



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

n. 13

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

**10<sup>a</sup> 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)

315<sup>a</sup> seduta: mercoledì 11 luglio 2012

Presidenza del presidente CURSI

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

|                           |                        |                     |                |
|---------------------------|------------------------|---------------------|----------------|
| * PRESIDENTE . . . . .    | Pag. 3, 7, 16 e passim | * GARONNA . . . . . | Pag. 3, 12, 13 |
| BUBBICO (PD) . . . . .    | 10, 13                 | VERDONE . . . . .   | 14, 16         |
| * BUGNANO (IdV) . . . . . | 9, 16                  |                     |                |
| GHIGO (PdL) . . . . .     | 9                      |                     |                |
| PARAVIA (PdL) . . . . .   | 12, 16                 |                     |                |
| TOMASELLI (PD) . . . . .  | 11                     |                     |                |

---

**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 (Grande Sud-Sì Sindaci-Popolari d'Italia Domani-Il Buongoverno-Fare Italia): CN:GS-SI-PID-IB-FI; 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, Partito Socialista Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem; Misto-Movimento dei Socialisti Autonomisti: Misto-MSA; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-P.R.I.; Misto-SIAMO GENTE COMUNE Movimento Territoriale: Misto-SGCMT.*

*Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, Paolo Garonna, direttore generale dell'Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici (Ania), Riccardo Pedrizzi, direttore relazioni istituzionali, Vittorio Verdone, direttore auto, distribuzione, consumatori e servizi informatici, Rossella Sebastiani, responsabile area rischi, e Alessandro Bramucci, addetto stampa.*

*I lavori hanno inizio alle ore 14,30.*

#### PROCEDURE INFORMATIVE

##### **Audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici (Ania)**

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 14 dicembre scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e del segnale audio con diffusione radiofonica, nonché di trasmissione sul canale satellitare e sulla *web-TV*, 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). Saluto dunque il dottor Paolo Garonna, direttore generale, al quale lascio subito la parola, pregandolo di contenere il proprio intervento in un lasso di tempo di circa dieci minuti.

GARONNA. Signor Presidente, al fine di poter intervenire rapidamente abbiamo predisposto una breve nota, che abbiamo già trasmesso degli Uffici della Commissione, in modo che potesse essere messo a disposizione sua e dei componenti della Commissione.

Con il dottor Pedrizzi, il dottor Verdone e la dottoressa Sebastiani saremo ben lieti, in un secondo momento, di illustrare eventuali aspetti tecnici delle questioni che ci verranno poste a pochi giorni, per la verità, dall'approvazione delle disposizioni del decreto-legge liberalizzazioni, che nella produzione legislativa ha provocato una accelerazione degli interventi. In effetti, il decreto-legge liberalizzazioni ha trattato una ampia gamma di temi riguardanti la responsabilità civile auto, dalle truffe alle tecnologie alla scatola nera, accogliendo tra l'altro – di questo ci compiacciamo – parte di alcune proposte avanzate dal nostro settore.

Il tema, quindi, è ben noto e in qualche modo anche antico. Mi riferisco in particolare alla responsabilità civile auto, alle tariffe e ai prezzi, aspetti che l'opinione pubblica guarda con preoccupazione e rispetto ai quali – lo voglio ribadire con forza – noi del settore assicurativo ci sentiamo vittime. Siamo in qualche modo vittime del problema degli alti prezzi, per cui siamo assolutamente interessati a cooperare con tutti. Attraverso una riduzione strutturale e permanente dei costi si possono compiere passi in avanti in un contesto in cui – parto da pochi dati, i quali però in qualche modo contestualizzano la problematica – la gestione tecnica si è deteriorata; il *combined ratio* (termine tecnico che indica il rapporto tra quanto le imprese spendono e quanto incassano) negli anni scorsi si attestava intorno al 108-106 per cento, che voleva dire 108 di spesa per 100 premi incassati: ciò significa che la gestione tecnica è in sofferenza.

Nel nostro settore, nel 2011, abbiamo registrato 500 milioni di euro di perdite. Alcuni segnali positivi provengono dall'andamento tecnico dei contratti sottoscritti soprattutto nell'ultimo periodo, i quali riflettono peraltro una significativa riduzione del numero dei sinistri che poniamo congiunturalmente in rapporto con la riduzione della circolazione dei veicoli per effetto del rincaro del prezzo dei carburanti.

A fronte del calo del numero dei sinistri si è registrato, però, un aumento del costo medio dei sinistri stessi. Ciò vuol dire sinistri più costosi e più gravi, il cui costo complessivo è calato solo del 3 per cento. Si rileva in qualche modo, però, una tendenza (di cui dobbiamo prendere atto) alla stabilizzazione dei prezzi, che dobbiamo assolutamente accelerare e consolidare.

Il decreto-legge liberalizzazioni contiene una serie di norme, alcune delle quali accolgono proposte da noi avanzate, che certamente apprezziamo. Il fatto di subordinare il risarcimento di una lesione lieve ad accertamenti clinici obiettivi e strumentalmente verificabili – a nostro giudizio – potrebbe affrontare la questione dei cosiddetti colpi di frusta, uno degli aspetti che ci caratterizza e ci differenzia rispetto ai principali Paesi con i quali ci confrontiamo e che spiega per quale motivo da noi specialmente i costi dei sinistri con feriti siano maggiori di quelli degli altri Paesi.

