nel caso di incidenti tra più di due veicoli, se si superano i nove punti di invalidità permanente per i danni fisici riportati dal conducente non responsabile e per altre fattispecie.

I dati che abbiamo rilevato, sia pure in questa prima fase (la nostra indagine conoscitiva è ancora in corso), non sono adeguati alle aspettative. Si sono soltanto ridotti i tempi di liquidazione dei sinistri: infatti, il numero complessivo di sinistri liquidati nell'anno di accadimento è passato dal 66 per cento del 2007 al 70 per cento del 2010, guadagnando quindi un punto percentuale all'anno di sinistri liquidati in un periodo ragionevole. Sono però aumentati sia i costi che i premi per tutte le categorie degli assicurati, sia al Sud che al Nord. Abbiamo esaminato anche le cosiddette agenzie telefoniche, le compagnie di assicurazioni che concludono il contratto tramite telefono, che però hanno avuto un ruolo estremamente marginale perché si tratta soprattutto di gemmazioni di assicurazioni di tipo tradizionale.

Nel documento riassuntivo della nostra indagine è anche presentato il confronto con gli altri Stati nel contesto internazionale, dal quale si evince che la crescita media dei prezzi italiani è doppia rispetto a quella registrata nei Paesi appartenenti all'area euro; è vero che i prezzi crescono dappertutto, tranne che in Olanda, ma non quanto nel nostro Paese. Inoltre, crescono anche i costi per i sinistri: dal 2008 al 2010 si è registrato un incremento del 27 per cento per quelli sottoposti a procedura CARD, vale a dire per l'indennizzo diretto, e dell'11 per cento se consideriamo anche i no CARD.

Le frodi sono indicate dalle compagnie come le maggiori cause di aumento dei prezzi, soprattutto al Sud. Questo dato però non risulta all'evidenza delle indagini dell'Antitrust; infatti, nel 2007-2009 le frodi accertate a danno delle compagnie sono dell'ordine del 2-3 per cento del numero totale dei sinistri. Nel Regno Unito questo dato è quadruplicato, mentre in Francia è il doppio. Poiché non possiamo ritenere che in Italia le frodi non esistano, si suppone che le compagnie non abbiano interesse a scoprirle, perché non c'è interesse a controllare i propri prezzi.

D'altra parte, il risarcimento in forma specifica aiuta molto le compagnie ad adeguarsi ad un certo *trend*, vale a dire ai propri costi storici, tant'è vero che, ad esempio, la clausola del risarcimento in forma specifica, molto importante per ridurre questi costi, è presente solamente nel

6 per cento dei contratti stipulati nel 2010. Anche questo dato, però, non è facilmente comprensibile; infatti, se all'assicurato fosse offerto un minimo incentivo a consegnare l'autovettura all'assicuratore e a riaverla riparata in tempi ragionevoli, certamente non ci sarebbero frodi, ma soprattutto si avrebbe la certezza della riparazione e si potrebbe godere anche di uno sconto sul costo dell'assicurazione. Evidentemente anche questa forma di incentivo non viene perseguita dalle compagnie assicurative; è impossibile, infatti, che tale clausola venga pubblicizzata e realmente offerta solo nel 6 per cento dei casi.

Considerando il periodo più recente (2009-2010), gli aumenti dei premi sono stati anche del 25 per cento per un individuo che assicura un'autovettura e di oltre il 35 per cento nel caso di un motociclo e comunque più al Sud che al Nord. Vi sto parlando, per ora, solo dei dati massimi, perché il lavoro è in corso e non abbiamo fatto in tempo ad elaborarli. D'altra parte, l'indagine dell'Antitrust tende a scoprire le patologie e, come vedremo, qualcuna l'abbiamo scoperta.

Il costo medio di un sinistro ha fatto registrare un incremento del 27 per cento nel periodo 2008-2010. Tale dato appare ancor più significativo laddove lo si analizzi per area geografica. Risulta, infatti, che l'aumento del costo medio nel Sud sia stato di quasi il 70 per cento superiore a quello nel Nord. Dunque nel Mezzogiorno riparare l'auto costa molto di più.

