

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

COMITATO PARITETICO

10^a Commissione del Senato (Industria, commercio, turismo) e 12^a Commissione della Camera dei deputati (Industria e commercio, artigianato, commercio estero)

INDAGINE CONOSCITIVA SULL'ASSICURAZIONE OBBLIGATORIA DEGLI AUTOVEICOLI

(articolo 48 del Regolamento)

Resoconto stenografico

14^a SEDUTA

MERCOLEDÌ 19 APRILE 1978

Presidenza del Presidente de' COCCI

INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE	Pag. 247, 255, 258 e <i>passim</i>	ROMAGNOLI	Pag. 247, 249, 260
AMABILE (DC)	261, 264		
FELICETTI (PCI)	249, 252, 255 e <i>passim</i>		
FORMA (DC)	260		
TALAMONA (PSI)	258, 260, 266		

Intervengono, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, il dottor Pier Carlo Romagnoli, presidente dell'Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici, il professor Giuseppe Fanelli, vice presidente, il dottor Enrico Tonelli, direttore generale, l'avvocato Mario Perolo, presidente della Sezione tecnica per le assicurazioni auto ed il dottor Francesco Ciracì, dirigente del Servizio statistica della stessa Associazione.

La seduta ha inizio alle ore 10,20.

FERRUCCI, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sull'assicurazione obbligatoria degli auto-veicoli.

Di solito il Presidente, all'inizio della seduta, fa un breve discorso introduttivo per illustrare agli invitati il significato dell'indagine e per presentare gli invitati medesimi ai membri del Comitato; in quest'occasione, tuttavia, non mi sembrano necessarie nè l'una nè l'altra cosa.

Tutti conosciamo infatti l'Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici; ne conosciamo la sua efficienza; ne conosciamo i suoi dirigenti. Abbiamo inoltre ricevuto un cospicuo materiale di studio, per il quale ringraziamo vivamente. Non potevamo augurarci delegazione migliore e più autorevole: a tutti formuliamo un cordialissimo saluto.

Do quindi la parola al dottor Romagnoli, presidente dell'ANIA.

ROMAGNOLI. La ringrazio, signor Presidente, per le parole gentili con le quali ci ha accolto questa mattina.

Abbiamo già fatto pervenire a tutti i membri della Commissione una nostra documentazione che è stata raccolta in una cartella; in modo particolare, abbiamo raggruppato in questo studio di 55 pagine tutte le notizie che ci è sembrato fossero utili per illustrare alla Commissione che cosa è l'ANIA,

che cosa fa e che cosa avviene nel mercato dell'assicurazione italiana in generale.

Mi permetto di illustrare brevemente il contenuto della relazione da noi predisposta per dare, eventualmente, anche qualche notizia in più.

L'ANIA è stata costituita nel 1944 e, tra i documenti, troverete allegato anche lo Statuto, che è stato modificato proprio lo scorso anno. È stato modificato per conferire all'ANIA una struttura più democratica rispetto a quella precedente e per inserirvi alcune nozioni e norme di comportamento che, prima, non erano previste e che dovranno invece servire per migliorare l'immagine dell'assicurazione in Italia; immagine che, per la verità, non è stata in questi ultimi tempi molto soddisfacente.

Lo statuto dell'ANIA indica gli scopi della stessa; l'ANIA, in definitiva, tratta tutti argomenti che interessano l'assicurazione nei diversi settori, come quello sindacale, quello dei rapporti con le autorità pubbliche eccetera. Vi è poi la parte tecnica, in quanto l'ANIA esamina nelle varie sezioni tecniche la elaborazione delle tariffe che sono in continua evoluzione anche in rapporto a quanto succede nel mercato europeo e mondiale dell'assicurazione.

L'assicurazione è un servizio che non può non essere collegato con l'estero, poichè soltanto attraverso tale collegamento noi possiamo svolgere fino in fondo il nostro lavoro; mi riferisco, in modo particolare, alla riassicurazione, senza la quale non potremmo prestare molte delle assicurazioni che ci vengono richieste, e, ancora più specificamente, al CEA, Comitato europeo delle assicurazioni, che basa nell'ambito delle direttive del mercato comune studi e proposte che vengono applicati anche nel nostro mercato. Aggiungo che molti di noi partecipano assiduamente a queste riunioni e che, frequentemente, anche la voce dell'Italia viene sentita.

Al punto 2 della nostra relazione sono indicate le imprese associate, che sono 129; in occasione dell'ultimo consiglio direttivo, sono entrate altre 5 compagnie come socie aggregate. Le compagnie entrano a far parte dell'ANIA dopo che un'apposita commis-

10^a COMMISSIONE

14° RESOCONTO STEN. (19 aprile 1978)

sione ha esaminato la loro attività ed i loro bilanci. Riteniamo infatti che l'appartenenza all'ANIA dovrebbe significare una certa garanzia ai fini di un lavoro « pulito », soprattutto nei confronti dell'utenza.

Comunque le imprese aderenti all'ANIA in qualità di soci effettivi raccolgono il 92,7 per cento dei premi dell'intero mercato italiano; nelle tabelle che abbiamo fornito abbiamo anche indicato (pur ponendo accanto alle cifre un asterisco che sta a significare che non siamo sicuri al cento per cento delle cifre stesse in quanto i bilanci dello scorso esercizio non sono stati tuttora approvati) che per il 1977 i premi incassati arrivano alla cifra significativa di 4 000 miliardi e 131 milioni. Questo è l'ammontare dei premi che noi calcoliamo siano stati incassati dalle compagnie italiane nel corso del 1977.

Gli organi dell'ANIA sono quelli tradizionali: l'assemblea dei soci, il consiglio direttivo, il presidente ed i vice presidenti, le commissioni permanenti (che esamineremo in seguito), le sezioni tecniche, il collegio dei revisori ed il collegio dei probiviri. Aggiungo che il collegio dei probiviri, che è stato indicato per ultimo, ha compiti che, a volte, lo possono far considerare come uno degli organi preminenti dell'ANIA.

Le commissioni permanenti sono attualmente in numero di cinque. La commissione legale ha il compito di dare parere su tutte le questioni di carattere giuridico di interesse generale per il settore assicurativo e di assistere gli organi dell'Associazione e le imprese associate nell'interpretazione delle leggi e dei regolamenti che riguardano la categoria.

È inutile che esponga in dettaglio quali sono i compiti della commissione sindacale, che tutti possono ben immaginare. Proprio in questo periodo è in corso con i sindacati la discussione per il rinnovo del nostro contratto e, pertanto, tale commissione si trova in un momento « caldo ».

La commissione per i rapporti internazionali ha il compito di seguire e studiare i problemi inerenti all'attività degli organismi internazionali cui accennavo poc'anzi.

La commissione tributaria ha il compito di seguire le questioni di carattere tributa-

rio di interesse generale per la categoria e di assistere le consociate nell'interpretazione e nell'applicazione delle leggi e dei regolamenti attinenti a tale materia.

La commissione per i rapporti con gli agenti ha compiti analoghi alla commissione sindacale, ma con riferimento agli agenti. Anche in questo settore siamo in periodo di discussione. Si è verificata però una rottura nell'interno del sindacato agenti ed i vertici del sindacato stesso si sono dimessi, per cui vedremo ai primi del mese di maggio quali saranno le nuove persone elette alla direzione del sindacato agenti.

Per le sezioni tecniche, nella relazione sono indicati tutti i rami per i quali le sezioni stesse sono costituite: sezione tecnica per le assicurazioni aeronautiche, per le assicurazioni automobili (presieduta dall'amico Perolo, qui presente), per le assicurazioni credito e cauzioni, per le assicurazioni furti e rischi vari, per le assicurazioni grandine, per le assicurazioni incendio, per le assicurazioni infortuni, per le assicurazioni responsabilità civile diversi, per le assicurazioni trasporti e per le assicurazioni vita.

Nella relazione vi è quindi un accenno alle norme di comportamento dei soci recentemente introdotte nello statuto, nonchè una nota sugli uffici dell'ANIA. Si passa quindi a parlare dei *pools* e degli altri organismi associativi a carattere tecnico che sono costituiti fuori dell'ANIA ma che fanno sempre parte di questo coacervo di attività che l'ANIA stessa svolge, anche se indirettamente, sempre a favore delle associate. Vi è un concordato italiano grandine che ha svolto un notevole compito negli anni passati; ed aggiungo che il ramo grandine è andato via via assumendo un carattere particolarmente importante: nelle zone più battute dalla grandine in Italia, infatti, si sono costituiti dei consorzi ai quali, tra l'altro, lo Stato concede una parte dei premi in aiuto agli agricoltori. In questo settore, pertanto, vi sono interessi anche di carattere pubblico.

La convenzione assicurazioni agevolate grandine fa sempre parte di questo organismo; il concordato italiano incendio rischi

industriali è praticamente l'organo che dà le tattazioni per i rischi incendio industriali italiani.

Il consorzio italiano per l'assicurazione vita dei rischi tarati si comprende benissimo che compiti abbia.

Il consorzio centrale guasti alle macchine è un consorzio particolare che copre un rischio tecnicamente avanzato; ha lo scopo di provvedere all'azione per la divulgazione e la diffusione dell'assicurazione guasti macchine, danni indiretti da guasto macchine e rischi di montaggio.

Il *pool* italiano per l'assicurazione dei rischi atomici è costituito in Italia come in tutti gli altri Paesi dove i rischi atomici sono pure coperti da *pools*. Proprio il mese scorso si è costituito un *pool* nuovo per l'assicurazione del rischio da inquinamento, rischio terribilmente vasto del quale si stanno discutendo i problemi in campo internazionale e che non poteva essere coperto da una singola compagnia o da un gruppo di compagnie, anche se molto importanti.

Vi è il consorzio italiano rischi agricoli speciali — CIRAS —, il comitato delle compagnie di assicurazione marittime in Genova, il comitato italiano assicurazioni spese legali e, infine, vi è l'ufficio centrale italiano — UCI — in collegamento con gli uffici analoghi esistenti in altri Paesi. Ad esso spetta tutto il lavoro relativo alle carte verdi ed ai sinistri causati in Italia da automobilisti stranieri e viceversa.