Un'altra norma da evidenziare prevede la dematerializzazione del contrassegno e dell'attestato di rischio e l'introduzione di tecnologie che ci consentiranno di monitorare in modo più puntuale il fenomeno delle assicurazioni e, quindi, di combattere il problema dei veicoli circolanti senza assicurazione. È stato stimato che i veicoli che circolano in Italia senza assicurazione siano circa 3 milioni: ebbene, attraverso la dematerializzazione del contrassegno questo fenomeno potrebbe essere in qualche modo sottoposto a controllo.

Ma è in particolare sulla cosiddetta scatola nera che occorre porre l'attenzione. Signor Presidente, reputiamo detto strumento, come tutte le altre tecnologie introdotte in questo ambito, un grande risultato e segno di un notevole progresso. D'altronde, sono state proprio le imprese di assicurazione ad aver introdotto questi meccanismi nei contratti assicurativi. La scatola nera è già presente nell'esperienza di molte compagnie. Te-

niamo conto – è notizia di pochi giorni fa – che negli Stati Uniti è diventata ormai uno *standard* di serie in tutti i nuovi veicoli immatricolati. Certo, da noi le innovazioni tecnologiche arrivano con qualche ritardo, ma sono comunque importanti.

Vorrei sottolineare che, quando si parla di scatola nera, si parla di un qualcosa che ha a che vedere non solo con la responsabilità civile auto, ma proprio con l'agenda digitale e con le *smart cities*. Essa consente, infatti, una serie di prestazioni legate all'utilizzo di tecnologie molto potenti attraverso il controllo satellitare e lo scambio di dati, le quali possono cambiare veramente il modo in cui si utilizza l'auto, si vive la città e quindi la qualità della nostra vita.

Soffermandomi in particolare sulla scatola nera e sulla sua disciplina, devo ammettere che ci saremmo aspettati dal decreto-legge una forte incentivazione e quindi la possibilità di intervenire con successo per responsabilizzare le persone alla guida sicura, consentire di intervenire tempestivamente nel caso di incidenti e, quindi, compiere un salto di qualità dal punto di vista dei comportamenti e della gestione dei sinistri.

In realtà, la strada che segue la normativa è diversa, in quanto impone in qualche modo – nel caso della scatola nera – i costi di installazione, sostituzione, funzionamento e portabilità a carico delle compagnie, nonché una significativa riduzione delle tariffe nel caso di polizze che prevedono la scatola nera. Una tale imposizione di obblighi e oneri ci preoccupa. Crediamo che, attraverso questo meccanismo, invece di incentivare si possa finire proprio per pregiudicare la possibilità di prevedere sconti significativi, come si potrebbe fare nel caso di utilizzazione di certe tecnologie.

Attualmente siamo fortemente impegnati nel dialogo con tutti i soggetti interessati al fine, nel dare applicazione alla norma, di garantire un suo migliore funzionamento e di non creare su questo fronte i presupposti di costi aggiuntivi a carico dei clienti.

Per quanto riguarda l'applicabilità della norma in questione, occorre tener conto di una serie di regolamenti che devono porre in atto il Ministero dello sviluppo, delle infrastrutture e delle tecnologie e l'Autorità di vigilanza, che riguardano una serie di dispositivi e di dati, il loro utilizzo, gli *standard* tecnici relativi ad aspetti quali la portabilità e l'interoperabilità dei meccanismi. Si tratta di tutta una serie di aspetti complessi nei confronti dei quali nutriamo una certa preoccupazione. Vorremmo che non fosse ritardata l'operatività della norma da questi adempimenti, che comunque riteniamo importanti e necessari. Devo aggiungere che non abbiamo ricevuto notizia dei regolamenti che a breve dovranno essere emanati, se addirittura non lo sono già stati. Questo ci desta preoccupazione, perché vorrebbe dire che in qualche modo non siamo stati coinvolti nel processo alla cui implementazione crediamo di poter fornire un contributo positivo. Ci desterebbe però maggiore preoccupazione la notizia che il processo si dovesse trovare ancora in alto mare, perché vorrebbe dire che occorre ancora del tempo per l'emanazione dei regolamenti e quindi per l'effettiva operatività della norma, tenendo conto che la portabilità e

l'interoperabilità sono materie complesse che fanno entrare in gioco *pro-vider* di tecnologie di telecomunicazione, meccanismi satellitari, questioni tecniche di *standard*, rapporti tra operatori e compagnie.

Signor Presidente, sappiamo che il quadro normativo è importante, ma poi è decisiva la possibilità per gli operatori di adottare le soluzioni opportune. Come noto, la ruota non è stata inventata per decreto, dall'alto, così come la penicillina. Crediamo fortemente nel mercato. Le norme debbono servire a far funzionare il mercato, attraverso il quale si possono generare i processi di efficientamento e di avvicinamento alle esigenze della clientela che soltanto esso può realizzare.

Peraltro, il fatto che l'Isvap sia intervenuto con una interpretazione di questa norma, che sembra ventilare un obbligo per le compagnie di offrire le polizze abbinata a «scatole nere» a tutti coloro che lo richiedano, a noi pone una difficoltà aggiuntiva. Si tenga presente che oggi alcune compagnie sono già in grado di offrire questo servizio, ma la maggior parte di esse ancora non lo fa. Pertanto, ci siamo fortemente preoccupati perché, nel momento in cui questa interpretazione dovesse essere acclarata come quella giusta (cosa che noi non condividiamo e, per questo, siamo ricorsi alla giustizia amministrativa), si verrebbe a determinare una difficoltà per tali compagnie: infatti, si creerebbe un evidente squilibrio dal punto di vista concorrenziale. Come noto, poiché le imprese non possono produrre in perdita, inevitabilmente si scaricano gli oneri aggiuntivi sui consumatori e sulle tariffe, che è proprio quanto noi vogliamo evitare.

