

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— VII LEGISLATURA —————

COMITATO PARITETICO

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

INDAGINE CONOSCITIVA SULL'ASSICURAZIONE OBBLIGATORIA DEGLI AUTOVEICOLI

(articolo 48 del Regolamento)

Resoconto stenografico

22ª SEDUTA

MARTEDÌ 10 OTTOBRE 1978

Presidenza del Presidente de' COCCI

INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE . . .	Pag. 439, 440, 441 e <i>passim</i>	AMATUCCI . . .	Pag. 439, 440, 441 e <i>passim</i>
AMABILE (DC)	443, 444, 451 e <i>passim</i>	CASTELLANO	446, 450, 451 e <i>passim</i>
LABOR (PSI)	442, 443, 444 e <i>passim</i>	FUSINI	441, 442, 445
		LUCARELLI	444
		VANNI	441, 442, 443 e <i>passim</i>

Intervengono alla seduta, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, il signor Giuseppe Amatucci, segretario generale della Federazione unitaria nazionale assicuratori, il signor Adriano Lucarelli e il dottor Roberto Vanni, membri del direttivo e il geometra Carmelo Fusini, segretario provinciale di Verona della stessa Federazione, il signor Mario Castellano, presidente dell'Associazione quadri assicurativi e il dottor Giampaolo Perotti, membro del consiglio della stessa Associazione.

La seduta ha inizio alle ore 17,15.

C A R B O N I, *f.f. segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sull'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli.

Ascolteremo ora dal signor Amatucci, segretario generale della Federazione unitaria nazionale assicuratori, una relazione che, ci auguriamo, non si soffermerà soltanto sugli aspetti specifici dell'assicurazione auto, ma spazierà in modo più complessivo su tutti i problemi riguardanti il settore assicurativo italiano.

La parola, dunque, al signor Amatucci.

A M A T U C C I. Signor Presidente, poichè nell'invito pervenutoci si parlava dell'assicurazione RC auto, nella relazione che ho predisposto si parla, per l'appunto, di tale argomento.

Per quanto concerne la riforma assicurativa, comunque, posso dire che già da tempo abbiamo approntato un nostro progetto di legge di riforma e di ristrutturazione dell'Istituto nazionale assicurazioni. Poichè, ripeto, nell'invito si parlava solo del primo tema ci siamo però limitati a quello.

P R E S I D E N T E. Ci potrete far pervenire successivamente tale materiale.

A M A T U C C I. Abbiamo già inviato a tutti i senatori ed a tutti i deputati un giornale nel quale era riportato per intero come, secondo il nostro progetto di legge, doveva essere ristrutturato l'INA. Oggi ho preso uno stralcio di quello che era il progetto per la ristrutturazione dell'RC auto.

Il sindacato FUNA si pone l'obiettivo di giungere al ridimensionamento del settore assicurativo. Ciò, per ovviare le attuali speculazioni aziendali che si manifestano nell'esercizio di servizi sociali, i quali servizi, invece, devono tutelare e non trarre lucro dalla persona umana.

Per giungere a tanto occorrono serie riforme atte a modificare il sistema assicurativo nazionale.

Pertanto le forze politiche devono interpretare la volontà e le esigenze della collettività che pone come principio di base la riduzione del costo assicurativo e, la garanzia, da parte dello Stato, di un servizio sicuro ed efficiente.

Gli utili ricavati dall'esercizio assicurativo devono essere utilizzati per il miglioramento degli attuali servizi sociali ed economici, non come ora, che le compagnie assicuratrici rastrellano capitali ovunque, per poi investirli nel modo ad esse più favorevole, venendo meno agli obblighi prescritti dalla legge.

La maggior parte delle imprese, non dà corso all'immediata liquidazione dei sinistri e tanto meno provvede alle riserve del fondo « vittime della strada » ed alle riserve matematiche, da utilizzare per la liquidazione dei danni.

Pertanto, il sindacato opta per l'istituzione di un ente consorziale che apporti alla collettività un vero servizio socio-economico in contrapposizione al cattivo esercizio delle imprese di assicurazione, dando origine quindi, ad un sistema di servizio meno burocratico e più snello. In tal caso dette imprese vengono private di quei capitali che servono allo sviluppo del paese ed inoltre si evita che queste esportino valuta all'estero, con notevole svantaggio all'economia nazionale.

Il sindacato propone la gestione dell'assicurazione obbligatoria dei danni derivanti dalla circolazione dei veicoli e natanti a

10^a COMMISSIONE

22° RESOCONTO STEN. (10 ottobre 1978)

motore, attraverso l'ente consorziale. Lo scopo principale è quello di approntare un sistema nuovo atto a garantire ai danneggiati un immediato e giusto risarcimento, indipendentemente da ogni indagine di responsabilità attribuita, a stabilire una liquidazione e/o rendita per tutelare economicamente la persona coinvolta in incidente stradale.

Altro scopo è quello di contenere le tariffe del ramo e diminuire le spese di gestione sinistri; ciò, grazie all'istituzione di filiali periferiche che permettano il concentramento del lavoro liquidazioni danni. Pertanto si hanno riduzioni nel costo legale che incide dal 14 per cento al 25 per cento; riduzioni per le riparazioni dei mezzi danneggiati oltre ad un minor impiego del personale amministrativo.