Segue quindi un elenco della struttura del mercato assicurativo italiano, dal quale risulta che gli enti pubblici ed enti morali sono 3, le società per azioni 147, le società cooperative 2 e quelle di mutua assicurazione 17, per un totale di 169. Le imprese estere sono 45 e si può dire che nel nostro mercato esse ricoprono già una notevole fascia. Nel complesso, pertanto, abbiamo 214 imprese tra nazionali ed estere.

Per quanto concerne l'anzianità di esercizio abbiamo fornito alcuni dati che sono significativi e che ci saranno utili per le considerazioni che faremo in seguito. Le imprese nazionali attualmente operanti risultano pertanto così distribuite: prima del 1978 erano 8, e già questo rappresenta un

dato importante perchè significa che l'Italia ha una tradizione nel campo dell'assicurazione. Tra queste 8 imprese, tra l'altro, ve ne sono alcune che hanno superato i 150 anni.

Dal 1878 al 1922 le imprese costituite sono state 48; dal 1923 al 1928 sono state 11; dal 1929 al 1945 sono state 9; dal 1945 al 1965 sono state 33; dal 1966 al 1971 sono state 19; dal 1972 sono state 44.

FELICETTI. Se questo specchietto fosse stato rovesciato, 8 imprese costituite dal 1972 e 44 prima del 1878, sarebbe stato molto meglio!

ROMAGNOLI. Segue quindi nella relazione una tabella relativa alle imprese nazionali ed estere esercenti le assicurazioni dirette. Per ogni ramo è indicato il numero delle compagnie che esercitano il ramo stesso. Si possono fare tutte le combinazioni possibili!

PRESDENTE. Vi sono dati intorno al ramo della responsabilità civile prodotti?

ROMAGNOLI. Tutte le compagnie che hanno l'autorizzazione ad esercitare la responsabilità civile diversi hanno la possibilità di fare la responsabilità civile prodotti.

Questo è un grosso, difficile ramo, sul quale l'incertezza domina in tutto il mondo e non solo in Italia. Com'è noto, in America alcune compagnie sono fallite proprio per questo rischio, la cui incidenza sta aumentando sempre più, sia sul piano economico che su quello assicurativo. La questione è estremamente delicata e difficile da risolvere, perchè interessa un rischio che non si limita solo all'Italia. Infatti un prodotto italiano, se esportato, viene sottoposto a legislazioni di Paesi esteri che sono oltretutto in evoluzione.

Pertanto, questa assicurazione deve tener conto non solo della situazione in atto nel nostro Paese ma anche di quello che sta succedendo negli altri Paesi dove il prodotto viene venduto, in quanto, se si dà una

garanzia di questo tipo, essa evidentemente deve essere valida per tutti gli utenti, ovunque si trovino. Al riguardo, in sede CEE si sviluppano discussioni che sono in questo momento veramente vivaci e che si svolgono non solo con noi, assicuratori, ma anche con gli industriali interessati, con il risultato che la CEE impone agli industriali determinati impegni di cui essi cercano di liberarsi scaricandoli sulle assicurazioni. Ancora non si è raggiunto un accordo, per cui direi che questa è una materia ancora elastica.

Poi abbiamo fornito nella nostra documentazione tutta una serie di dati sulle rilevazioni statistiche effettuate dall'ANIA sui bilanci delle imprese, sulla loro situazione patrimoniale e sul loro conto economico riassuntivo. C'è poi il conto economico del ramo vita e dei rami danni della sola gestione italiana, fra cui l'incidenza del rapporto sinistri a premi. Inoltre, abbiamo inserito numerose tabelle per dare della nostra situazione un'immagine, per quanto possibile, chiara e precisa.

Si parla poi di investimenti delle imprese: struttura degli investimenti, prospettive nel settore degli stessi, andamento dei singoli rami, per ognuno dei quali si fornisce un quadro riassuntivo dei problemi, delle preoccupazioni, delle prospettive ad esso inerenti. Relativamente al ramo R.C. auto non è stato possibile non parlare delle iniziative prese dall'ANIA in questi ultimi tempi: in modo particolare, della costituzione di una società finanziaria — la SOFIGEA — e dell'istituzione della convenzione per l'indennizzo diretto (CID) in base alla quale, per i danni ai veicoli che ammontino fino a 500.000 lire, il danneggiato potrà essere indennizzato dal proprio assicuratore anziché da quello di colui che ha causato il danno, e cioè di solito da un assicuratore incognito, al danneggiato stesso. Quindi, questa convenzione riguarda soltanto i danni materiali fino a 500.000 lire che abbiano coinvolto due soli autoveicoli e che siano stati denunciati con il modulo di constatazione amichevole, che è divenuto per legge il modulo che deve essere utilizzato per la de-

nuncia dei sinistri e che è un modulo a carattere internazionale.

Relativamente ai rami credito e cauzione è stata richiamata l'attenzione di questa Commissione sul fatto che si tratta di rami estremamente specializzati e nei quali abbiamo l'impressione si operi invece con una certa — diciamo così — imprudenza, con una certa disinvoltura.

F E L I C E T T I . Io ho l'impressione contraria, cioè mi sembra si operi invece con troppa cautela.

R O M A G N O L I . Allora questo sarà un argomento di discussione.

C'è poi il ramo furti e si parla di quanto è stato fatto per migliorare la situazione di questo ramo, che ha raggiunto in passato, nel rapporto sinistri a premi, punte catastrofiche: 130-140 per cento. Aggiungendo poi le spese generali si andava veramente a percentuali di danni mai raggiunte forse da nessun ramo. Quello furti è divenuto ora veramente un ramo importante, perchè gli assicuratori desiderano essere coperti da tale rischio, che non riguarda soltanto le abitazioni, ma anche le banche, le industrie, il commercio eccetera.

Passando poi al ramo grandine, sono stati illustrati i compiti relativi a questo ramo, anche nel campo della copertura a carattere, in un certo senso, sociale di tale flagello, che colpisce purtroppo l'Italia in modo particolare. Devo dire che la grandine ha sempre avuto un andamento ciclico, ma il ciclo che stiamo vivendo in questo momento dura da molto tempo e non ci sono segni di miglioramento; anzi, ogni anno la grandine provoca danni sempre maggiori. È interessante notare che inizia a grandinare — ciò non era mai avvenuto — anche nell'Africa del nord, per cui sembra che la fascia dell'area interessata alla grandine stia scendendo verso il sud.

Abbiamo poi il ramo incendio che, in un certo senso, è il ramo più antico e che un tempo costituiva il pilastro delle compagnie assicurative. Questo ramo negli ultimi tempi ha dovuto affrontare rischi assolutamente nuovi, come ad esempio i rischi di sabo-

taggio organizzato. Questi costituiscono purtroppo una caratteristica del tutto nuova, nel settore, che le compagnie di assicurazione hanno dovuto prendere in esame ed hanno anche risolto parzialmente, naturalmente con quelle limitazioni tecniche che il caso comporta, per cui sono state già pagate in Italia decine di miliardi per sinistri di sabotaggio organizzato.

Si parla poi dei rami infortuni e malattie e del collegamento di essi con le leggi che in Italia sono in evoluzione per quanto riguarda — ad esempio — la sanità nazionale.

Arriviamo così al ramo responsabilità civile diversi, che è indubbiamente un ramo dell'avvenire.

Poi c'è il ramo trasporti, che è un ramo piuttosto malato e sul quale ci siamo diffusi abbastanza per dare un'idea di quelli che sono i problemi di questo settore.

Passiamo poi al ramo vita e ai relativi problemi: perchè il ramo vita non progredisce, che cosa bisognerebbe fare per accrescere l'interesse su questo settore, quali sono le ragioni di questa situazione. Peraltro, faccio notare che il ramo vita è uno dei nostri rami più antichi.

Si passa così ai rapporti con il personale, con l'indicazione di quelle che sono le principali organizzazioni sindacali con cui dobbiamo trattare e con un accenno al fatto che questo è un momento difficile perchè c'è in corso la trattativa con i sindacati per il rinnovo del contratto di lavoro.

Per quanto attiene ai rapporti con gli agenti ed i *brokers* di assicurazione, devo dire che il problema è in evoluzione. Fra l'altro, è avvenuto che il numero degli agenti in Italia è vertiginosamente salito, nel giro di una decina d'anni, passando da 3.000-4.000 a 15.000 agenti. Questi, però, non sempre hanno una preparazione professionale adeguata e tale da fornire al cliente la garanzia e la sicurezza di avere a che fare con un tecnico veramente completo ed efficiente. Oltretutto, noi diamo a questi agenti la nostra fiducia, per cui c'è la necessità di istruirli; e questa è un'iniziativa che l'ANIA si sta accingendo a mettere in atto.

Per quanto attiene ai *brokers*, questi non hanno avuto in Italia la diffusione che invece hanno avuto altrove ed abbiamo al riguardo una preoccupazione. Noi sappiamo che i *brokers* avranno un'importanza maggiore, compiti maggiori nell'avvenire; però ci preoccupiamo che possano nascere dei *brokers* all'italiana perchè, se così dovesse essere, questa sarebbe una grossa iattura per il nostro mercato e per i nostri assicurati, essendo molto facile per i *brokers* vendere per oro il similoro. Non c'è, purtroppo, una struttura valida di questa figura che dovrebbe collocarsi tra le compagnie di assicurazione e gli assicurati, quindi credo che dovremo affrontare in maniera più approfondita questo argomento.

L'ultimo capitolo riguarda le conseguenze e le prospettive della normativa comunitaria sul piano interno. Al riguardo, c'è il fatto clamoroso della denuncia dell'Italia alla Corte di giustizia per la mancata applicazione della legge n. 460 e della legge n. 1100, che si riferiscono ai controlli, al margine di solvibilità, alle norme disciplinari e così via. Si tratta quindi di un giro di boa per tutto il mercato, che noi ci auguriamo avvenga il più presto possibile, anche se ci rendiamo perfettamente conto delle difficoltà che esso comporta. Ma le difficoltà non ci fanno paura: ci fa paura la staticità, il non fare. Il fare non ci spaventa, anche se sappiamo che significa per noi dell'ANIA un grave compito, cioè vuol dire dibattere, aiutare, consigliare le associate sulle nuove disposizioni.