Signor Presidente, concludo ribadendo che l'Ania guarda con preoccupazione e considera controproducenti le misure imperative in materia tariffaria e sulle condizioni di offerta delle polizze. Noi, però, crediamo nel mercato: quello che porta il pane sulle nostre mense (tutti ricorderanno Adam Smith) non è la benevolenza del fornaio, ma è il meccanismo della concorrenza e degli operatori che in concorrenza tra loro perseguono interessi privati.

Certamente vi sarebbero interventi legislativi utili da avviare ed io ne segnalo alcuni: l'eliminazione della norma che ha ridotto a due giorni il termine per ispezionare i danni del veicolo, la quale limita fortemente la possibilità di identificare le frodi; l'emanazione delle tabelle sui danni gravi, che da quanto ci risulta erano quasi pronte (quindi, non capiamo perché non siano state ancora emanate); la creazione di un'agenzia anti-frode, su cui il Parlamento ha lavorato molto (anche questa misura potrebbe essere rapidamente portata in dirittura d'arrivo, visto che peraltro il settore si è fatto carico di contribuire al finanziamento); la previsione di forme di incentivazione alla riparazione diretta degli autoveicoli perché il fatto di saltare un passaggio della catena e di mettere le compagnie in grado di monitorare più da vicino i costi consentirebbe di conseguire risparmi di spesa e quindi di allentare le pressioni sui prezzi.

Pertanto, pur sottolineando l'esigenza di nuove norme, dobbiamo impegnarci per applicare quelle già esistenti. Dal nostro punto di vista, è essenziale – mi auguro che il Parlamento voglia svolgere un ruolo da questo punto di vista – sollecitare la creazione di una sede istituzionale, di un ta-

volto tecnico in cui siano tutti presenti, al fine di rendere costruttivamente operativa la normativa, soprattutto quella relativa alla «scatola nera». Ripeto che non si tratta soltanto dell'autorità di controllo e dell'industria, ma devono essere messi in gioco anche gli operatori delle telecomunicazioni e tanti altri interlocutori al fine di rendere operativo il meccanismo.

Signor Presidente, mi consenta di alzare il profilo di tutta la tematica delle RC Auto. Non è la prima volta che veniamo in audizione, ma a noi preoccupa il fatto che l'opinione pubblica abbia la sensazione di un *déjà vu*: sul tema vi sono studi, ricerche, confronti, dialoghi e a volte anche qualche polemica, ma poi non si riesce ad aggredire effettivamente il problema.

Siamo certamente pronti a fornire un contributo affinché, entro la presente legislatura, nel più breve tempo possibile si possa dare un segnale chiaro ai consumatori, ai nostri clienti, rispetto al fatto che su questo tema siamo in grado di ottenere risultati visibili (di *deliver*, come dicono gli inglesi), stabilendo finalmente tariffe coerenti con i *desiderata* dei consumatori, che sono – ripeto – anche i nostri.

PRESIDENTE. Apprezzo quanto è stato riportato nella relazione, che – essendo dell'Ania – è ovviamente di parte. Poiché ho sentito parlare di aumenti quasi insignificanti del costo delle RC Auto, ho ripreso gli estremi di cui noi disponiamo: un'indagine, condotta da un certo dottor Catricalà (pare sia la stessa persona oggi Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri), evidenzia che in 15 anni la polizza è aumentata del 160 per cento (si tratta di dati ufficiali). Anche questa è una considerazione da svolgere, perché ritengo sia importante.

Allo stesso modo ricordo a me stesso come Presidente della Commissione che insieme ai colleghi senatori ha gestito il decreto-legge in materia di liberalizzazioni (sono qui presenti anche i relatori di quel provvedimento), che siamo arrivati ad un *rendez-vous* con le compagnie assicuratrici. Se non erro, l'Ania dovrebbe tutelare le compagnie assicuratrici. Dunque, siamo arrivati ad una stretta finale in cui vi erano due posizioni: quella che dava spazio agli agenti e quindi «tagliava» brutalmente le compagnie di assicurazione e quella che invece voleva lasciare invariato l'attuale sistema delle compagnie. Chi vi parla ha compiuto un grande sforzo, perché sosteneva la prima posizione; ci siamo resi conto, però, che tale posizione avrebbe comportato, rispetto a compagnie presenti sul mercato (e quindi sostenute da Ania), un pesante disagio dal punto di vista economico; quindi, abbiamo abbandonato e chiuso quella posizione perché abbiamo ritenuto fosse prevalente l'interesse delle compagnie (non ho detto dei clienti). Essendo cattolico, probabilmente mi batterò il petto quando mi renderò conto di aver commesso una sciocchezza ad abbandonare quel testo. Infatti, ora noto che non va bene neanche quella scelta! Ricorderete le discussioni svolte al riguardo, ma alla fine abbiamo approvato il testo.

Dalla relazione dell'Ania, inoltre, sembrerebbe che la legge 24 marzo 2012, n. 27, sia stata «imposta». Ci viene dato qualche piccolo riconosci-

mento come quello relativo alle lesioni lievi, che sappiamo peraltro cosa comporti. In realtà, dopo l'indagine conoscitiva che abbiamo svolto, sostenevamo l'esigenza di realizzare ben altre cose (penso, ad esempio, alla denuncia all'autorità giudiziaria, ai Carabinieri), ma poi abbiamo scelto un'altra strada.