In base a quanto stabilisce il progetto di legge approntato dal sindacato FUNA, si giunge ad una radicale modifica del sistema assicurativo italiano e quindi si dà maggior credito all'attività assicurativa.

Per ottenere ciò, è necessario che tutte le imprese che esercitano l'assicurazione obbligatoria dei danni derivanti dalla circolazione dei veicoli e natanti a motore, aderiscano inderogabilmente all'istituzione consorziale cooperativistica, sottoponendosi ai relativi obblighi dettati dal progetto di legge approntato dal sindacato FUNA.

Questa è l'introduzione; se il Presidente crede posso leggere gli articoli.

P R E S I D E N T E. Potrebbe forse illustrarli sinteticamente. Si tratta di materiale, del resto, che voi ci lasciate e che noi sottoporremo ad attento esame e verifica.

A M A T U C C I. L'obiettivo che il nostro sindacato si pone è quello di rendere operanti certe modifiche, in quanto sosteniamo che questo servizio stabilito per legge non debba essere gestito da compagnie private che ne traggono lucro e che possono adoperare questo denaro come vogliono anche se, attualmente, è stabilito che almeno un 15 per cento debba essere investito in determinate operazioni; dalle indagini fatte, purtroppo, questo non sembra che avvenga.

Noi sosteniamo che dovrebbe essere un ente statale a gestire questo servizio, anche se lo stesso può essere affidato alle compagnie; l'importante è che la gestione del denaro sia affidata ad un ente pubblico, e questo è necessario dal momento che si parla di 4.000 miliardi!

P R E S I D E N T E. Non solo per la RC auto.

A M A T U C C I. Comunque, 4.000 miliardi bene investiti dallo Stato in determinati settori economici possono rilanciare l'economia nazionale.

Abbiamo visto come il Governo, in campo internazionale, si sottoponga ad accordi per prestiti per i quali paga svariati miliardi di interessi e non si comprende perchè il Governo non debba invece gestire questi soldi che già esistono in Italia e possono essere utilizzati per fini sociali. Pertanto, non si comprende perchè il solo settore RC auto non debba essere gestito da un ente statale. Naturalmente, si dovrà trattare di un ente statale non troppo burocratizzato e per fare tutto questo il Governo deve porre dei limiti ad una situazione anormale, a cominciare dall'INA che abusa del suo potere che trasferisce agli agenti generali i quali, a loro volta, determinano addirittura uno sfruttamento organizzato dei lavoratori.

Come si può sopportare che l'INA, che è un ente di Stato faccia certe cose? Si vede infatti che le imprese sono obbligate a rispettare determinati contratti di lavoro con i lavoratori mentre l'INA, addirittura, è una scuola per il lavoro nero!

Noi abbiamo fatto interpellanze, e mi pare le abbia fatte anche il Presidente, al Ministro, in merito a tutta questa situazione, al fatto che ci sono 10.000 lavoratori che lavorano per l'INA i quali non godono nè di pensione nè di cassa malattia e che possono essere allontanati in qualsiasi momento dal loro posto di lavoro come, del resto, è successo al sottoscritto che, come sindacalista, dava noia all'Istituto.

Il Governo deve fare un'indagine su questa situazione e deve porvi fine.

10ª COMMISSIONE

22º RESOCONTO STEN. (10 ottobre 1978)

P R E S I D E N T E. L'indagine è proprio quello che stiamo facendo.

A M A T U C C I. Se non si fa questo, ripeto, è inutile parlare di questo consorzio cooperativista che dovrebbe apportare dei capitali all'economia nazionale.

In tutte le sedi noi abbiamo detto che l'INA, tramite gli agenti generali, non fa gli interessi della collettività, anche perchè questi stessi agenti hanno la sfacciataggine di prendersi i soldi dello Stato: un miliardo e mezzo di liquidazione, come è successo per Salizzoni a Bologna. Questi non sono soldi dell'Istituto, ma della collettività.

Ho avuto modo di leggere le relazioni fatte da Tomazzoli e dal povero Dosi che, oramai, è morto. Bisogna avere il coraggio di presentarsi e dire come stanno esattamente le cose. I posti di lavoro nell'ambito dell'INA vengono portati via dai dopolavoristi, gente che opera in altri settori quali gli apparati pubblici. Essi si introducono all'interno di una organizzazione come l'INA, traendone dei vantaggi. Un professionista che manca di tutte le assistenze sociali è una cosa assurda, perchè non v'è categoria in Italia che non abbia tutte le assistenze necessarie.

F U S I N I. Sulla RC auto, parlo con l'esperienza che mi deriva dal trattare le pratiche relative con le compagnie assicuratrici, devo rilevare che esse non rispettano i termini entro i quali bisogna provvedere per il risarcimento del danno. Occorre, quindi, innanzi tutto, che siano applicate le norme che già esistono.

Nonostante le chiare disposizioni della legge si assiste a episodi orripilanti; vi è addirittura la ricerca da parte delle compagnie a non tutelare l'assicurato, a discapito del quale impongono, perfino in presenza di una responsabilità palese, testimoniale, un risarcimento del 50-60 per cento. Regna un grandissimo malcostume.