A chiusura della nostra documentazione ci sono alcuni auspici ed alcune constatazioni che praticamente sintetizzano quanto abbiamo illustrato in precedenza. Abbiamo poi allegato diverse tabelle in cui sono raccolti tutti i dati significativi delle imprese, per quanto riguarda — ad esempio — i premi, il rapporto sinistri a premi, gli investimenti. Abbiamo però cercato di limitare il numero delle tabelle in quanto l'eccesso di dati non farebbe altro che rendere meno chiara la situazione. Naturalmente, siamo a disposizione per fornire ulteriori dettagli.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il Presidente dell'ANIA per gli ulteriori elementi che ci ha fornito illustrandoci il materiale veramente interessante e pregevole che ci è stato consegnato.

F E L I C E T T I . Molto probabilmente, se avessimo avuto la possibilità di consultare preventivamente il cospicuo materiale che l'ANIA ci ha fornito, la nostra partecipazione a questo incontro, a questo dibattito, sarebbe stata più proficua. Affronteremo così alcune questioni di carattere generale, con la riserva naturalmente di approfondire meglio, in occasione di un secondo incontro, i temi che sono stati tracciati in questa vostra documentazione.

Vengo dunque alle questioni di carattere generale sulle quali rapidamente vorrei soffermarmi.

Ho letto recentemente, in una pubblicazione curata da un'importante compagnia di assicurazioni, che il mondo assicurativo si trova, in Italia, di fronte a grosse difficoltà che derivano dall'impossibilità di comprimere le spese di acquisizione e di gestione (che ammonterebbero a circa il 35 per cento dei premi netti), e dall'esiguità degli utili societari che sarebbero al limite dell'interesse delle imprese a stare nel mercato (si parla del 2,80 per cento per il ramo vita e dell'1,80 per cento per il ramo danni). Tali dati, per la precisione, si riferirebbero al 1976 e non sarebbero aggiornati al 1977.

Fatta questa premessa, la nota di cui ho detto si conclude con una sorta di avvertimento rivolto al legislatore ed al mondo politico, inteso ad evitare un irrigidimento eccessivo per quanto si riferisce agli orientamenti voluti sia dalla legge n. 990 sia da quella n. 460 nel settore degli investimenti. Ciò dal momento che oggi la possibilità di trovare un equilibrio tra la gestione industriale e quella complessiva del settore sarebbe data proprio dalla possibilità di realizzare determinati utili riequilibrando perdite inevitabili attraverso utili da investimenti che avrebbero dato una resa di circa il dieci per cento per il ramo danni e di circa il 30 per cento per il ramo vita.

Non sono in condizioni di stabilire la esattezza delle cifre di cui sopra. L'impressione è che vi sia da mettere in discussione qualche dato; del resto, abbiamo chiesto notizie precise alle imprese. Non so quante siano quelle che, fino a questo momento, hanno risposto al questionario.

P R E S I D E N T E . Circa il 50 per cento.

F E L I C E T T I . Dai documenti che esamineremo potremo stabilire la fondatezza di certi dati che, così come sono stati tracciati nella pubblicazione citata, riguarderebbero circa l'80 per cento del mercato assicurativo italiano.

Comunque, a parte la considerazione sulla necessità di sottoporre a « radiografia » i dati citati, nonchè quella che i dati forniti si riferiscono al 1976 mentre andrebbe esaminata anche la situazione relativa al 1977, che pare abbia fatto segnare un andamento migliore sia per effetto della caduta della sinistrosità sia per effetto del miglioramento dei dati di rendimento (si è parlato di giacenze presso il sistema bancario di somme estremamente importanti, dell'ordine di centinaia di miliardi), ripeto — a parte queste considerazioni — mi pongo un problema.

Ammesso e non concesso che i dati citati siano esatti, non deriva dal loro esame la necessità di riconsiderare (questa è la domanda di fondo che vorrei porre alle imprese di assicurazione) lo stato attuale del mercato assicurativo? Di riesaminare e riconsiderare tale mercato in modo autocritico per fissarne una strategia di sviluppo diverso?

Quando esaminiamo il sistema assicurativo italiano ed il suo rendimento (i dati forniti dall'ANIA ci danno, per il 1977, per il ramo danni un totale di incassi di 3.454 miliardi, di cui 1.720 miliardi sono rappresentati esclusivamente dall'incasso del ramo R.C. auto) mi domando se non ci troviamo in presenza di un grande sistema che non riesce ad utilizzare tutte le proprie possibilità. Si ha quasi l'impressione di trovarsi di fronte ad una azienda industriale che potrebbe 24 ore su 24 e che, invece, lavora 8 o 16 ore su 24!

In altri termini, le potenzialità del mercato assicurativo italiano sono tutte utilizzate? Sono tutte coltivate?

La mia impressione, ripeto, è che siamo lontani dal limite della utilizzazione piena di tutte le potenzialità esistenti sul mercato assicurativo italiano.

Se questo è dunque il dato che emerge dall'esame della situazione, dobbiamo cercare di comprendere le ragioni che ci hanno portato a tale situazione.

Quando, nel complesso degli incassi del ramo danni, il 50 per cento è rappresentato dagli incassi per il settore R.C. auto per il quale la legge sulla obbligatorietà ha consentito il raggiungimento di questi traguardi senza un particolare impegno ed una particolare programmazione delle imprese di assicurazione, allora significa che c'è qualche cosa che noi dobbiamo esaminare a fondo.

Ci troviamo in presenza di una società che ha grande bisogno di una presenza attiva e stimolante del sistema assicurativo privato.

Oggi il bisogno di sicurezza è fortemente sentito, in un momento di grande precarietà generale, dalle famiglie e dalle aziende. Allora, perchè a questo forte bisogno di certezza, di sicurezza non corrisponde una sufficiente penetrazione del sistema assicurativo nel contesto economico nazionale? Non intendo ora riportare le cifre comparative dell'attività assicurativa privata in Italia e all'estero, nè intendo soffermarmi sui dati che caratterizzano la situazione italiana rispetto alle situazioni straniere, ma credo si possa essere tutti concordi nel rilevare questo elemento di debolezza del sistema assicurativo italiano rispetto a realtà non italiane, che non può non seriamente preoccupare nella prospettiva dell'entrata in vigore della legge n. 1749.

Quindi, se c'è tale bisogno, perchè non riusciamo a fronteggiarlo adeguatamente? Io mi chiedo a questo punto se ci sia uno sforzo sufficiente da parte del sistema, del mondo assicurativo italiano, per aprire strade nuove all'attività assicurativa; mi chiedo se non sia arrivato ormai il momento di ritenere superati alcuni schemi entro i quali noi abbiamo operato finora e se gli sforzi

che stiamo compiendo per aprire strade nuove in questo campo siano adeguati e corrispondenti alle necessità del nostro Paese.

Ad esempio, per quanto riguarda il settore delle assicurazioni sulla vita, facendo riferimento ai dati che voi ci fornite, si registrano 677 miliardi di incassi per il 1977. Esaminando poi lo stato del risparmio in Italia, abbiamo 90.697 miliardi di depositi di famiglie e di istituzioni senza fini di lucro presso aziende di credito e 14.081 miliardi di depositi al risparmio presso le amministrazioni postali. Abbiamo dunque oltre 100.000 miliardi di deposito a fronte dei quali stanno 677 miliardi di incassi nel ramo vita.

Ora, cosa c'è che non funziona? Certo, c'è il grosso problema della svalutazione, di cui siamo perfettamente consapevoli; sarebbe insensato non tener conto di questo elemento. Io però mi chiedo: abbiamo esaminato se esiste qualche possibilità per esaltare comunque il risparmio assicurativo, anche creando meccanismi che ci consentano di fronteggiare questo dramma della svalutazione? Ci sono difficoltà che le imprese incontrano nell'approvazione di propri progetti, di propri programmi, da parte delle autorità politiche oppure c'è un'insufficiente fertilità, un'insufficiente inventiva per esaminare la possibilità di un diverso collegamento tra questo settore di attività ed i problemi ad esso connessi, come ad esempio quello della borsa? Ora non so quali soluzioni si potranno trovare, però è indubbio che il dato relativo al ramo vita è un dato estremamente preoccupante. Come è preoccupante quello che si riferisce al settore delle cauzioni.

Per quanto attiene a questo settore, ho interrotto il presidente Romagnoli per esprimere un concetto esattamente contrario al suo, in quanto ho l'impressione che ci sia, sì, forse qualche elemento di imprudenza in determinati momenti, ma il dato negativo che emerge è soprattutto che ci sono elementi di eccessiva cautela e di mancanza di fantasia. Non so, ad esempio, in che modo considerare il fatto di aver lasciato ad una sola impresa assicurativa, per il settore dell'IVA nel ramo cauzioni, quasi il monopolio di ope-

rare in Italia a prezzi particolarmente concorrenziali rispetto a quelli del mercato in un campo di così grande rilievo. Ma, a parte questo elemento, io mi chiedo se nel settore delle cauzioni non sia possibile apportare un maggiore aiuto ed una maggiore assistenza all'economia nazionale, favorendo un rapporto tra le aziende industriali, le aziende consortili, le istituzioni, gli enti territoriali ed il mondo finanziario attraverso il supporto di strumenti fideiussori che dovrebbero essere forniti dal sistema assicurativo italiano in modo da dare anche, attraverso questo strumento, il senso di una partecipazione delle imprese d'assicurazione a questo grande sforzo che il Paese deve compiere per riequilibrare le proprie sorti economiche e per uscire, attraverso programmi di emergenza, dallo stato di crisi economica in cui oggi si dibatte.

La stessa considerazione vale per i rischi industriali. Ho appreso da una pubblicazione specializzata una notizia che mi ha impressionato, secondo cui un'impresa straniera, nel giro di pochissimi anni, si sarebbe collocata al quinto o al quarto posto nella scala delle imprese che operano in Italia nel settore dei rischi industriali. Se questo dato è esatto, come credo, vorrei sapere in che modo si sia potuto verificare un tale fenomeno. Forse per mancanza di cautela di questa impresa straniera? Lo metterei in dubbio trattandosi di impresa di grosso rilievo, di grosse dimensioni, di grossa esperienza internazionale. La spiegazione sta forse in un diverso modo di stipulare contratti assicurativi, in una diversa logica con la quale si opera; c'è lo sforzo di praticare un tipo di contrattazione che supera il sistema dei contratti a stampa per rispettare meglio le esigenze di quella determinata azienda di cui bisogna coprire i rischi particolari. Se così è, ciò non rappresenta un campanello d'allarme, un avvertimento per costituire un servizio assicurativo che tenga maggiormente conto delle esigenze particolari e continuamente rinnovanti all'interno delle singole aziende che hanno bisogno di copertura assicurativa?