Nella relazione si parla della «scatola nera» come di uno strumento che purtroppo bisogna installare. Dalle audizioni svolte, però, era emerso che la «scatola nera» fosse la condizione fondamentale per ridurre gli incidenti ed i costi e quindi il suo inserimento era ritenuto fondamentale. Per questo motivo, abbiamo previsto la scatola nera. Dunque, da cattolico mi batterò il petto anche per questo, pensando a quanto sono stato fesso!

Peraltro, poiché le compagnie non guadagnano nulla e non hanno risorse (sarebbe opportuno verificare i loro bilanci, che forse conosciamo poco), anche se la scatola nera costituisce un meccanismo fondamentale (ricordo quanto sta accadendo negli Stati Uniti al riguardo), essa rappresenta un costo «immenso». Penso che le compagnie assicuratrici dovranno stipulare dei mutui per acquistare le scatole nere! Sembra, infatti, che il costo oscilli tra i 60 ed i 100 euro cadauna. Mi rendo conto che, dati i bilanci di alcune compagnie (come, ad esempio, quelli delle Generali, della Unipol e di Assitalia), forse sarebbe il caso di richiedere qualche mutuo per poterle acquistare!

Ringraziamo i nostri ospiti perché oggi, affrontando il tema della scatola nera, ci hanno offerto uno spunto. Al riguardo svolgeremo delle audizioni per capire la situazione fino in fondo. Ho la certezza che, quando si tratta di soldi, si preferisce sempre che venga a pagare il vicino! Nel caso specifico, devono pagare le compagnie di assicurazioni, che hanno riconosciuto la validità dell'operazione e l'utilità della scatola nera ai fini della praticabilità. Ricordo che scriveremo insieme alcuni termini: parliamo di costi di installazione, disinstallazione, sostituzione, funzionamento e portabilità. Abbiamo provato a capire cosa mancasse in tale provvedimento, ma riteniamo di non aver lasciato lacune. In modo particolare, l'articolo 32 della legge contiene delle previsioni precise. Ripeto, non capiamo che cosa manchi.

L'Isvap è stata accorpata ad un altro ente. Peraltro, il suo presidente è giunto al termine del mandato concludendo «in bellezza» con l'operazione Unipol-Fonsai. Anche in quel caso molte persone ci hanno rimesso molti soldi e occorrerà presentare qualche emendamento nel nostro decreto per consentire di aiutarle.

Ho parlato con il Ministero, ma non si riesce a capire come mai, nonostante la legge stabilisca il termine (che non è perentorio, ma forse la prossima volta bisognerà prevederlo così) secondo il quale entro un mese dall'entrata in vigore dalla legge deve essere emanato un decreto, tale provvedimento non sia stato ancora fatto. Potremmo fare un tavolo, l'ennesimo tavolo, per provare a mettere insieme tutti i soggetti interessati. Siamo giunti quasi al termine di questa legislatura, ma durante la prossima potremmo creare un altro tavolo, più moderno.



Come Presidente di Commissione ho già sollecitato presso il Ministero il capo dipartimento affinché venga in audizione in questa sede a spiegarci perché il decreto non sia stato ancora fatto e per dirci quali sono le posizioni delle compagnie: non è possibile che, avendo fatto una legge che ritiene fondamentale l'introduzione della cosiddetta scatola nera, poi non si sia dato seguito a tale previsione. Adesso ci viene anche detto che il legislatore ha fatto male ad introdurre l'articolo 32.

GHIGO (*PdL*). Signor Presidente, desidero anche io ringraziare i rappresentanti dell'Ania, in particolare il direttore generale Paolo Garonna. Dopo la sua ampia prolusione, presidente Corsi, non rimane molto da dire, visto che lei ha evidenziato in maniera netta, chiara e precisa le perplessità che riscontriamo nella passività che finora ha contraddistinto le compagnie di assicurazione rispetto al provvedimento sulle liberalizzazioni che è stato ampiamente discusso in questa Commissione.

Alcuni temi richiamati a giustificazione dell'introduzione nel mercato assicurativo della cosiddetta scatola nera, ossia l'obiettivo dell'abbattimento delle tariffe, ci inducono ad una maggiore riflessione. Come ha ricordato il nostro presidente, noi cercheremo di approfondire la questione sia audendo i soggetti produttori di tali dispositivi sia sollecitando il Ministero ad adottare i provvedimenti attuativi previsti dalla legge.

Tengo anche io a sottolineare – e credo che si tratti di un aspetto di cui siate ben coscienti – che secondo il comune sentire sembrerebbe non esserci da parte delle compagnie assicurative una disponibilità al cambiamento e all'innovazione. È vero che le tariffe sono rimaste immutate per alcuni anni, ma è altrettanto vero che negli ultimi due anni esse sono molto cresciute, peraltro in un momento di particolare difficoltà. Si tenga anche conto il fatto che si registra una diminuzione dei sinistri, e questo è anche dovuto alla minore circolazione dei veicoli in funzione dell'incremento dei costi dei carburanti. Aggiungo anche che la consistenza delle liquidazioni dei sinistri è aumentata.

Premesse simili considerazioni, tipiche di un'analisi di mercato di un prodotto sofisticato come quello dell'assicurazione RC Auto, noi auspichiamo che in questo percorso di ammodernamento, di razionalizzazione e di moralizzazione (ricordava giustamente il Presidente che nel nostro provvedimento abbiamo inserito la questione dei danni biologici, un elemento che dal punto di vista legislativo ha un significato piuttosto pregnante) del settore RC Auto le compagnie di assicurazione si rendano più disponibili di quanto abbiano fatto finora.