Vi sono inoltre i gravi ritardi nella liquidazione dei danni. Bisogna ricorrere agli strumenti legali, perchè vengano applicate le norme di legge. A mio parere, vi è già una certa normativa che deve essere fatta

applicare dalle agenzie assicuratrici. La realtà è questa. Noi ci troviamo ad operare nel ramo assicurativo dove l'assicurato è la bestia nera di tutto il settore. Noi che siamo dei professionisti e lavoriamo solo ed esclusivamente in nome e per conto della compagnia, con il nostro reddito basato sul rapporto diretto con la compagnia, ci sentiamo svalutati di fronte al mercato assicurativo poichè esso non rispetta norme ben precise, anzi non le applica.

Dove andrà a finire il mercato assicurativo con questi presupposti? Alcuni dicono che sia un po' difficile stabilirlo. Io dico invece che è molto facile perchè nel mercato stesso si trovano enormi diffidenze, causate anzitutto proprio dalla RC auto. È inutile andare a parlare di polizze di altri rami a gente che le ignora. Il concetto di assicurazione la gente se lo fa sulla RC auto. La mancata qualificazione dell'ingranaggio RC auto — liquidazione-sinistri-premio — logicamente porta le persone a crearsi un preconcetto verso l'assicuratore che poi si estende ad altri settori. La RC auto è sicuramente il punto cardine per lo sviluppo assicurativo.

Ora, suggerire quali siano i sistemi da adottare per un miglioramento del settore, potrebbe essere facile e difficile nello stesso tempo. I problemi sono sempre gli stessi: sperequazione, malcostume, eccetera.

Questa indagine conoscitiva per noi che lavoriamo nelle assicurazioni è una cosa sacrosanta. Ci auguriamo che serva a qualcosa, soprattutto alla applicazione e al rispetto delle norme che la Commissione riterrà più opportune e che non succeda, come spesso succede in Italia, che, fatta la legge, si trovi l'inganno. Se vi sono norme che regolano un determinato settore vi sia chi si preoccupi di farle osservare. Abbiamo notizia che vi sono convenzioni dell'ANIA che impongono all'assicurato di servirsi, ad esempio, di un determinato carrozziere.

V A N N I. Esiste a Verona un prezzario di una convenzione fatta dall'ANIA con alcuni carrozzieri. I liquidatori si basano esclusivamente su queste tariffe non solo per i pezzi di ricambio, ma anche per la mano d'opera. È pur vero che qualche car-

10ª COMMISSIONE

22° RESOCONTO STEN. (10 ottobre 1978)

rozziere ne approfitta e aumenta il costo, come v'è qualche utente che si fa fare la fattura più alta. A suo tempo, l'aumento delle tariffe RC auto fu giustificata con lo scopo di servire meglio gli assicurati. Ma gli assicurati oggi sono trattati peggio non meglio. Vi sono dei sinistri del 1976 i cui danni non sono stati ancora liquidati.

F U S I N I. Desidero fare una raccomandazione a nome di tutti gli operatori del ramo assicurativo dell'INA. Speriamo tutti che sia affrontato e risolto il problema di fondo. Non riesco a concepire che ad un padre di famiglia, che porta all'istituto 4 o 5 milioni di premi mensili non abbia assistenza mutualistica.

Non abbiamo alcuna tutela. In qualità di subagente debbo gestire insieme con il dottor Vanni un portafoglio di 250 milioni. Pongo una firma su una quietanza di fronte al cliente, indicando la data. Il giorno successivo mi devo precipitare — è la parola esatta — a fare il versamento, altrimenti sono ritenuto responsabile non avendo alcuna qualifica e non potendo agire nè in nome nè per conto dell'INA.

Domando se si voglia eliminare il mercato assicurativo avvantaggiando quello nero, come giustamente ha già osservato il signor Amatucci.

V'è un'agenzia generale che ha 150-200 dipendenti procacciatori di affari: 20 persone sono liberi professionisti e 100-200 fanno parte del mercato nero perchè hanno una loro utilità. Si preferisce dare le subagenzie a questa gente, che gode già di un lavoro e di assistenza mutualistica. Si agisce esclusivamente per il fine economico, non vi è una mentalità assicurativa da parte dell'assicuratore. In Italia non si sta facendo nulla per creare un mercato assicurativo fondato su persone che abbiano veramente la qualifica di assicuratore. Invece si cerca soltanto di appropriarsi dei denari della gente in un modo che per l'80 per cento è disonesto sotto tutti i punti di vista. Non si può ristrutturare la RC auto senza esaminare anche questi aspetti.

Concludo ribadendo che le poche norme che ci sono devono essere applicate.

L A B O R. Desidero osservare che si propone un consorzio cooperativo privato a tutte le imprese assicurative e la costituzione di un fondo statale unico. Ho sentito parlare dell'investimento di ipotetici quattromila miliardi da parte dello Stato senza tener conto che vi sono i sinistri e gli investimenti fra gli automobilisti. Le spese sono così notevoli che la grande maggioranza delle assicurazioni è deficitaria.