Una diversa logica deve affermarsi a nostro giudizio nel modo di contrattare i rapporti assicurativi e nel modo anche di suggerire

alle aziende forme di prevenzione che attenuino poi il rischio delle imprese di assicurazione nel momento in cui esse vanno alla stipula di un contratto.

Siamo perciò convinti della necessità di un vostro approfondimento di questo tema, rispetto al quale abbiamo bisogno di acquisire una perfetta lucidità di analisi perchè anche questo è un modo per restituire al sistema assicurativo quella credibilità di cui parlava il presidente Romagnoli nella sua introduzione e che certamente è venuta meno in conseguenza di gravi responsabilità di ordine politico che riguardano, però, anche il sistema delle imprese. Ciò perchè, quando nel 1972 si è aperta la caccia alla conquista di quel grande mercato, che nasceva in conseguenza dell'entrata in vigore della legge n. 990, da parte delle imprese di assicurazione, non c'è stata l'affermazione decisa, responsabile e clamorosa della necessità di consentire, sì, libertà di esercizio, ma a condizione che questa fosse una libertà garantita da efficienza e da serietà di gestione delle imprese che chiedevano di operare nel mercato della responsabilità civile. Si ha invece l'impressione che anche da parte del mondo imprenditoriale si siano privilegiate non le contestazioni di certi comportamenti di determinate forze politiche, ma certe forme di compenetrazione tra mondo imprenditoriale e mondo politico attraverso la chiamata, nei consigli d'amministrazione, di rappresentanti di forze politiche che certo non hanno contribuito a portare quell'elemento di moralizzazione all'interno del settore che era una delle condizioni necessarie per difendere la credibilità del sistema.

In questi ultimi tempi abbiamo notato, e non è casuale che questo sia avvenuto in occasione delle più recenti modificazioni dei vertici dell'ANIA, l'esistenza di iniziative che sono certamente degne di interesse; ci riferiamo alla convenzione per l'indennizzo diretto, rispetto alla quale permangono alcune perplessità ed alcuni dubbi. In proposito, evidentemente, sarà opportuno un ulteriore, reciproco approfondimento relativamente ai costi del servizio che possono derivare dal funzionamento della convenzione stessa. In modo particolare, ci riferiamo al sistema di peri-

zia dei danni che deve essere svolto in modo tale da garantire l'uniformità del giudizio presso tutte le Compagnie di assicurazione che aderiscono alla convenzione per l'indennizzo diretto. Tale uniformità non può essere che la conseguenza di un accordo preciso che deve intervenire tra tutte le Compagnie che fanno parte della intesa in merito al sistema di qualificazione dei danni.

A questo punto si apre tutta una serie di problemi che riguardano l'organizzazione peritale e le garanzie connesse a tale organizzazione; si pone l'esigenza di un esame approfondito delle proposte avanzate dall'Automobile Club relativamente all'ipotesi dell'utilizzazione dei centri peritali dell'ACI, che, ove venisse presa in considerazione, dovrebbe realizzarsi attraverso una riforma di questi centri di perizia ed una partecipazione alla gestione dei centri stessi di tutte le Compagnie interessate; in definitiva, si aprono tanti problemi in merito ai quali avremo necessità di delucidazioni e chiarimenti da parte della vostra Associazione.

Lo stesso dicasi in merito al problema della Finanziaria, che costituisce un altro punto di discussione estremamente interessante sul quale è fiorita, in questi ultimi mesi, tutta una letteratura; sono state anche assunte una serie di posizioni che vanno da quella più apertamente favorevole a tale ipotesi a posizioni di aperta contestazione.

Per quanto riguarda la nostra parte politica, noi non siamo né dalla parte di coloro che ritengono tale ipotesi completamente errata né da quella di coloro i quali ritengono l'ipotesi stessa già perfetta e quindi già attuabile senza ulteriori elementi di riflessione.

Vorremmo comunque sapere a che punto ci troviamo soprattutto in relazione alla possibilità — tenuto anche conto delle osservazioni fatte in queste ultime settimane, delle quali voi certamente avrete cognizione — di rendere il tutto operante. In modo particolare, poniamo questo problema: noi riceviamo una forte sollecitazione proveniente dalle organizzazioni meridionali che vedono oggi aperti problemi occupazionali gravi presso settori del mondo assicurativo che operano nel Mezzogiorno d'Italia. A Napoli, ad esempio, sono scoppiate una serie di situazioni.

PRESIDENTE. Le 42 compagnie delle quali si parla sono essenzialmente meridionali!

FELICETTI. Esattamente. Noi chiediamo dunque: è possibile un intervento immediato per affrontare con tempestività i problemi, esplosi nel Mezzogiorno? È possibile coltivare l'ipotesi di un recupero delle Compagnie che, soprattutto nell'Italia meridionale, stanno rendendo drammatico il problema dell'occupazione, stanno rendendo sempre più difficile il problema dei rapporti tra il mondo del lavoro e le imprese di assicurazione, sul quale si è soffermato — nella sua introduzione — anche il presidente Romagnoli?

Infine, va considerato il problema della vigilanza nel settore, in merito al quale (per la verità dico questo senza aver ancora letto tutti i documenti presentati dall'ANIA) desidereremmo avere l'opinione dell'Associazione stessa.

Il fatto è che, attualmente, tutte le forze sociali hanno non tanto la opportunità di fare degli auspici quanto, piuttosto, il dovere di proporre delle soluzioni. Noi abbiamo bisogno di questo anche in merito al problema della vigilanza, signor Presidente, ed aggiungo che voi non potete « galleggiare » sulle ipotesi formulate dagli altri. La vostra Associazione, a nostro giudizio, deve entrare nel merito delle questioni e dirci quali sono le ipotesi che condivide tra le cinque che sono state avanzate. Per quale ipotesi è l'ANIA rispetto al tema della riorganizzazione della vigilanza nel settore? E per quali ragioni?

Sappiamo bene trattarsi di un problema che deve essere risolto in sede legislativa; ma attraverso incontri come quello di oggi noi tendiamo anche ad acquisire elementi di analisi, di modificazione da parte delle forze interessate alla gestione del mercato.

In definitiva, noi tendiamo a responsabilizzarvi, noi vogliamo che assolviate al vostro ruolo nella maniera migliore e con la maggiore efficienza possibile, senza che possano sussistere possibilità di coperture rispetto a momenti di inefficienza del mondo politico.

Noi avvertiamo dunque la necessità, come Comitato, che voi ci diciate le vostre opinio-

ni in merito a questo problema, anche se ci rendiamo conto che il problema della vigilanza non concerne solo gli strumenti tecnici o fiscali che devono essere organizzati dallo Stato. Un momento importante della vigilanza è quello dell'autoregolazione dell'attività del sistema imprenditoriale. Se dobbiamo sottolineare una responsabilità del mondo imprenditoriale nel settore delle assicurazioni dobbiamo dire che esso ha spesso assistito silenziosamente all'inquinamento del mercato, lasciando quasi trasparire il sospetto che vi fosse un interesse, da parte dei grandi gruppi che dominano l'ANIA, a non operare contro manifestazioni di dissoluzione, di degenerazione del sistema, per riuscire ad affermare più rigorosamente il monopolio e il controllo del settore.

Se si vuole fugare il « sospetto » si deve sentire la necessità di un'assunzione di responsabilità, di un intervento, di una strategia che, rispetto al mercato, le imprese devono seguire. Si deve trattare di una strategia che tenga conto della necessità di stimolare tutte le potenzialità, di intervenire con tutte le possibilità per una migliore gestione, più controllata da parte dello Stato e finalizzata rispetto alle esigenze di sicurezza della collettività ed a certe esigenze economiche generali del Paese, in merito alle quali, evidentemente, vi è bisogno di un impegno da parte del mondo imprenditoriale; impegno che troppo spesso vediamo manifestarsi in modo assolutamente inadeguato.

Ad esempio, per quanto riguarda le leggi n. 460 e n. 1749, in cui abbiamo voluto inserire diverse incentivazioni per le imprese minori (stimolo alla consorziatura dei servizi, anche ai fini di ottenere agevolazioni ed una riduzione dei costi), non pare che sino a questo momento le intenzioni del legislatore siano state sufficientemente raccolte dal mondo imprenditoriale, che a volte sembra non volersi immergere completamente in tutta questa problematica, essendo per una parte quasi fatalisticamente in attesa degli eventi, e per un'altra parte in attesa di una regionalizzazione di tipo monopolistico.

Questa considerazione sorge anche dall'esame della situazione attuale, connessa al problema, che oggi sta esplodendo, dell'esi-

stenza, nel settore assicurativo, di un doppio mercato del lavoro, rispetto al quale evidentemente ci deve essere una posizione responsabile del sistema assicurativo. Abbiamo un mercato del lavoro che riguarda le compagnie in quanto tali, che è sufficientemente remunerato, garantito e difeso, ed un mercato del lavoro che riguarda i dipendenti dell'appalto, che è inadeguatamente remunerato e garantito e che vive una situazione di precarietà del tutto intollerabile. Infatti, gli stipendi dei dipendenti dell'appalto sono — se non erro — di due terzi inferiori a quelli dei dipendenti delle imprese di assicurazione.

Ora, di tale problema si debbono certamente far carico gli agenti di assicurazione, ma esso non può essere lasciato alla sola ed esclusiva responsabilità di questi operatori, soprattutto in un momento in cui questa categoria mostra di non riuscire a comprendere fino in fondo la necessità, per la sua stessa sopravvivenza e sottolineatura del proprio ruolo, di avviare un processo di adeguamento delle condizioni retributive e normative dei dipendenti dell'appalto. Noi corriamo il rischio di una esplosione di questo settore. L'appalto è una scelta compiuta dalle compagnie di assicurazione, le quali, se ancora oggi la ritengono valida, debbono — secondo noi — farsi carico di una riorganizzazione, di una ristrutturazione dell'appalto tale da consentire fra l'altro l'avvio di un processo di adeguamento del trattamento dei lavoratori dipendenti, della cui dignità non è possibile in alcun modo disinteressarsi.