BUGNANO (*IdV*). Signor Presidente, ringrazio i nostri auditi per la loro relazione rispetto alla quale vorrei ricevere dei chiarimenti in ordine a due punti.

Premetto che quando, su sollecitazione del presidente Corsi, ci siamo interessati alla questione del regolamento attuativo del provvedimento sulle liberalizzazioni, personalmente ho anche presentato un'interroga-

zione in Commissione e spero che al termine di questo ciclo di audizioni il Ministero ci fornisca delle risposte concrete.

Si tratta di un tema che credo stia a cuore a tutti i membri di questa Commissione: pur avendo discusso molto sul decreto concernente le liberalizzazioni, su questi temi ci siamo trovati tutti in sintonia. Riteniamo, infatti, che tali provvedimenti, in particolare quello sull'introduzione della cosiddetta scatola nera, vadano non solo nella direzione di tutelare il consumatore, ma nel lungo termine presentino vantaggi anche per le compagnie di assicurazione, visto che l'obiettivo del suddetto dispositivo di sicurezza è di ridurre o, addirittura, di arrivare ad eliminare le frodi assicurative, che per le compagnie possiamo immaginare rappresentino un costo non indifferente.

Voi auspicate l'attivazione di un tavolo tecnico rispetto alla questione del provvedimento attuativo del decreto sulle liberalizzazioni. È un auspicio recente oppure lo avete già formalizzato in una vostra richiesta all'Isvap e al Ministero, che sono i soggetti attuatori del decreto? Condivido pienamente la vostra richiesta, ma al contempo vorrei capire se la concretizzate oggi o l'avete fatta vostra in tempi non sospetti.

Siamo fortemente preoccupati per il fatto che l'Isvap, che era uno dei due soggetti che avrebbe dovuto predisporre i due regolamenti, sia stato soppresso. Questo non ci porta a sperare nulla di buono. L'Isvap attualmente non esiste più. Forse sono già stati nominati i commissari, ma sappiamo tutti che le gestioni commissariali sono praticamente inesistenti. Ricordo che il decreto-legge sulla *spending review* prevede che, entro 120 giorni dall'approvazione del decreto stesso, vengano nominati i nuovi commissari. Come diceva giustamente prima il presidente Cursi, parleremo di questo nella prossima legislatura.

Come voi ben ricordate, già prima dell'emanazione del decreto-legge liberalizzazioni, alcune compagnie di assicurazioni utilizzavano la scatola nera e praticavano gli sconti. Le chiedo, dottor Garonna, di essere più preciso al riguardo, facendoci i nomi di quelle compagnie di assicurazione e specificando quale tipo di sconto percentuale si riusciva a praticare con l'applicazione delle scatole nere.

Da ultimo, vorrei sapere se siate a conoscenza del numero delle scatole nere che sino ad oggi sono state applicate.

BUBBICO (PD). Dottor Garonna, ho poche considerazioni da aggiungere a quanto è stato sinora detto dal presidente Cursi, dal collega Ghigo e dalla senatrice Bugnano.

Reputo le domande rivolte molto pertinenti e immagino che le risposte che verranno date possano in qualche misura confermare un giudizio che oggi penso si possa definire. Si tratta della presa d'atto – ahimé – di un atteggiamento ottusamente corporativo da parte di Ania. Capita raramente di osservare pari chiusure nel rappresentare interessi precisi e particolari, che ovviamente e legittimamente devono essere evidenziati. Emerge con tutta chiarezza un'attenzione a ricercare modalità elusive e a mettere in campo la logica dell'«occorrerebbe ben altro».

Sino a qualche tempo fa il cosiddetto colpo di frustra determinava l'incremento dei prezzi. Dobbiamo, però, prima capire se si tratti di prezzi o tariffe, avendo lei, direttore, parlato nella sua prolusione anche di tariffe. Vorremmo poter scrutare la dimensione semantica, per capire se siamo nel mercato o in una realtà di natura diversa.

Oggi si chiede di applicare quella norma ma non si capisce chi debba farlo, quando invece la legge è al riguardo abbastanza chiara e le certezze sono state tutte definite.

Sulle altre questioni evidenziate ancora una volta si rileva un certo atteggiamento. Per carità, le norme sono impugnabili, le leggi possono essere modificate e i cittadini hanno a propria disposizione strumenti di natura abrogativa. Nessuno ha la pretesa di definire le questioni senza che possano essere modificate. Ma l'atteggiamento che rileviamo è di chi non accetta di confrontarsi nel mercato con le logiche della concorrenza; l'atteggiamento prevalente di chi pensa di poter lucrare in relazione ad un obbligo imposto ai cittadini circa la copertura assicurativa. Ciò ci induce a riflettere, anche nei provvedimenti in corso d'opera, in merito agli obblighi ricadenti sugli enti pubblici, i quali potrebbero anche accedere a forme di assicurazione diretta, misurando i benefici che potrebbero derivarne.

Ricordo che quando i soggetti che intervengono nel mercato non si rendono protagonisti dei processi di cambiamento in grado di generare benefici per tutti, è inevitabile scrutare altri orizzonti. Questo è un vero peccato. Noi vorremmo poter contare su aziende solide, in grado di competere in Europa.