L'indennizzo diretto soffre di una criticità, vale a dire la determinazione forfettaria dei rimborsi per la media dell'anno precedente, il costo storico di cui vi parlavo. Sono costi non virtuosi e non c'è alcun interesse da parte delle compagnie a controllarli. Che cosa occorrerebbe fare, secondo noi? Bisognerebbe integrare e migliorare i meccanismi di determinazione del *forfait*. Andrebbe introdotto nella sua formula di calcolo un coefficiente che consenta di tenere conto dell'efficienza da recuperare da un anno all'altro. Questo consentirebbe anche di diminuire quell'aumento dei prezzi e le fughe che abbiamo registrato al Sud. Per la verità, l'Antitrust è convinta che perché tutto ciò possa realmente funzionare bisognerebbe escludere i danni alla persona dal sistema dell'indennizzo diretto. Comunque resterebbe sotto la formula dell'indennizzo diretto il 34 per cento dei sinistri, che è un'ottima quota.

Abbiamo esaminato il disegno di legge n. 2809 che è al vostro esame e l'abbiamo ritenuto utile ma non decisivo.

Il disegno di legge ha lo scopo di traslare sul pubblico l'onere di scoprire le frodi. Noi pensiamo invece che scoprire le frodi contrattuali spetti all'*intelligence* privata, vale a dire alle stesse aziende.

Riteniamo invece ottimo l'articolo 2, che introduce la possibilità per le imprese di visionare il veicolo prima di stipulare il contratto, con conseguente riduzione di tariffa. Quanto all'articolo 2, comma 3, lettera b), andrebbe rafforzato il vincolo delle imprese a interrogare la banca dati, che nel testo attuale è una mera facoltà, mentre noi vorremmo si passasse ad un obbligo. Vorremmo inoltre si favorisse l'introduzione dalla scatola nera senza oneri per gli assicurati.

Riteniamo ben costruiti l'articolo 3, che rafforza le sanzioni, e l'articolo 4, che dematerializza i contrassegni ai fini di una lotta diretta alla contraffazione.

Quanto all'articolo 5 pensiamo che le imprese dovrebbero fare un *asset* vero e proprio della prevenzione frodi. Sarebbe inoltre opportuno stabilire che ciascuna impresa dichiarasse pubblicamente la stima circa la riduzione degli oneri per sinistri derivanti dall'accertamento delle frodi conseguenti all'istituzione della nuova struttura e gli effetti di queste riduzioni sui propri premi, come accade normalmente nei Paesi anglosassoni, in cui (a meno che non si tratti di fatti gravissimi e penali) la prevenzione è lasciata alla tutela privata delle assicurazioni.

Naturalmente molti sono i nodi non sciolti. Intanto, pesa l'assenza di una struttura distributiva indipendente, che invece è presente nel Regno Unito. Inoltre, i plurimandatari sono cresciuti molto poco dopo la legge Bersani. Secondo alcune stime di operatori del settore, infatti, a fronte del 7,8 per cento di agenti plurimandatari nel 2007, si sarebbe passati al 13,4 per cento nel 2008 e al 17,6 per cento nel 2009. Il dato che preoccupa è che questi aumenti di plurimandatari non riguardano le grandi imprese, ma solo le più piccole.

Abbiamo avuto molte segnalazioni di tentativi di elusione del divieto di esclusiva, che sono tutti descritti a pagina 28 della relazione. Io ve ne cito qualcuno, perché sono patologie che appaiono abbastanza serie: «Sono stati lamentati in particolare: la mancata eliminazione da parte delle imprese delle clausole di esclusiva presenti nei contratti di agenzia in corso; il permanere, nei testi contrattuali relativi ai nuovi mandati, di clausole che in modo ambiguo prevedono l'applicabilità del regime di esclusiva; l'obbligo per l'agente di informativa preventiva e/o tempestiva nel caso di conferimento all'agente di mandati da parte di altre imprese assicurative. Sono state inoltre rilevate clausole che, nel caso di assunzione di più mandati da parte dell'agente, ne disciplinano l'attività in modo fortemente restrittivo. In alcuni casi sono state introdotte nei contratti limitazioni di volume e dimensione dei servizi resi ad altre compagnie».