Ora, come diceva il presidente Romagnoli, noi abbiamo assistito ad una proliferazione di agenzie di assicurazione ed alla dequalificazione della figura dell'agente di assicurazione. Tutto questo, però, perchè è avvenuto? Indubbiamente perchè è mancata una politica e una strategia delle imprese di assicurazione anche in questo settore. Il problema è che alle agenzie di assicurazione, cioè alla struttura periferica delle imprese di assicurazione, alla struttura operativa, che è la spina dorsale dell'attività commerciale di questo sistema, dobbiamo dare un diverso indirizzo; dobbiamo affermare cioè il

principio che non si può vivere in Italia, nel mondo assicurativo, contando spesso in modo esclusivo sul settore R.C. Auto. Dobbiamo procedere ad una riconversione del mercato assicurativo perchè questa è la condizione per mettere in grado anche quelle agenzie, che oggi dichiarano di non poter fronteggiare gli oneri che deriverebbero dall'accettazione delle richieste dei sindacati, di guadagnare sufficientemente non attraverso la R.C. Auto, bensì attraverso la sollecitazione delle attività assicurative in tutti gli altri settori nei quali oggi le insufficienze sono piuttosto evidenti. Tutto questo, però, può avvenire a patto che ci sia da parte dell'associazione nazionale delle imprese di assicurazione una strategia precisa ed inflessibile.

Farò ora alcune brevi considerazioni sul problema della R.C. Auto. Desidererei conoscere il giudizio dell'ANIA sulla cosiddetta miniriforma, rispetto alla quale si denunciano disattenzioni ancora piuttosto preoccupanti. Vorremmo poi sapere se da parte vostra sono state elaborate proposte per un ulteriore perfezionamento del meccanismo su cui la legge n. 39 è stata articolata.

Inoltre, vorremmo porre due questioni di fondo.

La prima riguarda la possibilità del sistema di elaborare meccanismi nuovi capaci di produrre soddisfacenti riduzioni dei costi di gestione nel servizio R.C. Auto. Noi abbiamo l'impressione che il meccanismo sul quale si articola la gestione del ramo sia estremamente farraginoso e dispendioso e che sia possibile realizzare una serie di grosse economie se si affermano principi nuovi nel settore dell'emissione e della gestione dei contratti.

Desideriamo quindi sapere se queste nostre impressioni trovano conferma nelle vostre analisi e nei vostri studi. Ad esempio, è possibile avere una polizza unica, uno stampato unico? Su questo terreno sarebbe importante che noi potessimo realizzare una riduzione sostanziale dei costi di gestione, che ci consentisse di evitare una serie di spese connesse a passaggi, a riti, nel corso dell'emissione e della gestione dei contratti,

che a noi sembrano assolutamente privi di significato.

C'è poi un'altra questione, che crediamo sia ancora più importante. L'assicurazione obbligatoria per i rischi connessi alla circolazione degli autoveicoli costituisce una materia nella quale è ormai prevalente l'elemento della socialità, che deriva innanzitutto dall'obbligo della copertura assicurativa e poi dagli interessi che questo tipo di assicurazione coinvolge. Siamo cioè, in presenza di un servizio sociale dato in concessione a privati: ci pare si possa considerare all'incirca in questi termini questo tipo di attività. Emerge allora un primo elemento di contraddizione: un servizio sociale dato in concessione a privati. In questa sede tuttavia, non intendiamo addentrarci in tale problematica, anche perchè consideriamo il problema non diversamente definibile in questa fase del dibattito politico nel nostro Paese.

Ma vi sono altri elementi di fondo meritevoli di analisi: c'è il problema del risarcimento connesso alla colpa; c'è il problema del risarcimento determinato dal valore del danneggiato; e tutti gli elementi di ingiustizia connessi all'attuale organizzazione del sistema risarcitorio che produce, fra l'altro, costi elevatissimi per l'accertamento e la quantificazione del danno, per l'espletamento delle procedure giudiziarie che fra l'altro rendono gravoso il compito dell'amministrazione della giustizia.

Tutte queste considerazioni, non potrebbero suggerire l'ipotesi (certamente da approfondire) di una diversa organizzazione di questo sistema attraverso il superamento del principio della colpa, parametrando il risarcimento del danno da infortunio da circolazione al risarcimento del danno da infortunio sul lavoro, fissando criteri analoghi di risarcimento. Si tratterebbe di mettere in funzione un sistema che potrebbe ancora essere affidato all'attività del sistema assicurativo così come è organizzato oggi, ma che consentirebbe (crediamo senza lievitazione dei costi, perchè dovrebbero essere previste, delle franchigie del tipo di quelle che esistono nel campo del risarcimento dei danni da infortuni sul lavoro) di affer-

10^a COMMISSIONE

14° RESOCONTO STEN. (19 aprile 1978)

mare princìpi risarcitori tali da farci superare tutte le contraddizioni, tutti gli elementi di ingiustizia che permangono nel sistema risarcitorio attuale, fondato sul principio della colpa.

P R E S I D E N T E. Questo lei lo vede solo per i danni alle persone o anche per i danni alle cose?

F E L I C E T T I. Per i danni alle persone, evidentemente!

Personalmente non sarei contrario anche all'inserimento di una franchigia modesta per i danni alle cose. Certo è che la preoccupazione di fondo è quella di avere un servizio più efficiente, tale da garantirci il risarcimento più giusto per i casi più gravi. Perchè oggi il sistema ci garantisce la liquidazione rapida del piccolo danno anche a persona in quanto c'è l'interesse di tutti ad evitare la procedura giudiziaria, per cui spesso si rischia di pagare di più di quanto si dovrebbe; mentre le difficoltà insorgono quando si tratta del risarcimento del grave danno. È in questo secondo caso che intervengono le vertenze giudiziarie, nelle quali finisce sempre per soccombere il più debole, che certamente è sempre il danneggiato che non ha una capacità di resistenza sufficiente e prolungata.

Noi saremmo interessati a conoscere una vostra opinione relativamente a questa ipotesi di lavoro che stiamo appena esaminando, appena cercando di approfondire.

P R E S I D E N T E. Dopo l'ampio intervento del senatore Felicetti, in particolare si pongono dei problemi sull'ordine dei lavori. La prassi più comune è che i colleghi intervengano con le loro richieste di chiarimenti, alle quali segue l'immediata risposta. Mi sembra, invece, che in questa particolare audizione, senza dubbio centrale nei nostri lavori, tutti i colleghi possano porre subito i loro quesiti e fare le loro osservazioni: la replica avverrà in una seconda prossima audizione, con un particolare approfondimento dei quesiti posti.

Poichè non vi sono osservazioni, così resta stabilito.

T A L A M O N A. Dopo l'appassionato intervento del collega Felicetti non ci sono molti altri quesiti da porre ai signori rappresentanti dell'ANIA, anche se personalmente sono convinto che, nella relazione, pur diligente, precisa e puntuale svolta, sarebbe stato preferibile che il presidente Romagnoli fosse entrato un po' di più nel merito dei problemi.

Vorrei dire cioè che le cose dette dal collega Felicetti, avremmo preferito sentirle dire subito dai rappresentanti dell'ANIA, in modo da evitarci di sollecitarle con delle domande.

Quali sono i problemi che ci stanno a cuore, i problemi che hanno determinato la creazione di questa Commissione interparlamentare?

Il problema dell'R.C. Auto, problema che ha visto sempre due controparti in disputa: l'ANIA da una parte, che chiedeva al Ministero l'aumento delle tariffe, e le forze politiche dall'altra, che opponevano resistenza a queste richieste.

Nel corso di queste polemiche sono circolate sulla stampa e negli ambienti parlamentari statistiche e documentazioni comprovanti la validità o la non validità della richiesta di aumento e alla fine si è arrivati a quel brutto compromesso di fine anno che ha sempre lasciato insoddisfatte tutte e due le parti, ma più di tutti ha lasciato insoddisfatto l'utente il quale, compresso dalla propaganda delle forze politiche da una parte, compresso dalla pubblicità di parte padronale dall'altra, ha finito con il pagare un premio che lo ha lasciato dubbioso sulla sua validità.

Ora noi vorremmo evitare che questo si ripeta. Ci siamo sforzati, durante la discussione della cosiddetta miniriforma, di fissare dei punti base nella legge, dei punti intoccabili come, per esempio, quello dei carichi. Su tale questione abbiamo avuto una opposizione tenacissima sulla stampa da parte delle compagnie e in Parlamento da alcune forze politiche e siamo però riusciti ad inserire nella legge quel 32 per cento del quale ancora tanto si discute e in merito al quale vorremmo conoscere la vostra opinione.

Che cosa succederà, cioè, adesso che entrerà in vigore questo limite nei caricamenti? Come si sono adeguate le aziende alla conseguente inevitabile compressione dei costi? Dove e in che settore e in che direzione sono state fatte ricerche, sono stati presi provvedimenti per la riduzione dei costi? Non credo che si possano ridurre i costi dei caricamenti operando solo sulla parte burocratica, semplificando cioè le polizze, quelle polizze che l'amico avvocato Perolo propone addirittura di sopprimere. Questa potrebbe anche essere una soluzione, ma a mio avviso i problemi sono di altra natura. È nata una grossa rete di agenti e questo principalmente in conseguenza dell'ingigantimento del ramo R.C. Auto; agenti non sempre qualificati, agenti che non sempre rispondono alle caratteristiche che questa qualifica richiederebbe e che non sempre offrono all'utente quella garanzia di serietà che invece sono richieste specialmente quando viene proposta all'utente la polizza dell'assicurazione R.C. Auto, che è una vera e propria imposta di Stato.

In merito a questo sarebbe interessante conoscere l'opinione del povero utente che a suo tempo è stato avvicinato dall'agente della Concordia o di qualche altra compagnia della stessa qualità, che ha fatto la polizza di assicurazione per poi trovarsi nella condizione in cui oggi si trova; come pure sarebbe interessante l'opinione dello sfortunato che ha avuto la ventura di risultare sinistrato per colpa di un assicurato della Concordia!

Ora, sarebbe interessante sapere che cosa stanno facendo le compagnie in questa direzione. Nel nostro Paese c'è il grosso problema dell'occupazione giovanile; ora io domando: che cosa hanno fatto le compagnie di assicurazione per dare una mano alla soluzione di questo problema? Che cosa hanno fatto per avviare al lavoro di agenti dei giovani preparandoli professionalmente? Che cosa hanno fatto per migliorare il servizio e non lasciare la produzione in mano a incapaci, a gente che svolge questo compito come secondo lavoro senza specializzazione, senza una precisa qualificazione?