Quindi mi sembrava un po' strano che i 4.000 miliardi fossero disponibili per gli investimenti da parte dello Stato. Bisognerebbe anche pagare i sinistri o no? Giustamente avete ricordato che esistono compagnie le quali liquidano non solo quando hanno il dovere di farlo ma anche quando hanno ragione, come nel caso citato.

Vorrei ancora osservare che, se la compagnia di Verona ha elaborato quel prezzario-base e vi sono carrozzieri i quali fanno a cento ciò che al privato costerebbe trecento, ciò dovrebbe essere apprezzato dalla compagnia; anche perchè è notorio che a volte l'assicurato, d'accordo con il carrozziere, carichi i costi.

A M A T U C C I. Il perito fa già una valutazione.

L A B O R. Ma l'osservazione mi sorprende comunque, perchè lo spender di meno dovrebbe essere apprezzato dalle compagnie.

V A N N I. Se il prezzario potesse essere seguito da tutti i carrozzieri, allora sarebbe apprezzato. Ma, specialmente nel caso di una compagnia con sei mesi di vita, il cliente non vuole sentirsi imporre il carrozziere: vuole andare da quello che preferisce.

L A B O R. Ecco l'utilità del prezzario

V A N N I. A Verona i carrozzieri che hanno concordato il prezzario con l'ANIA sono tre, cioè troppo pochi. O si riesce ad estendere il prezzario a tutti, ed allora non sorgerebbero più questioni, oppure la situazione diventa sempre più difficile.

A M A T U C C I. Nel nostro schema di progetto di legge era previsto che al momento in cui veniva danneggiata la macchina l'assicurato dovesse sottoporla immediatamente al perito, il quale gli avrebbe offerto l'importo della riparazione; in caso di rifiuto della somma, da parte sua, la macchina avrebbe dovuto essere riparata da uno dei carrozzieri convenzionati con il consorzio, naturalmente ad un prezzo che fosse entro i limiti stabiliti. Ma intanto, oggi, che cosa accade? Che al carrozziere convenzionato viene dato cento, quando il costo effettivo della riparazione è duecento, per cui egli adegua la qualità del suo lavoro al prezzo inferiore, ad esempio per quanto riguarda le stuccature o altre rifiniture.

L A B O R. Credo sia molto più frequente il caso da me citato, cioè il far spendere trecento alla società assicuratrice per ciò che invece costerebbe centocinquanta.

A M A T U C C I. Infatti è così. Ammetto che in proposito dovrebbe esservi un controllo; comunque, allo stato dei fatti, un prezzo troppo basso non può che dare una prestazione scadente, ed a questo punto, naturalmente, il cliente non è più propenso a farsi riparare la macchina da uno dei tre carrozzieri che hanno concordato sul prezario.

P R E S I D E N T E. Quindi sarebbe da considerare l'unità del prezario.

A M A T U C C I. Sì, altrimenti si risolve tutto in una truffa ai danni della compagnia, oltre che di quei pochi clienti; cosa che non vogliamo, come non vogliamo neanche, di contro, che le compagnie si valgano dell'opera di elementi poco scrupolosi nel lavoro.

A M A B I L E. Mi sembra di capire che siete in possesso di una notevole esperienza per quanto riguarda i rapporti quotidiani di lavoro nel mondo assicurativo. Ora, siccome da due o tre anni a questa parte lo sforzo legislativo, in Italia, si è indirizzato verso tale settore e la « miniriforma » di qualche anno fa ha accelerato i ritmi di

pagamento dando fondo alle riserve RC auto, mentre con la legge n. 295 si è adeguata la legislazione italiana in materia alle direttive comunitarie, dato che il quadro in cui operiamo è quello del MEC, vorrei avere da voi, se possibile, un parere sui costi e sull'efficienza del sistema distributivo, inteso sia come vendita delle polizze che come prestazione dei servizi, in Italia, rispetto al Mercato comune. Infatti, nell'opera che andiamo a compiere, non possiamo non tendere a creare strutture almeno valide quanto quelle degli altri paesi dell'area comunitaria, sia per dare al cittadino italiano, in quanto cittadino europeo, i servizi che hanno gli altri cittadini europei, sia perchè siamo preoccupati di far sì che esso possa reggere all'urto proveniente dall'esterno, sia per la parità delle prestazioni.

Quindi, qual è il tema che andrebbe meglio sviluppato dal disegno di legge, sul mercato? Inoltre, i costi oggi esistenti sono eguali, inferiori o superiori agli altri dell'area comunitaria, tenuto conto dell'abitudine del cittadino italiano di essere servito a domicilio? Non è ipotizzabile, cioè, che si possano ridurre molto i costi dando servizi validi, ma non a domicilio?

V A N N I. Per quanto riguarda la velocità nella liquidazione del sinistro, ci regoliamo in questa maniera. Poichè, se ci si rivolge ad un perito che presta servizio presso diverse compagnie, dopo 50-70 giorni la perizia non è ancora stata espletata, noi ci rivolgiamo all'ACI, accompagnandovi il cliente se la macchina è trasportabile.

A M A B I L E. Lei desume la sua esperienza dalla sua attività di subagente, e quindi dal suo interesse per l'assicurato?