Infine, a pagina 29 è riportato quanto segue: «(...) in alcuni casi è necessaria un'espressa, preventiva e pregiudiziale autorizzazione dell'impresa assicurativa, affinché l'agente possa svolgere attività di intermediazione assicurativa per conto di altre imprese assicurative all'interno dei locali di proprietà della compagnia o eventualmente da quest'ultima condotti in locazione e concessi in sublocazione o in comodato d'uso all'agente». Insomma, un modo di fidelizzare l'agente è di dargli l'ufficio in comodato o in sublocazione.

In Italia, sia nelle assicurazioni sia nelle banche e in misura di gran lunga maggiore che nei altri Paesi, rimane quel sistema fortemente ingessato di cointeressenze e *interlocking directorates*. Eppure basterebbe una norma di due righe per vincere questo fenomeno che ingessa fortemente la concorrenza nel sistema bancario e nel sistema assicurativo: gli statuti delle banche e delle assicurazioni dovrebbero prevedere il divieto di nomina a consigliere di amministrazione di quella banca o di quella assicu-

razione per chi ha già incarichi nella *governance* di banche o assicurazioni concorrenti.

Sono a disposizione per eventuali domande.

PRESIDENTE. Dottor Catricalà, intanto la ringrazio per la sua interessante relazione.

Intendo sottolineare un dato, da lei ricordato all'inizio, in materia di frodi, argomento sul quale, come lei ha detto, questa Commissione sta esaminando il disegno di legge n. 2809, approvato quasi all'unanimità dalla Camera dei deputati. Lei ci ha detto che il fenomeno delle frodi accertate ai danni delle compagnie, nel periodo 2007-2009, si è attestato su valori nell'ordine del 2-3 per cento del numero totale dei sinistri. Quindi dobbiamo pensare che gli interessi della compagnie...

CATRICALÀ. Loro rilevano il 2-3 per cento, ma probabilmente il dato è enorme, altrimenti gli assicuratori non «strillerebbero» tanto.

PRESIDENTE. A questo punto la frode diventa delle compagnie?

CATRICALÀ. Le compagnie non scoprono le frodi perché non hanno interesse a farlo in primo luogo perché dovrebbero mettere in piedi una efficiente struttura di *intelligence* (che costerebbe), in secondo luogo perché hanno la possibilità di rifarsi sulla tariffa. La tariffa dipende dai costi, che sono quelli storici. È un sistema ingessato che garantisce comunque alle compagnie un buon introito.

PRESIDENTE. Quel che abbiamo sottolineato in questa Commissione, dopo aver ascoltato Ania, Isvap e qualche grande compagnia (anche la prima a livello mondiale) è che le compagnie non fanno le denunce.

CATRICALÀ. Quel che lei afferma corrisponde a quanto abbiamo rilevato.

PRESIDENTE. Dicono che non spetta a loro denunciare alla magistratura, anche perché a quel punto scatterebbero tutti i meccanismi conseguenti.

Il dato che abbiamo è preoccupante: dal 2009 al 2010 c'è stato un aumento del 25 per cento. A livello nazionale, nel settore delle assicurazioni si è registrato un incremento del 131 per cento, contro il 16,5 della Francia, il 30 della Germania e il 67 della Spagna. Siamo sempre i primi della classe. Anche questo è un fatto estremamente importante.

BUBBICO (PD). Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero innanzi tutto ringraziare il presidente Catricalà: credo che questa audizione possa considerarsi conclusiva del ciclo di approfondimenti che abbiamo effettuato nel settore dell'assicurazione degli autoveicoli. Le puntuali valutazioni proposte nella relazione del nostro audit confermano sostanzial-

mente l'inesistenza di un mercato nel campo delle assicurazioni. Nel corso delle audizioni, infatti, abbiamo avuto l'impressione che vigesse la logica dei prezzi amministrati, piuttosto che la logica tipica di un settore affidato alle dinamiche di mercato. La possibilità di far ricadere i costi sugli utenti e sui cittadini disincentiva gli operatori non solo ad agire per contrastare i fenomeni di illegalità e le frodi, ma anche per recuperare margini di efficienza, che pure sarebbe possibile recuperare.