Secondo problema è quello delle compagnie in dissesto cui ho fatto cenno prima. L'ANIA ha proposto la Finanziaria. L'opinione della nostra parte politica su questa proposta è ben nota e non è il caso che io qui la ripeta. La nostra è una opposizione di principio: noi abbiamo sempre sostenuto, e lo ripetiamo ancora oggi, che l'intervento sulle compagnie in stato di dissesto deve avvenire prima che queste falliscano e non dopo. Bisogna, cioè, cercare di trovare la cura che salvi le compagnie, il posto di lavoro, le polizze di assicurazione, e non sperare di porre rimedio a situazioni di dissesto con un intervento a posteriori, quando il disastro è già avvenuto. In ogni modo un punto di incontro su questa questione penso che lo si troverà e pertanto preferisco non dilungarmi.

Il terzo problema che abbiamo sul tappeto è quello della vigilanza. Lo abbiamo affrontato in modo forse non sufficientemente approfondito durante l'esame della legge numero 460. Le forze politiche sono comunque impegnate a rivedere la questione, presentando una proposta di legge *ad hoc*. Speriamo che questo avvenga rapidamente. L'opinione dell'ANIA su questo problema è quanto mai importante e interessante. Le cose che il collega Felicetti ha detto, a riguardo della insufficienza delle compagnie non solo sul problema dell'occupazione giovanile ma anche sull'opera di penetrazione nel mercato, sull'educazione del cittadino alla pratica dell'assicurazione, sono da me condivise.

Sono anche d'accordo con il collega Felicetti quando sostiene che è assurdo che ci siano 90.000-100.000 miliardi depositati presso le banche mentre potrebbe esserci la possibilità di utilizzare almeno una parte di questa ingente somma per produrre lavoro, per produrre iniziative e attività in ogni campo. Questa, ovviamente, non è una esortazione da rivolgere all'ANIA, ma alle singole compagnie.

All'ANIA, però, competono certi altri compiti, come ad esempio quello della propaganda. E domandiamo: che cosa ha fatto la Associazione e, nel loro insieme, che cosa hanno fatto le compagnie per l'occupazione degli enormi spazi che secondo noi sono di-

sponibili per nuove iniziative nel campo assicurativo?

Constatiamo che si spendono ingenti somme per pubblicità che le compagnie organizzano per sottrarsi il cliente, offrendo maggiori vantaggi rispetto alla concorrenza. Noi giudichiamo questa propaganda assurda ed inutile in quanto incentrata su di un servizio che lo Stato impone di prestare e di richiedere mentre non si fa nulla verso l'assicurazione vita e verso altri settori del ramo i quali dovrebbero essere considerati con maggiore impegno.

L'opinione dell'ANIA sulla vigilanza nel settore ci interessa in quanto sono convinto che i suoi dirigenti hanno lo stesso interesse delle forze politiche e degli utenti perchè il servizio di vigilanza sia efficiente.

Questi sono dunque i temi principali sui quali desideriamo conoscere l'opinione dell'ANIA. Tornando sulla assicurazione R.C. Auto, mi sia consentito di richiamare l'attenzione sul problema dell'assistenza all'utente, assistenza che oggi si può dire che non esiste; l'utente infatti, di fronte al sinistro, si trova abbandonato a se stesso.

In merito, sono state fatte delle proposte da parte dell'ACI; proposte che prevedono la creazione di appositi centri di assistenza. Ebbene, l'ANIA quali iniziative può e vuole prendere per favorire queste possibilità?

Perchè dico questo? Perchè non vorrei che anche queste cose dovessero essere strappate facendo ricorso, in un certo senso, alla violenza politica, così come è accaduto per la liquidazione diretta dei sinistri. Un emendamento della mia parte politica, presentato in tal senso nel corso della discussione della legge di « miniriforma », venne allora regolarmente bocciato; oggi, sentiamo trionfalmente annunciare dalle compagnie un accordo per la liquidazione diretta dei sinistri come se si trattasse di chissà quale grande concessione fatta all'utente.

P R E S I D E N T E . Al tempo della discussione della legge si disse che non era necessarissima una norma di legge a questo riguardo e ci limitammo ad invitare le Compagnie del settore, comunque, a tenerne conto.

T A L A M O N A . Grazie dell'interruzione, signor Presidente, in quanto mi permette di precisare che, proprio avendo noi agito in quel modo, la cosa è oggi imperfetta. Solo 90 compagnie, infatti, hanno aderito a questo accordo e, pertanto, l'utente finisce con il non sapere se la Compagnia da lui prescelta è o non è tra quelle che liquidano direttamente i sinistri, il che accresce la confusione nel settore.

Se avessimo precisato, con una norma di legge, per tutte le Compagnie l'obbligo della liquidazione diretta avremmo evitato inutili complicazioni.

Il presidente Romagnoli ha accennato al problema delle compagnie estere operanti in Italia; si tratta di un problema che noi teniamo ben presente e che abbiamo trattato ampiamente.

Ebbene, gradirei sapere quale è la quota dei premi complessivi nazionali che le compagnie straniere sono riuscite ad accaparrarsi.

R O M A G N O L I . La percentuale che lei mi chiede, senatore Talamona, è del 6-7 per cento.

T A L A M O N A . Grazie. Non mi pare, per il momento, di aver altro da aggiungere anche se mi riservo, dopo aver nuovamente esaminato la relazione dell'ANIA, di domandare qualche altra spiegazione. Del resto, nel corso della prossima riunione che avremo con i rappresentanti dell'ANIA, un collega della mia stessa parte politica riprenderà gli argomenti trattati.

F O R M A . Sono stato assente all'inizio della seduta e potrei ripetere — facendo due brevi domande — cose già dette.

Si è parlato di come dovrà essere organizzato il riscontro ed il controllo e, in proposito, ritengo che ci dobbiamo compiacere per lo sforzo compiuto dall'ANIA anche per quanto concerne la struttura dei bilanci da presentare al Conto consortile, struttura che dal 1975 è stata modificata precorrendo disposizioni ministeriali che oggi si stanno emanando molto utilmente.

Per quanto riguarda i cinque punti sui quali, a questo proposito, oggi molto si discute,

mi sono proposto di fare, in certo qual senso, una domanda un po' indiscreta ai rappresentanti dell'ANIA: qual è il punto di vista dell'Associazione circa eventuali nuove funzioni dell'INA, il più grande ente assicurativo di Stato?

La seconda domanda che vorrei porre si riallaccia ai rilievi fatti nella relazione dall'ANIA in merito all'andamento delle riserve e alla struttura dei patrimoni delle imprese assicuratrici, nonché alla gestione dei fondi di terzi. Vorrei anche sapere quali riflessi si pensa che tutto questo abbia in relazione all'attuazione delle norme CEE per la costituzione di patrimoni e di garanzie di solvibilità nei limiti previsti dalla CEE.

Mi pare che nella relazione vi sia un accenno in merito al tipo di copertura di questa solvibilità ed allo sforzo che l'ANIA sta compiendo per regolarizzare in questa situazione, la posizione dei soci aiutandoli anche nella regolarizzazione della gestione del patrimonio.

Vorrei dunque conoscere l'opinione dell'ANIA sull'evoluzione delle strutture e sull'assistenza alle imprese nel corso di questa evoluzione.

A M A B I L E . L'ampia relazione fornitaci dall'ANIA contiene probabilmente una parte di risposte rispetto ai discorsi che andiamo facendo; in un successivo incontro potremo pertanto utilmente mettere a fuoco ed approfondire taluni problemi.

Parlando come ultimo dopo una serie di colleghi è anche evidente che i temi di interesse siano già stati trattati. Mi scuso quindi se tornerò a toccare argomenti già esaminati.

Ritengo tuttavia utile che, anche da parte del mio Gruppo politico, vengano ribadite talune esigenze e talune posizioni da mettere — eventualmente — a confronto con quanto è stato già detto.

Noi riteniamo che da un anno a questa parte vi sia stato un rinnovato interesse, da parte di tutti i settori, per i problemi del mondo assicurativo e che, probabilmente, ci troviamo in un contesto migliore rispetto al passato in quanto abbiamo visto che l'ANIA ha intrapreso una serie di attività che la fanno

smuovere rispetto all'immobilismo registrato per l'innanzi; per esempio, si è interessata alla qualificazione professionale degli agenti, il che significa aver colto delle esigenze e voler tentare di porvi rimedio, sia pure in forma non sufficientemente coordinata con quanto anche in sede legislativa si potrebbe fare.

Cioè, se esiste questa volontà, come crediamo esista, è in questa sede di Comitato di indagine che vanno sfruttate a fondo tutte le possibilità di convergenza per ottenere che dalle impostazioni comuni si arrivi anche a strumenti legislativi che consentano ai rappresentanti del settore di dare poi corso a iniziative concrete, più efficaci ed efficienti.

Mi ricollego a quanto ha detto il senatore Talamona: indubbiamente il problema del CID oggi è impostato in maniera valida ma presenta degli aspetti di costi che si vanno ad aggiungere ad una gestione già farraginoso. Se con certe norme, approfondite anche con la vostra collaborazione, avessimo potuto, in passato (non è escluso che lo si possa fare oggi, anzi vorremmo poterlo fare insieme), arrivare ad un sistema più semplice e lineare, sarebbe stata un'ottima cosa. Comunque, noi siamo senz'altro, credo — per lo meno la Democrazia Cristiana — orientati in questo senso.

Per quanto riguarda il CID riteniamo che sia soprattutto un problema di educazione dell'utenza. A questo proposito ci riagganciamo al problema più ampio della qualificazione anche dell'utenza italiana. Abbiamo, infatti, non solo una mancanza di qualificazione di molte imprese, una mancanza di qualificazione sicuramente di molti agenti, forse di molti dipendenti, ma anche la mancanza di qualificazione dell'utenza. Dobbiamo, pertanto, cominciare a qualificare l'utenza e non vi è momento più opportuno di questa convenzione, che deve essere illustrata in maniera sufficiente, di questa constatazione amichevole che è alla base del nuovo rapporto tra il cittadino-utente dell'autovettura e il cittadino sinistrato nel momento nel quale avviene il sinistro. Oggi la litigiosità impera, mentre i cittadini devono poter sapere che esistono strumenti che evitano la necessità di litigare. Noi dobbiamo, come forze poli-

tiche, favorire questo sviluppo. Vi chiediamo, pertanto, quali sono le iniziative che intendete prendere, per adesso, su questo particolare aspetto, per propagandare il più possibile questi strumenti; inoltre, quali forme di collaborazione gli organismi che si affiancano alla vostra attività nel settore della motorizzazione debbono adottare perchè tutto questo possa raggiungere i risultati migliori.