Le questioni segnalate sono state assunte dal Parlamento e decise, come ha ricordato prima il presidente Cursi. Voi ci dite che questo non è sufficiente, che non basta e che le frodi devono essere contrastate da altri e non già da chi ha diretto interesse a farlo, ossia le aziende che operano. Ci parlate di tante altre questioni che ci mettono nella condizione di dire «peccato». Ci piacerebbe che almeno le assicurazioni possano guidare un processo di cambiamento e di modernizzazione del nostro Paese tale da renderlo almeno comparabile con le esperienze presenti in altre parti del mercato unico europeo, che prima o poi agirà anche nel nostro territorio.

TOMASELLI (PD). Devo rivolgere una sola domanda molto specifica.

Dottor Garonna, nell'ambito di una crescente difficoltà del Paese c'è un dato di cui non ho sentito oggi fare menzione, ma posso essermi distratto nel corso del suo intervento o aver letto male la relazione consegnataci. C'è un dato che mi riferiscono va crescendo negli ultimi mesi, soprattutto nel Mezzogiorno, che è davvero preoccupante. Ricordo, tra l'altro, che questa mattina è stata data notizia della scoperta a Caserta di una truffa importante. Anche questo dato è segno della crisi che colpisce molte famiglie, specialmente nel Sud del nostro Paese, e si riferisce alla mancanza della assicurazione di molti veicoli, i quali circolano senza alcuna copertura assicurativa.

Vi chiedo se abbiate a vostra disposizione qualche dato, che credo non sia difficile recuperare, che si riferisca al parco autocircolante e al numero degli assicurati. Si tratta ovviamente non solo dell'ennesimo campanello d'allarme sulla criticità che sta vivendo il nostro Paese, ma anche della insostenibilità degli importi al cui pagamento sono sottoposte le famiglie. Al riguardo, avendo i colleghi già svolto le relative riflessioni, non aggiungo altro essendo stato il tema sufficientemente affrontato.

Sarebbe davvero importante conoscere il dato a cui mi riferisco, perché rappresenta un altro segnale che dovrebbe in qualche modo interessarvi.

PARAVIA (*PdL*). Mi associo alla richiesta di poter conoscere alcuni dati specifici riguardanti la raccolta dei premi assicurativi.

GARONNA. Ringrazio lei, signor Presidente, e i suoi colleghi per le molte domande pertinenti che sono state rivolte, che vanno tutte nella direzione da noi auspicata. In realtà, si tratta di domande, dal mio punto di vista, utili al settore per dare una migliore spiegazione. È evidente – lo dico in questa sede con preoccupazione e, se necessario, anche con autocritica – che non siamo riusciti a farci ben capire, avendo voi percepito da parte nostra – vi cito le parole usate – «indisponibilità al cambiamento», «una certa chiusura», «un arroccamento», «tattiche elusive».

Vi assicuro che non è questa la disposizione e l'interesse del settore. Ciò non significa ovviamente che non vi sia l'esigenza di criticare il settore e di spingerlo a farsi maggiormente carico della situazione e a fare la propria parte in modo veloce: noi siamo assolutamente disponibili a farla e la vogliamo fare; in qualche modo comprendiamo la vostra sollecitazione e questo ovviamente è importante. Devo però dire che ci dispiace che, anche per nostre carenze, non siamo riusciti in qualche modo a farvi capire quanto per noi tutto questo sia importante.

Come ho detto all'inizio del mio intervento, ci sentiamo vittime del problema dei prezzi alti e che da questo punto di vista ci sentiamo parte lesa e, quindi, con voi parte di un gioco di squadra che ci deve portare a risolvere il problema.

L'altro elemento su cui non siamo sicuramente riusciti a spiegarci bene è il riconoscimento dell'importante lavoro svolto in questa materia da lei, signor Presidente, da tutti i senatori, dal Parlamento e dal Governo. Come abbiamo sottolineato nella relazione, ci rendiamo conto del salto di qualità compiuto con l'ultimo provvedimento sulle liberalizzazioni e del fatto che siano stati accelerati gli interventi legislativi in materia. Esso tratta un'ampia gamma di questioni rilevanti – quella della scatola nera *in primis* - dirette a riportare sotto controllo le dinamiche delle RC Auto.

Signor Presidente, su questo tema ci siamo fortemente battuti e quindi siamo contenti che, grazie alla vostra disponibilità, sia stata finalmente affrontata la questione della scatola nera. Peraltro, abbiamo avanzato tale richiesta insieme alle associazioni dei consumatori. Come noto, il rapporto tra industrie ed associazioni dei consumatori non è facile per

definizione, ma noi avevamo concordato una serie di priorità e questo costituisce uno degli aspetti prioritari.

Pertanto, pur ribadendo l'importanza di tale provvedimento, abbiamo segnalato una serie di aspetti con spirito costruttivo al fine di dare ad esso piena attuazione. È giusto, infatti, dare piena attuazione ad una legge (visto che è stata varata) nel più breve tempo possibile e nel modo migliore. Sotto questo profilo abbiamo chiesto un tavolo tecnico: so bene che nel nostro Paese, quando si evoca un tavolo tecnico, sembra che si voglia porre una scusa per rinviare i problemi. Ripeto che abbiamo chiesto da tempo un tavolo tecnico per discutere sul tema. Il problema, però, non è tanto di capire se esso sia stato effettivamente richiesto; si tratta piuttosto di dare, anche grazie alle vostre autorevoli spinte ed iniziative (che sono estremamente utili in questa fase), un'accelerazione ai tempi. Da questo punto di vista vi è la nostra totale disponibilità: non dobbiamo guardare indietro, bensì avanti.