Ringrazio dunque il nostro auditore per i contributi che ci ha offerto. Segnalo che basterebbe approvare pochi articoli di legge per determinare una nuova dinamica, in un settore che incide particolarmente sui bilanci delle famiglie e sulla nostra economia. Considero importanti anche le valutazioni fatte sulle innovazioni introdotte recentemente, perché proprio tali osservazioni possono consentirci di attuare le modifiche necessarie, per rendere più efficaci tali strumenti ed eliminare le aree di elusione delle norme che dovrebbero stimolare una relazione competitiva: mi riferisco in modo particolare al tema degli agenti pluri-mandatari. Dunque ringrazio nuovamente il presidente Catricalà e la struttura dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato per lo straordinario ed efficace lavoro realizzato al servizio dei consumatori e delle aziende italiane.

FIORONI (PD). Signor Presidente, onorevoli colleghi, ringrazio il presidente Catricalà, che ha messo in evidenza molte delle criticità che in questo momento vessano il sistema di determinazione delle tariffe finali delle polizze RC auto. Il nostro auditore ha messo in evidenza anche il cattivo funzionamento del sistema di risarcimento diretto, evidenziandone le criticità e gli interventi che potrebbero farlo funzionare meglio rispetto alla duplice finalità di una liquidazione rapida dei sinistri e della riduzione del prezzo finale delle polizze. Se infatti liquidiamo velocemente i risarcimenti, ma il prezzo delle polizze assicurative non diminuisce, il sistema nel suo insieme non raggiunge la massima efficienza.

Vorrei rivolgere al nostro auditore una domanda in merito alla possibilità di considerare, nella scontistica operata dalle compagnie assicurative, un criterio premiale che tenga conto della virtuosità dell'assicurato. Nel corso delle nostre audizioni, i rappresentanti delle compagnie assicurative ci hanno detto che la scontistica non segue un criterio, ma c'è una generale flessibilità, che varia da Nord a Sud. Chiedo dunque al nostro auditore, visto che nella determinazione del prezzo finale i criteri mutualistici non aiutano più di tanto, se esista la possibilità di introdurre un criterio che legghi la scontistica al comportamento virtuoso del conducente e del contraente della polizza.

CATRICALÀ. Naturalmente la senatrice Fioroni fa riferimento a un criterio diverso rispetto a quello del *bonus-malus*, che è un criterio collaudato e che non ha trovato il favore degli assicuratori, visto che stanno cercando criteri differenti. Riteniamo sia possibile collegare gli sconti alla virtuosità del proprietario del veicolo: non si parla infatti del guidatore, ma di quanto sia bravo e fortunato il proprietario del veicolo a non avere

incidenti. Tra i testi all'esame della Commissione c'è il disegno di legge n. 2850, che propone una formula diversa di assicurazione che assicuri le patenti e non i veicoli. Ciò presenta una serie di criticità ma mi pare che l'idea di fondo sia la stessa e sia finalizzata a far entrare nel rapporto assicurativo il guidatore, quantomeno come soggetto presente non nel contratto ma nella vicenda contrattuale. Si valuta cioè la possibilità di prendere in considerazione il proprietario anche in quanto guidatore.

Ciò potrebbe consentire una nuova formulazione del sistema *bonus-malus*, prevedendo un ulteriore sconto qualora il proprietario, che è il guidatore dell'autovettura, non abbia mai avuto incidenti né con la propria autovettura né con altre. Questo potrebbe essere un modo per superare le attuali difficoltà del sistema *bonus-malus* e anche quelle create dalla cosiddetta legge Bersani, che consente di applicare all'intera famiglia la migliore tariffa: alcune compagnie di assicurazione hanno infatti ritenuto di aumentare tale tariffa per compensare quanto per loro costituisce una perdita secca. Naturalmente il meccanismo andrebbe studiato anche insieme all'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni private e di interesse collettivo (Isvap), con cui abbiamo ottimi rapporti di collaborazione, anche su altre materie. Chiederò dunque al presidente dell'Isvap Giannini di verificare la possibilità di un ulteriore sconto, oltre al sistema del *bonus-malus*.

PRESIDENTE. Ringrazio il professor Catricalà per il contributo offerto ai lavori della Commissione. Comunico altresì alla Commissione che il documento consegnato dal Presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato sarà pubblicato sul sito *web* della Commissione.

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

I lavori terminano alle ore 16,05.