Riprendiamo l'argomento dell'R.C. Auto che è un aspetto più particolare del problema assicurativo. Noi siamo stati, come forza politica, contrari alla fissazione dei caricamenti al 32 per cento (questa posizione è agli atti) perchè ritenevamo che le strutture del mercato non potessero continuare a funzionare con efficienza, con un minimo di funzionalità, a costi eccessivamente bassi; per lo meno ritenevamo che il tentativo di ridurre questi costi forzatamente in un arco di tempo eccessivamente breve non potesse aver successo: i costi vanno ridotti, ma con una certa gradualità onde evitare contraccolpi che possono essere peggiori del male che si vuole evitare! Quindi, siamo contrari a questo tentativo, e riteniamo anzi che vada modificato il sistema di fissazione dei caricamenti. Noi li chiamiamo caricamenti in quanto li inseriamo in un discorso di tariffe e li percentualizziamo rispetto ad un totale. Questi caricamenti sono dovuti a costi che seguono andamenti autonomi rispetto alla sinistrosità e ad altri fatti dovuti, ad esempio, agli aumenti del prezzo della benzina, alla sicurezza della rete stradale. Cioè, una cosa sono i costi generali e le spese di gestione, sia delle imprese che delle agenzie (le spese di acquisizione le abbiamo eliminate), e una cosa sono i costi del telefono, della casa, dell'affitto, degli stipendi, che rimangono costi fissi; a meno che non si voglia pensare che, diminuendo la tariffa, le aziende debbano ridurre i propri costi licenziando in funzione della diminuzione dei sinistri. Ora non so se sia possibile ipotizzare — anzi su questo chiedo che si dia luogo ad un dibattito — che queste spese siano valutate e siano fissate non più in percentuale ma con altre forme di parametri da trovare insieme, e pertanto pongo il problema, ritenendo che sia opportuno approfondirlo.

F E L I C E T T I . Alla fine si perviene sempre ad una percentualizzazione!

A M A B I L E . Non è esatto, perchè si potrà arrivare anche ad un'altra forma di indicizzazione. Noi comunque auspichiamo che le tariffe diminuiscano sempre, ma certo non si potrà dire che anche le spese diminuiranno: nella realtà si è avuto una certa diminuzione del numero dei sinistri, ma non del costo.

F E L I C E T T I . Si può fare anche l'ipotesi inversa e cioè che le tariffe raddoppino!

A M A B I L E . Bisognerà trovare dei parametri diversi da quelli attuali.

Lasciando per un attimo l'argomento dell'R.C. Auto, anche se a questo è intimamente connesso, passiamo a parlare un po' del tema del controllo e di tutto ciò che il controllo in quanto tale rappresenta. Questo è un tema collegato al problema del mercato, di come controllarlo, di come evitare che certe società ormai costituite continuino ad essere argomento di preoccupazione ulteriore. Perchè non solo oggi noi assistiamo al fenomeno di società che si sono poste in situazioni particolari, ma mentre dibattiamo su quello che deve essere fatto per evitare che queste arrivino allo stadio di decozione, si accelerano sempre più episodi che ci rendono ancora più difficile il compito. Mi riferisco al passaggio dei pacchetti azionari che rendono più difficile, sia alla parte sana del mercato sia all'autorità di controllo, di comprendere con chi si ha a che fare e con quale ottica, con quali prospettive questo passaggio di pacchetti viene fatto. Non voglio fare riferimento al caso dell'Italcasse, ma lo cito solo come esempio per far capire che dovremmo poter conoscere e trovare quegli strumenti che consentano all'autorità di controllo, una volta che sia formata, anche di andare a trovare l'interlocutore effettivo, reale. Si dirà che esiste un consiglio di amministrazione, una presidenza; ma per poter interpretare certe linee evolutive a volte bisogna sapere qualcosa di più. Quindi noi vi chiediamo se questo è un problema sentito e, inoltre, chiediamo un vostro parere a tale

proposito, perchè riteniamo che da parte vostra possano venire dei suggerimenti validi per l'elaborazione di strategie utili a tutti.

Desideriamo, evidentemente, anche conoscere qual è il vostro parere sulla soluzione da dare al problema della vigilanza. Io conoscevo tre ipotesi, mentre il collega Felicetti ha accennato a cinque ipotesi, evidentemente ci sono delle variazioni sul tema. Comunque, senza voler scendere nei dettagli — Banca d'Italia, Ente Autonomo, INA, il Ministero che rimanga così com'è con un potenziamento, e via dicendo — l'importante è che si crei una struttura. Che poi questa struttura sia dipendente da un certo ministero invece che da un altro, o che sia una direzione generale che in se stessa possa funzionare con eventuali strumenti esecutivi, collegati o autonomi, questo lo vedremo; che poi questa struttura nel funzionare possa impostare questo strumento in maniera da risolvere il problema cui si è fatto cenno, sul quale siamo tutti d'accordo, anche questo lo vedremo. L'iniziativa della SOFIGEA è una pietra buttata in uno stagno per smuoverlo, ma certo non risolve la situazione del mercato, nella quale sicuramente l'intervento a posteriori può dare risultati minori di quello che si sarebbe potuto fare con un controllo serio e rigoroso.

Purtuttavia, dobbiamo ringraziarvi perchè con la vostra azione avete, se non altro, contribuito a rendere più incisivo il dibattito su questo tema e ad accelerare i tempi di un discorso che abbiamo iniziato un anno fa, quando parlavamo della legge n. 460, e che abbiamo interrotto per motivi indipendenti dalla volontà dei partecipanti al dibattito stesso.

Fortunatamente, l'esperienza della discussione sulla legge n. 460 ha significato per noi affrontare molti temi e ci siamo così resi conto che in quella sede non era possibile risolvere tutti i problemi. Pertanto, oggi la costituzione della SOFIGEA rappresenta una pressione psicologica anche nei nostri confronti perchè si proceda sulla strada intrapresa.

Volendo quindi raggiungere dei risultati obiettivi, io vi domando: fino a che punto ritenete di poter spingere la SOFIGEA, od un'eventuale struttura analoga, nella propria

azione una volta che si siano create delle forme di raccordo con le realtà antecedenti alla messa in liquidazione amministrativa? Ossia, quali sarebbero i rapporti tra la SOFIGEA e le realtà delle aziende nella fase precedente alla messa in liquidazione coatta amministrativa? Si deve cioè chiarire se questo debba avvenire con una collaborazione con l'organo di controllo e, se sì, in che maniera. Si dovrebbe cioè ipotizzare un sistema più completo, facendo non uno sforzo di immaginazione, ma uno sforzo di analisi e di sintesi sulle varie alternative che abbiamo a lungo dibattuto senza sceglierne alcuna. Quindi potremmo, conoscendo le vostre idee, confrontarci su una soluzione piuttosto che su un'altra.

Credo sia utile conoscere poi il vostro parere sul margine di solvibilità. Com'è noto, noi abbiamo naturalmente dato corso all'applicazione di questo margine nel nostro sistema, in quanto non potevamo fare altrimenti. Riteniamo che ciò rappresenti comunque un passo in avanti, anche se, almeno a titolo personale, mi permetto di criticare le ragioni che sono all'origine, alla nascita di questo margine, in quanto è stato fatto un certo tipo di ragionamento. Nella confusione dei sistemi di controllo esistenti in tutta Europa, nella difficoltà di individuare un meccanismo il quale facesse sì che tutti i Paesi organizzassero i loro sistemi di controllo in maniera uguale sulle riserve tecniche, si è deciso di creare un ulteriore margine di garanzia, questo margine di solvibilità che dovrebbe essere del 16 per cento. In un certo senso, ci si è quasi voluti mettere al sicuro rispetto ad una realtà difficile da gestire e quindi credo che per il mercato, soprattutto per le piccole e medie imprese — come del resto mi sembra di aver letto nella relazione dell'ANIA — esisterà sicuramente un problema di adeguamento a tale margine, ma esisterà ancora più un problema di mantenimento dello stesso nel tempo. Ciò perchè non si potrà — credo — far ricorso nè all'autofinanziamento, nè al mercato dei capitali, nella misura in cui le imprese richiederanno incrementi di capitali.

Il problema dunque esige grande attenzione perchè, mentre da una parte abbiamo il

settore R.C. Auto con la sua inflazione, perlomeno attuale, che fa lievitare continuamente i premi, dall'altra parte auspichiamo, come gli altri colleghi, l'aumento di quell'area di operatività delle imprese che attiene agli altri rami. Quindi avremmo delle masse di premi sempre più crescenti con dei capitali che non sarà facile reperire, soprattutto per le piccole e medie imprese di assicurazione.

Perciò il mantenimento di questo margine, atteso che il sistema delle tariffe R.C. Auto non prevede nulla nella sua determinazione che serva a coprire il margine di solvibilità, rimane alquanto problematico. Si dice infatti quali debbono essere i sinistri da considerarsi, mentre i caricamenti debbono essere fatti in un certo modo, in una certa percentuale, poichè le imprese che sulla massa di premi abbiamo visto rappresentare il 50 per cento dell'incasso dei capitali non hanno la possibilità di reperire un 1 per cento, sia pure simbolico, che vada a coprire il margine.

D'altra parte, dobbiamo convenire che non è facile, con la disciplina piuttosto rigorosa che abbiamo approvato per quanto attiene agli investimenti, ottenere dal reddito di questi o dalla rivalutazione di quelli che si vanno facendo per coprire riserve tecniche, dei margini — diciamo pure — speculativi, che in questo caso però potrebbero essere utilizzati per la costituzione del margine di solvibilità.

Se riteniamo che le imprese debbono investire in certe forme di titoli di edilizia economica e popolare, quindi in attività in parte speculative a carattere immobiliare — ovviamente speculative in senso positivo e comunque redditizia — credo che noi abbiamo invece un pochino limitato queste possibilità, come si rileva anche nella vostra documentazione. Naturalmente, ci saranno dei problemi dovuti anche ad aspetti di carattere fiscale e desideremmo conoscere in merito il vostro parere ufficiale sull'impostazione che sarà data nella legge n. 460 e nella legge n. 1749 al problema dell'esonero dall'imposizione fiscale delle somme che sono obbligatoriamente costituite a garanzia degli assicurati delle imprese; problema che in

altri Paesi è stato risolto in un certo modo e da noi in un altro.