Siamo pronti a lavorare affinché si accelerino i tempi, pur sapendo – non lo sottolineo per scusare eventuali ritardi – che si tratta di una materia complessa: l'interoperabilità richiede una dialettica ed un rapporto tra tecnologie, *provider*, strumenti di mercato e regole. Non è facile, però, mettere tutto questo in sintonia.

BUBBICO (PD). Solo per voi non è facile, perché ci riescono tutti!

GARONNA. Per garantire l'interoperabilità dei cellulari, i *provider* hanno impiegato quattro anni. Mi auguro che per avere un'interoperabilità delle scatole nere non si debba aspettare tanto tempo.

BUBBICO (PD). Magari, a margine, ci spiega meglio la questione dei cellulari!

GARONNA. Sì, certo. Si tratta di una questione che conosciamo bene, perché stiamo combattendo per trovare una soluzione. Sottolineo, però, che non è una nostra competenza: occorre mettere in moto i satelliti, che ovviamente non sono nelle nostre disponibilità.

Ripeto che dobbiamo impegnarci immediatamente, con spirito costruttivo, per conseguire il risultato. Al riguardo, dunque, confermo la nostra piena disponibilità ad andare avanti.

Per quanto riguarda la lotta alle frodi, sottolineo che il problema interessa anche le compagnie di assicurazione, per le quali le frodi rappresentano un costo importante; tuttavia si tratta, innanzi tutto, di un problema del Paese. Non siamo nel *Far West* e, dunque, non si può chiedere alle compagnie di assicurazione di risolvere – con gli strumenti di cui dispongono – i problemi delle frodi sapendo che entrano in gioco le criminalità organizzate ed altre logiche molto complesse. Ricordo quei casi che poi sono arrivati sulle prime pagine di tutti i giornali. Peraltro, tali situazioni sono molto concentrate sul territorio.

Si tenga conto, poi, che i nostri limitati strumenti di azione sono condizionati dalle legittime esigenze di protezione della *privacy*: vi sono giuste logiche di controllo dello scambio di dati a fini *antitrust*. In questa materia, sentiamo spesso di avere le «mani legate»; d'altra parte, ciò è giusto perché il nostro *business* deve essere regolato dall'*Antitrust* e dalle agenzie per la protezione della *privacy*.

Ribadiamo, tuttavia, la nostra piena disponibilità e siamo pronti a pagare per far funzionare questo strumento: non credo che possiamo fare più di questo!

Signor Presidente, ringraziandovi a nome dei colleghi, cedo la parola – se possibile – al collega Vittorio Verdone, che potrà fornire qualche informazione più precisa.

*VERDONE.* Signor Presidente, onorevoli senatori, vorrei fare solo qualche integrazione rispetto a quanto precisato dal direttore generale Garonna.

Dispiace che il settore assicurativo venga considerato come quello «che vuole ben altro»: non è così! Probabilmente, alla base del ragionamento, quando si crede che le compagnie di assicurazione si mettano di traverso, vi sono alcuni equivoci.

Vi sono modelli economici sottesi a questo tipo di contratto. Le polizze abbinate all'istallazione della scatola nera prevedono un modello economico, perché le compagnie devono approvvigionarsi dei servizi. Le compagnie non sono come la Telecom e la Vodafone che gestiscono direttamente i servizi (per tornare al discorso dell'interoperabilità, che invece è avvenuta per quanto riguarda le telecomunicazioni); le compagnie di assicurazione stipulano polizze e non hanno gli operatori, cioè quei soggetti esterni che, ovviamente a titolo oneroso, mettono a disposizione beni e servizi. Quando il presidente Cursi ha fatto riferimento, anche con una certa ironia, al costo della scatola nera tra i 70 ed i 100 euro, forse non ha considerato che 70 euro – che mediamente è il costo di gestione di una scatola nera – corrispondono a più di un quarto del prezzo medio di una polizza RC Auto. Quindi, se si moltiplica 70 euro per un potenziale di 30 milioni di veicoli (e si aggiungono 10 euro per le disinstallazioni), si arriva a quasi 3 miliardi di euro di costi. Facciamo un'ipotesi scolastica: se tutte le autovetture aderissero a polizze a cui sono abbinate le scatole nere, vi sarebbe un costo da sostenere di questo tipo (ovviamente nello *startup*, perché poi il mercato evolverebbe ed i costi si ridurrebbero). Poiché il mercato assicurativo RC Auto raccoglie 17,8 miliardi, si tratta di una cifra enorme.

Per ammortizzare questo costo, che è a carico delle compagnie di assicurazioni, ci vorrebbe una riduzione degli oneri dei sinistri della medesima portata.

Dunque, dobbiamo fare attenzione alle gestioni economiche, perché non è sufficiente decidere con quattro tratti di penna di porre a carico tutti questi costi. L'interoperabilità, la portabilità ed il funzionamento rappre-

sentano il costo maggiore, cioè quello per l'abbonamento a centrali operative che seguono i veicoli nella loro mobilità.

È stato chiesto cosa accadeva prima dell'approvazione della normativa. Ricordo che, prima della norma, le compagnie hanno proposto polizze (soprattutto una si è segnalata per avere stipulato molte polizze in questo campo); le polizze che circolano nel mercato italiano con scatole nere (stipulate, dunque, prima del provvedimento sulle liberalizzazioni) sono circa un milione. Tali polizze, con trattamenti contrattuali differenziati, nella maggior parte dei casi hanno consentito una riduzione del prezzo del 20-25 per cento, a seconda dei prodotti. Infatti, vi sono diverse tipologie: la compagnia che ha diffuso di più tali prodotti – l'Unipol – pratica uno sconto sul prezzo della polizza in partenza; altre compagnie applicano una riduzione del prezzo dopo aver seguito il comportamento dell'assicurato per valutare il rispetto dei parametri definiti nel contratto in termini di regole di comportamento, velocità medie e quant'altro.