V A N N I. Il subagente gestisce un portafoglio e quindi ha tutto l'interesse a coltivarlo tenendosi buono, come si dice, il cliente. Infatti gli agenti occasionali fanno le polizze per arrotondare lo stipendio, ma l'assicuratore professionale ha il massimo interesse a mantenere una clientela. Il geometra Fusini ed io abbiamo un portafoglio di 250 milioni, per cui i clienti dobbiamo

10^a COMMISSIONE

22° RESOCONTO STEN. (10 ottobre 1978)

trattarli bene: non ci limitiamo quindi a fare la polizza ma offriamo all'assicurato tutto ciò di cui ha bisogno, nel momento del sinistro.

A M A B I L E. Quindi il sistema CID è positivo?

V A N N I. Quando è applicato, sì: ma non è applicato. Avremo forse il 10 per cento dei sinistri liquidato entro 60 giorni. Ora i clienti piccoli potranno rimetterci 3.000 lire, ma li liquidano; invece, quando si oltrepassano le 100.000 lire, sono dolori.

A M A T U C C I. In riferimento al fatto che l'Italia dovrebbe adeguarsi alle norme e condizioni comunitarie, vediamo che nelle varie nazioni aderenti al MEC i massimali non sono stabiliti ma sono illimitati. Questo è già un fattore positivo, che dovrebbe essere attuato anche in Italia, con un costo diverso. Però anche il costo può essere contenuto, come ad esempio per il CID, che ha stabilito il 32 per cento: noi possiamo dimostrare, sulla base dell'esperienza, che, avendo formato una cooperativa di operatori per conto delle compagnie di assicurazione ed avendo la prescritta provvigione del 14 per cento, devolviamo la metà di tale provvigione a favore degli assicurati o degli enti e raggiungiamo egualmente il pareggio, sia amministrativamente che per il resto. Questo perchè gli agenti generali di compagnie private, e anche dell'INA, affermano di non rientrare con la loro provvigione nelle spese... mentre noi, con i fatti alla mano, operiamo per una provvigione del 7 per cento e siamo nella condizione, come dicevo, di offrire l'altro 7 per cento a favore del cittadino. Pertanto chi ha provvigioni del 32 per cento, tra il costo provvigionale, il costo sinistri e tutto il resto, dovrebbe avere molto più del necessario.

A M A B I L E. Quindi voi fate pagare la polizza RC auto di meno?

A M A T U C C I. Ma questo, come abbiamo concordato con le compagnie assicuratrici, viene a diminuire anche il costo

organizzativo, il costo del sinistro e via dicendo, essendoci un unico perito per tutte le compagnie che rappresentiamo, nonché un unico avvocato.

L A B O R. Questo senza servizio a domicilio, cioè chiedete al cliente di venire presso l'assicurazione?

A M A B I L E. Ad ogni modo la normativa vigente impone che le tariffe siano eguali per tutti i cittadini, e le tariffe sono state approvate, a suo tempo.

A M A T U C C I. Posso anche regalare un tot per cento delle mie spettanze al cittadino. E questo è possibile. Sulla polizza c'è scritta quella cifra concordata con lo Stato ed io faccio così un regalo al cliente. Questo succede in tante compagnie. Le sub-agenzie dell'INA percepiscono il 4 per cento di provvigione, il 10 per cento lo prende l'agenzia generale.

L U C A R E L L I. È stato accennato alla possibilità di contenere i costi. Ebbene, c'è un modo per ridurli che in Italia, però, non viene applicato. Se sono bene informato, in alcune nazioni, come la Germania e la Svizzera, al momento dell'incidente, anziché come succede in Italia — dove si aspetta la trafila: perito, direttore, eccetera — le denunce non vengono accettate dalla compagnia se non corredate dal verbale della polizia. Nello stesso verbale viene indicata l'entità del danno, o meglio la parte danneggiata del veicolo. Si affida, cioè, alla polizia il compito di periziare il danno. E ciò per evitare speculazioni tra l'entità effettiva del danno e la richiesta di liquidazione.

Certo, quando c'è un danno alla persona la polizia non può intervenire, ma per evitare speculazioni tra l'entità effettiva del danno e la richiesta, poi, nella liquidazione ci si incontra a metà con una percentuale altissima di risparmio, perchè c'è un grande divario tra danno reale e importo della fattura. Quindi, un incontro a metà strada, come avviene in tutte le transazioni amichevoli. Evitare questo fatto e trovare un mezzo sta a voi.

L A B O R. Siccome la polizia non può essere presente in tutti gli incidenti, sarebbe opportuno obbligare l'assicurato a presentare la denuncia entro tre giorni corredata di fotografie e della descrizione dell'incidente.

F U S I N I. Purchè il danno non ecceda le 50 mila lire, altrimenti ci troviamo a dover chiedere l'intervento del perito e poichè questi periti, al servizio delle compagnie, sono molto pochi rispetto ai sinistri — su 18-19 mila sinistri in un anno ci troviamo ad operare con 5-6 periti, che lavorano per 10 compagnie — la perizia viene ritardata, creando malcontento tra gli assicurati. In pratica, la compagnia non è in grado di liquidare il danno nei termini stabiliti dalla legge. Esiste, così, un malservizio.