Occorre cercare cioè di facilitare in qualche maniera l'attività di chi debba andare a costituire questo margine, avvalendosi anche del contributo degli organismi che presiedono al sistema fiscale, senza con ciò stravolgere la legge n. 1749.

Inoltre, vorrei sottoporvi il seguente tema. Noi sappiamo che oggi esiste, nel mondo assicurativo, una rottura su tutti i fronti nei rapporti di collaborazione o di lavoro. Difatti, le imprese hanno interrotto, o sono state comunque troncate, le trattative con gli agenti; c'è in corso lo sciopero dei dipendenti delle compagnie e gli agenti a loro volta hanno interrotto le trattative con i loro dipendenti.

FELICETTI. No, l'accordo è stato firmato anche se non è stato ratificato, quindi non l'hanno interrotto. Hanno messo in crisi il vertice del sindacato agenti, ma questo non significa che l'accordo sia stato invalidato. L'accordo è stato firmato presso il Ministero del lavoro e quindi conserva tutta la sua validità.

AMABILE. Diciamo allora che questo è un problema non risolto in via definitiva.

C'è poi uno stato di frizione continuo per quanto riguarda i problemi dei dipendenti dell'appalto. Ecco, io credo che l'ANIA debba farsi carico di un'attività volta a risolvere nel più breve tempo possibile questa situazione, forse anche cedendo su alcuni punti che possono sembrare oggi importanti, ma che in un contesto più ampio possono diventare marginali. Oggi il settore ha bisogno innanzitutto di poter lavorare tranquillamente e a tale scopo è indispensabile intanto venire a capo di tutti quei contrasti che non sono veramente gravi ed insanabili.

In questa visuale direi che l'ANIA, come parte più responsabile e seria nel nostro mondo assicurativo — almeno ritengo che questa debba essere una sua funzione — e quasi come padre putativo di un mercato, dovrebbe cercare i momenti di consenso piuttosto che aumentare i momenti di frizione. Questo in un'ottica di mantenimento del sistema dell'appalto, perchè riteniamo che le espe-

10^a COMMISSIONE14^o RESOCONTO STEN. (19 aprile 1978)

rienze di gestioni dirette fatte non costituiscono certamente esempio di efficienza. Ritengo comunque che il sistema dell'appalto sia effettivamente il migliore, anche forse nell'interesse dell'utenza, perchè l'agente professionista serio, non dipendente, può svolgere nei confronti dell'utenza un ruolo molto più valido di quanto non potrebbe verificarsi con il dipendente dell'impresa, che agirebbe non più con una coscienza professionale vera e propria, ma come rappresentante di un qualcuno.

Quindi, volendo che questo sistema rimanga, vi invitiamo a far sì che tutti i momenti di frizione siano superati e che anche il problema dei dipendenti delle agenzie, in un quadro di compatibilità economica, sia risolto nei miglior modo possibile.

Nel corso della prossima riunione potremo sentire il vostro parere a questo riguardo e siamo a vostra disposizione, a nostra volta, per collaborare anche in futuro nell'affrontare i gravi problemi che il settore presenta.

P R E S I D E N T E . A conclusione di questa riunione non voglio aggiungere discorso a discorsi, tanto più che sono stati toccati panoramicamente quasi tutti gli aspetti che possono interessarci. Desidero solo sottolineare alcuni punti che sono stati accennati, sui quali tutti desideriamo sapere qualche cosa di più.

È naturale che anche per i problemi che riguardano attività operative delle singole compagnie noi ci rivolgiamo all'Associazione nazionale di categoria qui rappresentata. Molto interessante è stato il cenno fatto, per esempio, ad una attività organica, quasi permanente, di propaganda per incentivare l'uso delle vie assicurative da parte di un popolo come quello italiano, che ha un basso tasso assicurativo. Può essere molto interessante un'azione educativa in questo senso.

Altro punto degno di interesse è stato quello delle troppo abbondanti autorizzazioni in certi particolari periodi. In fondo tutto questo è avvenuto così, quasi tra l'indifferenza generale: invece sono state poste, in pochi anni, le premesse di grossi guai che ci travaglieranno ancora per molto tempo. Vero è

che nel futuro avremo le nuove norme adeguate a quelle comunitarie; ma bisogna anche per il futuro vigilare e stare attenti che non accadano fenomeni del genere, anche con i requisiti e le condizioni resesi oggi più severi. Faccio sempre il paragone con il mondo bancario, nel quale anche aprire un solo nuovo sportello per una delle più accreditate banche di interesse nazionale non è cosa semplice e facile.

Abbiamo quindi parlato tutti del controllo: è forse questo, tenendo anche conto delle audizioni precedenti, il problema dei problemi. È un problema maturo, incandescente, perchè vi è stato l'impegno tra le forze politiche di approvare l'adeguamento alla normativa comunitaria nel ramo danni così com'è, con l'impegno però di promuovere rapidamente delle nuove norme per quanto riguarda il controllo. Per quanto riguarda in proposito le varie ipotesi e sottoipotesi vorremmo avere, quindi, degli elementi qualificati di giudizio da parte dei nostri invitati. È noto che vi è un certo orientamento, almeno per ora (è forse una ipotesi di lavoro), delle forze politiche tendente al passaggio del controllo al Ministero del tesoro. Bisogna qui distinguere se il passaggio riguarda tutta l'attività amministrativa relativa al settore o solo la vigilanza.

È questa, però, l'unica soluzione pensabile? C'è, infatti, anche un'altra soluzione, quella della creazione di un nuovo organismo di controllo alle dipendenze del Ministero dell'industria. Ogni elemento su questo punto decisivo potrà essere prezioso per i nostri giudizi.

L'altro punto incandescente è quello delle aziende in dissesto. Nel mondo bancario problemi anche recenti di questo genere sono stati risolti con l'intervento delle altre banche. Nel settore assicurativo abbiamo particolari problemi, come quello della non dispersione del portafoglio. Noi ci auguriamo che la nuova Finanziaria possa procedere al più presto con operatività. Vogliamo anche avere elementi sulla necessità, eventualmente, di norme a supporto della Finanziaria, dato che noi non siamo nel settore creditizio. Le norme a supporto della Finanziaria ci portano un po' nel campo della riforma della R.C.

Auto, perchè anche attuali norme che disciplinano il Fondo vittime della strada per le funzioni che gli sono attribuite non sono ritenute perfette e soddisfacenti.

Per quanto riguarda il tema più centrale della nostra indagine, cioè l'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli, fino ad oggi avevamo parlato in particolare dell'opportunità di alcune norme integrative per eliminare gli errori e perfezionare il sistema, ma il senatore Felicetti ha aperto la strada ad eventuali studi e approfondimenti da parte nostra per qualche cosa che vada al di là di alcuni ritocchi.

La convenzione per l'indennizzo diretto è un altro tema particolarmente di attualità. Io conservo la mia modesta convinzione che possano non essere necessarie delle norme di legge (anche questo punto, però, è da approfondire). Ma in fondo, visto che l'istituto è nato e si avvia a muovere i primi passi, se possono essere utili delle norme per spingerlo, per generalizzarlo, esse forse possono essere più facilmente realizzabili in concreto oggi, che in astratto nel passato.

Per la prima volta si è poi parlato dei problemi relativi all'applicazione dell'attuale legislazione sull'assicurazione obbligatoria. Per esempio, si è tanto parlato nel passato di centri di perizia, di centri di liquidazione, ma se qualcosa in questo senso è auspicabile, è auspicabile con un intervento dalle associazioni di categoria su un piano generalizzato.

Per quanto riguarda l'adeguamento alla normativa comunitaria per i rami danni, speriamo di avere presto il voto sul disegno di legge in corso approvato anche dalla Camera dei deputati. D'altra parte l'adeguamento alla normativa comunitaria nel ramo vita potrà portare anche all'esame di particolari problemi riguardanti la nostra struttura del ramo vita, riguardanti la mano pubblica nel settore assicurativo, e via dicendo.

Infine, a conclusione, voglio richiamare l'attenzione su un tema, sul quale peraltro si è soffermato il documento interessante trasmesso dall'ANIA: la struttura periferica del sistema assicurativo italiano, cioè gli agenti e i *brokers*. Auguriamoci che la normativa sugli agenti giunga presto in porto. Ho sempre sostenuto che vi deve essere una

normativa ben distinta per gli agenti e una ben distinta per i *brokers*. È un problema, questo, non più dilazionabile, anche perchè ci sono oggi delle norme comunitarie alle quali dobbiamo adeguarci.

Ho voluto solo sottolineare alcuni dei punti egregiamente trattati da tutti i colleghi.

Il seguito dell'audizione è quindi rinviato ad una prossima seduta, che si terrà tra circa 14 giorni.

R O M A G N O L I . Poichè sono stato toccato dall'osservazione del senatore Talamona il quale ha detto che il Presidente dell'ANIA tenendo qui ad illustrare questa memoria, avrebbe fatto meglio a cominciare a discutere i problemi importanti che in questo momento stanno per essere discussi e che costituiscono la vera ragione di questa riunione, mi permetto di far presente che a me non sembrava elegante sollevare il problema. Ho ritenuto che fosse doveroso da parte mia limitarmi in un primo momento ad illustrare a voce quanto è contenuto nella relazione sottoposta alla vostra attenzione. Questo, però, non vuole dire nel modo più assoluto che non sia disponibilissimo a restare qui fino alla mezzanotte di oggi o di domani a discutere anche immediatamente tutti i problemi che sono stati sollevati. Evidentemente mi adeguo, però, con molto piacere alla proposta del Presidente de' Cocci e quindi mi riservo di rispondere nella prossima riunione.

T A L A M O N A . La mia osservazione è dovuta anche a una deformazione professionale, perchè purtroppo siamo abituati a sentir dire sempre le stesse cose. Anche per stringere i tempi, forse sarebbe stato opportuno entrare subito nel merito.

P R E S I D E N T E . Ringrazio gli intervenuti. L'indagine proseguirà in altra seduta.

La seduta termina alle ore 12,35.