Com'era strutturato il modello economico? Una percentuale variabile tra il 20 e il 25 per cento, a seconda dei prodotti, prevedeva che una parte del costo, soprattutto quello relativo all'abbonamento per il dispositivo che seguiva il veicolo con sistemi satellitari, venisse corrisposto da parte dell'assicurato. Ripeto, la struttura di questo tipo di polizza prevalentemente prevedeva un contributo dell'assicurato, soprattutto per quanto riguardava la componente del collegamento con le centrali operative dei *provider* (che non sono le compagnie di assicurazione) per seguire il veicolo dal punto di vista satellitare con sistemi GPS, o anche solo per comunicare i dati in caso di sinistri, quindi eventi sottoposti a garanzia, alla centrale con la registrazione tramite GSM. Vi erano pertanto delle tecnologie abbinata tra loro.

Ponendo un simile costo a carico della compagnia di assicurazione, *d'emblée*, si determina l'impossibilità di arrivare ai margini di sconto che prima era possibile applicare. Noi chiediamo un tavolo tecnico proprio per verificare tutti gli aspetti attuativi, che sono complessi. Gli enti regolatori sono ben tre. Lei, signor Presidente, prima chiedeva che cosa abbia fatto l'Isvap. In realtà, se si va a vedere il testo della norma che avete approvato in Commissione, si può constatare che proprio voi avete previsto innanzitutto che spetti al Ministero delle infrastrutture individuare le cosiddette scatole nere. Mi chiedo allora, con tutto il rispetto, come si possa parlare di una difesa delle compagnie quando ancora non sono state individuate le scatole nere che devono essere offerte per rispettare le condizioni.

Il secondo provvedimento, che spetta all'Isvap, deve individuare i dati da registrare a fini di tariffa. Quali sono i dati che tali strumenti devono registrare? La questione è ancora da definire. Il terzo provvedimento prevede gli *standard* minimi dei *software* e dell'*hardware* di tali apparecchi.

In attesa della definizione di tutte queste caratteristiche, una compagnia di assicurazione (non solo quella che ho nominato prima, ma anche le altre dato che, seppure con volumi minori, hanno migliaia e migliaia di

contratti, visto che l'Unipol su un milione ne ha 6-700.000), continuerà ad offrire polizze con le scatole nere. Ma quanti saranno i dispositivi di sicurezza conformi agli *standard* che verranno stabiliti? È quindi essenziale che ci sia una normativa, una certezza, un riferimento. Per questo motivo abbiamo chiesto di partecipare al tavolo. È evidente che più gli *standard* saranno elevati, per dispositivi che potrebbero anche essere limitati soltanto a registrare un incidente, e più i costi aumenteranno.

**PRESIDENTE.** Cominciamo da quelle più semplici. Ma è anche vero che quando le polizze sono aumentate del 160 per cento, chi vi ha presentato il conto?

**VERDONE.** Lei, Presidente, parlava di un costo di 60-70 euro. Moltiplicando 70 euro per 30 milioni di potenziali autovetture, il risultato è di oltre 2 miliardi di euro su 17 miliardi di raccolta premi RC auto. Una somma del genere incide.

**BUGNANO (IdV).** Signor Presidente, intervengo per avere un chiarimento. Vi è già stata una sperimentazione significativa dell'utilizzo di tali dispositivi di sicurezza. Ad oggi, però, lo sconto del 20-25 per cento – questa è la percentuale da lei menzionata – è così quantificato perché c'è un concorso nelle spese da parte dell'utente. Credo tuttavia che possiamo dare per assodato che il 10 per cento, anche se non ci fosse più nessuna collaborazione dell'utente ai costi, forse si potrebbe raggiungere.

In secondo luogo, nell'interrogazione che ho presentato si parte proprio dalla questione che concerne le specifiche tecniche, perché comprendo bene che il tema delle caratteristiche della cosiddetta scatola nera non sia indifferente a nessuno. Sono d'accordo con il Presidente, quando ha proposto di iniziare da quelle semplici, ma non vorrei neanche che si scegliesse il criterio del semplice e del poco costoso per favorire qualcuno senza garantire all'utente un servizio adeguato.

**PARAVIA (PdL).** Signor Presidente, chiedo un chiarimento in ordine a una dichiarazione del dottor Verdone. Dal momento che, a volte, quando si forniscono numeri si corre il rischio di darli, vorrei avere, anche successivamente all'audizione odierna, un approfondimento sul costo dei dispositivi di sicurezza stimato dall'Ania e una conferma del dato della raccolta premi RC Auto. Mi sembra che i conti non tornino, perché se si sostiene che i ricavi sono solo di 17 miliardi su 30 milioni di autoveicoli, ne deriverebbe una media di circa 500 euro a polizza. Ma se faccio il calcolo di quello che pago per auto e *scooter*, la media è molto più elevata.

**VERDONE.** La raccolta premi per RC auto è stata di 17 miliardi nel 2011, al netto delle imposte e delle tasse, che incidono per un quarto. Ad ogni modo, vi invieremo tutta la documentazione necessaria.



PRESIDENTE. Ringraziamo i nostri auditi per il contributo fornito ai nostri lavori.

Comunico alla Commissione che il documento consegnato dal direttore generale di ANIA, poiché nulla osta da parte di quest'ultimo, 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 15,45.*