L'RC auto può subire, certamente, ulteriori aumenti, però ci deve essere una immediatezza nel risarcimento da parte di chi gestisce quel determinato ramo ed una assistenza integrale. Invece, l'assistenza legale non esiste ed i periti mancano. Al limite, si può anche accettare un aumento di costi, ma purchè si trovi corrispondenza in una assistenza adeguata. Ma finchè questo non si verifica, come si giustifica il maggior costo nei confronti del cliente?

Sono sei mesi che aspetto la liquidazione di un tamponamento a catena, nel quale sono rimaste coinvolte quattro autovetture. Ebbene, se avessi avuto risarcite le mie 600 mila lire nel giro di 30-60 giorni, avrei accettato un provvedimento di aumento di costi di buon grado, ma proporre un aumento di costi quando c'è un malservizio mi sembra alquanto ingiustificato. Bisognerebbe ristrutturare l'RC auto nel servizio.

P R E S I D E N T E. Mi pare che si possa concludere riassumendo un po' il vostro pensiero.

Voi rilevate che le più recenti disposizioni di legge, che sono state introdotte nel settore dell'RC auto sono positive, ma inattuate. Voi ritenete, inoltre, che il comportamento complessivo delle imprese di assicurazione sia del tutto negativo nei confronti degli utenti e, proprio partendo da questa

critica radicale al funzionamento dei meccanismi assicurativi, ipotizzate il superamento dell'attuale situazione. Poi, al di là delle cifre da voi fornite, circa la possibilità di utilizzare a fini sociali quattromila miliardi, al di là delle giuste considerazioni che faceva il senatore Labor e essendo inapplicate le norme che il Parlamento ha introdotto, soprattutto negli ultimi tempi, per regolamentare e moralizzare il mercato assicurativo e, evidentemente, non avendo la speranza che lo Stato possa obbligare al rispetto di queste norme e quindi all'assunzione di nuovi comportamenti per le imprese, voi ipotizzate il superamento dell'attuale situazione e ventilate la possibilità della formazione di questo consorzio tra le imprese, che dovrebbe gestire, per conto dello Stato e con normative precise, per quanto riguarda la trattazione dei sinistri, degli investimenti, eccetera, questo settore.

Relativamente, poi, alla questione INA — altro aspetto che voi avete accennato — mi pare che siano stati sottolineati due elementi di fondo. Il primo, costituito dalla necessità di imporre all'azienda di Stato il rispetto dei contratti e quindi la necessità di superare l'attuale situazione per la quale l'azienda di Stato utilizza largamente lavoro dopolavoristico, attività dopolavoristiche per la acquisizione di contratti e per il miglioramento del proprio portafoglio. Il secondo, costituito dal fatto che all'interno dell'azienda di Stato bisogna andare al superamento della figura dell'appalto e quindi alla elaborazione di una strutturazione diversa dell'istituto che dimostri parimenti una diversa presenza dello Stato sul mercato assicurativo italiano.

Porgo ora il benvenuto della Commissione al signor Castellano Mario, presidente dell'Assiquadri, Federazione nazionale quadri assicurativi, ed al signor Gianpaolo Perotti, membro del consiglio direttivo della stessa associazione.

Conoscete certamente lo scopo della convocazione; noi stiamo concludendo una indagine sull'assicurazione RC auto in Italia con l'obiettivo, tuttavia di superare i ristretti confini di questo settore per raccogliere dati,

elementi, notizie sull'intero comparto assicurativo italiano. Siamo convinti che la vostra audizione sarà molto importante per la acquisizione di questi dati e di questi elementi di conoscenza.

Avete forse elaborato un documento da lasciare alla Commissione?

C A S T E L L A N O. Tra pochi giorni vi consegneremo un documento dettagliato. Intanto, potremmo anticipare qualche notizia; tuttavia non sarebbe preferibile che voi ci rivolgiate domande specifiche?

P R E S I D E N T E. In genere, ascoltiamo prima una relazione e poi, in base a questa, poniamo delle domande per avere ulteriori chiarimenti.

C A S T E L L A N O. Per quadri assicurativi intendiamo gli ispettori amministrativi, commerciali e tecnici, i vice capi ufficio, i capi ufficio, i funzionari, eccetera, delle imprese assicurative. I quadri, a causa del loro lavoro, sono a contatto quotidiano con tutti i problemi delle aziende.

Siamo rimasti inizialmente perplessi quando abbiamo studiato la nuova legge n. 295 con la quale sono state recepite le direttive della Comunità economica europea. Ebbene, siamo rimasti impressionati e scioccati, scusate il termine, da questa normativa; ci sono punti di questa legge che contrastano tra loro.

Quando s'intende costituire una nuova impresa di assicurazione fra l'altro bisogna presentare una documentazione illustrante il programma di attività. Ora per esperienza anche se all'inizio s'intende esercitare un solo ramo, l'impresa ha l'immediata necessità di predisporre alcune strutture indispensabili, rappresentate da locali e da personale specializzato. Si pensi al costo di una direzione generale, piccola che sia, all'affitto del più piccolo elaboratore elettronico. Le spese per aprire un certo numero di uffici periferici per liquidare i sinistri ed ospitare gli ispettori tecnico-commerciali che devono seguire le agenzie. Trattandosi di una nuova compagnia, inoltre, per invogliare agenti capaci a lavorare per essa occorre garantire

loro, direttamente o mediante contributi finanziari extra, locali adeguati.

La somma di tutte queste voci ha già largamente superato l'entità del capitale sociale minimo stabilito dalla legge. L'entità dei capitali minimi previsti dalla legge a nostro parere non hanno alcun senso reale: basterebbe pensare ad esempio a quello che costano soltanto i mobili!

Tutto ciò ci fa ricordare che, quando si potevano costituire società a responsabilità limitata con sole lire 50.000, un giudice indignato di quella situazione, omologò la costituzione di una di queste società e la dichiarò fallita, in quanto le sole spese notarili erano superiori alle 50.000 lire. Non diciamo che ci troviamo a questo punto, ma in alcuni casi quasi. E abbiamo accennato solamente all'aspetto fisico-strutturale del problema, non abbiamo considerato quello gestionale. Una nuova compagnia quando si presenta sul mercato deve svolgere un'azione promozionale che, per quanto minima, comporta pur sempre una spesa.

Il mercato italiano, e questa infine è la cosa più importante, a differenza di quelli stranieri, nei rami elementari, punta sulle polizze decennali. Nella pratica corrente polizza decennale significa anticipare agli agenti, al momento dell'acquisizione della polizza, provvigioni decennali; pertanto all'inizio, all'impresa non arrivano premi perchè tutto il primo premio annuo in pratica è trattenuto dall'agente come anticipazione provvigionale. Sono da aggiungersi inoltre le sopraprovvigioni elargite a titolo d'incentivazione di cui abbiamo prima accennato, in tal modo si supera il totale del primo premio annuo.

La nuova impresa quindi man mano che acquisisce polizze decennali non incassa nulla e ha solo spese. Non solo, ma avendo accettato la polizza deve offrire — problema più importante — delle garanzie; cioè deve costituire delle riserve finanziarie per i sinistri, perchè ha assunto con la polizza un preciso impegno contrattuale.

Ora con quali mezzi finanziari la nuova compagnia potrà costituire inizialmente delle riserve sinistri, quando il suo capitale reale non è nemmeno sufficiente per aprire

e organizzare fisicamente la compagnia stessa?

Dalla nostra esperienza è emerso che oggi una nuova impresa, che intende esercitare nei rami danni, per poter realizzare una corretta e sana gestione deve avere disponibile un capitale iniziale di 3 miliardi. Al di sotto di questa cifra dar vita ad una compagnia di assicurazione è veramente un'avventura!

Questo è molto importante per due motivi: anzitutto il mondo assicurativo non gode di ottima fama e quindi dobbiamo fare di tutto per recuperare credibilità. Non ci si può permettere un gioco di azzardo in simili situazioni, anzi bisogna fare di tutto per recuperare la stima e la fiducia del pubblico. Si ha il dovere di fare questo perchè il servizio assicurativo è in pratica un servizio sociale. Si dice: c'è il margine di solvibilità; *a posteriori* si possono risanare determinate situazioni. Tuttavia l'esperienza insegna che è molto più difficile risanare *a posteriori*, specie quando non si dispongono capitali consistenti.

In una corretta gestione finanziaria, superata la fase di avvio con adeguati mezzi finanziari, il problema del finanziamento della nuova produzione, che via via si acquisirà, sarà risolto alla normale redditività degli investimenti che verranno effettuati con le riserve che si andranno a costituire a seguito del continuo sviluppo produttivo dell'azienda.

Il nostro intento è di richiamare la vostra attenzione sulla assoluta necessità di una corretta e normale gestione finanziaria-industriale dell'attività assicurativa.

Gli utili devono uscire da questa attività e non da operazioni di ingegneria finanziaria che alcune volte si concludono bene, ma quando vanno male distruggono riserve accumulate in tanti anni di lavoro. Noi siamo contrari ad operazioni di puro rischio, proprio perchè vediamo in alcune aziende i salti mortali che si fanno per salvare la faccia.

C'è infine un terzo discorso da fare, di natura psicologica. Se si investono tre miliardi propri, la proprietà ha qualche cosa da difendere ed è quindi interessata acchè l'impresa funzioni in modo serio, se invece la proprietà, rischiando poche centinaia di

milioni, rastrella premi per miliardi, potrebbe essere tentata di comportarsi da pirata, perchè in tal caso rischia proprio nulla. Imprese piene di debiti, che rastrellavano diversi miliardi dal mercato, sono state cedute gratis; ed è noto che tutto ciò che si acquisisce gratis non ha valore. Quando non si rischiano capitali propri, evidentemente non si esercita l'attività assicurativa con una mentalità industriale ma si tende a perseguire altri fini o si agisce con leggerezza.

Abbiamo visto delle persone, in assoluta buona fede, le quali solo perchè fino al giorno prima vendevano polizze, ignorando tutto ciò che comporta una corretta gestione industriale finanziaria di una compagnia, si sono improvvisate imprenditori, bruciandosi completamente. Ecco quindi l'affannosa ricerca di un nuovo acquirente a cui scaricare i sinistri rimasti insoluti.

Noi siamo molto sensibili a questo discorso per due motivi: per i dipendenti tutti salvaguardia del posto e per l'immagine del servizio prestato al mercato salvaguardia della clientela e dei sinistrati.

Da una esperienza consolidata risulta evidente che una compagnia di assicurazione correttamente gestita può solo espandersi, creando quindi nuovi posti di lavoro, e fornire sempre migliori servizi al mercato.

Concludendo siamo per una maggiore moralità nel settore; ma la stessa nuova legge, invita chiunque, che disponga di poche centinaia di milioni ad aprire una compagnia! Questa è una situazione che non riusciamo a capire e a giustificare in nessun modo.

Non siamo venuti qui per fare una difesa di categoria, ma per parlare di problemi di interesse generale. Siamo pervenuti alla decisione di aspettare che la Commissione termini i suoi lavori per presentare successivamente, qualora fosse ancora necessario, un progetto di legge in merito.

Desideriamo ora richiamare la vostra attenzione su un altro problema: l'esigenza di una maggiore professionalità per tutti coloro che lavorano nel campo assicurativo.

Uno dei motivi per i quali l'immagine dell'assicurazione è scaduta è conseguente anche al fatto che negli anni passati davanti al potenziale cliente si presentava del perso-

nale non sufficientemente preparato. È noto con quali sistemi per anni ed anni le compagnie hanno reclutato dei disoccupati, mettendo loro pochi soldi in mano sotto forma di rimborsi spese, borse di studio o di anticipi, senza provvedere ad alcuna appropriata ed adeguata preparazione professionale.

Il potenziale cliente, anche se ignorante nel campo specifico, avvertiva subito di trovarsi di fronte ad una persona impreparata.

È stata presa un'iniziativa molto seria, e molto apprezzata anche dai quadri delle imprese: si è costituito un albo privato degli agenti. Noi auspichiamo anzi che questo albo non resti privato ma che sia ben presto trasformato in albo pubblico. Tuttavia a nostro parere ciò deve essere la conclusione e non l'inizio di un *iter* professionale. Ancora nostri colleghi ispettori tecnico-commerciali si trovano davanti ad agenti che chiaramente dimostrano di aver imparato alcune nozioni giusto per ottenere l'iscrizione all'albo. Possiamo immaginare quale potrà essere l'impressione del cliente. Quindi ben venga l'albo pubblico come conclusione di un serio *iter* professionale.

Affrontiamo ora un problema che ci preoccupa non poco: il Servizio tecnico di controllo del Ministero dell'industria, Direzione generale delle assicurazioni.

Chiediamo che questo servizio venga potenziato non solo quantitativamente e qualitativamente ma anche per quanto concerne il potere effettivo. Il massimo responsabile di questo servizio, chiunque esso sia, dovrà essere una figura atipica, una persona che può bloccare una compagnia di assicurazioni senza interpellare nessuna autorità superiore; perchè si tratta in pratica di un servizio pubblico. Questa persona, dovendo essere il garante della correttezza dei servizi prestati dalle imprese al mercato, deve avere un prestigio e una autorità particolare.

Ci rendiamo conto che, in fase di avvio, il responsabile di questo servizio avrà delle difficoltà nello svolgere il compito affidatogli per mancanza di esperienza dei suoi più giovani collaboratori. Sarebbe utile che egli possa avvalersi della collaborazione di ex dirigenti di compagnie.

Riallacciandoci al problema della formazione degli agenti e dei produttori, prima trattato, richiamiamo poi la vostra attenzione sulla formazione continua dei quadri delle imprese. Precisiamo che il problema della formazione dei quadri aziendali non riguarda solamente il settore assicurativo, ma tutti i settori economici.

Nei paesi anglosassoni nessuno si sogna di diventare dirigente se non ha anche frequentato — ci riferiamo naturalmente ad aziende di una certa dimensione — appositi corsi di formazione. Nel passare dalla condizione di impiegato esecutivo a quadro intermedio e quindi a quello di quadro superiore-dirigente non cambiano solo le responsabilità, ma soprattutto il mestiere e il ruolo. Da noi vi sono ancora alti dirigenti che esplicano la funzione di capo ufficio. Le cose sono due: o non sono all'altezza della situazione, e in tal caso non è colpa loro, perchè non è stato loro insegnato nulla in merito, oppure vi è qualcosa che alla base non funziona.

Anche come conseguenza di ciò, è nata anni fa a Milano la Federquadri, Federazione nazionale dei quadri aziendali. L'Assiquadri, Federazione nazionale quadri assicurativi, è stata promossa proprio dalla Federquadri, che successivamente con la collaborazione di altre organizzazioni settoriali di quadri ha costituito la Confederquadri, Confederazione generale dei quadri italiani.

Con la Confederquadri, a livello intersettoriale e con l'Assiquadri, per il settore assicurativo, non si è scoperto nulla di nuovo, basta vedere le organizzazioni sindacali dei quadri che operano all'estero, Francia, Germania, eccetera. Siamo una confederazione completamente apartitica e, in netto contrasto con la CIDA, siamo per la posizione europea in merito alla definizione di quadro.

L'articolo 2095 del Codice civile definisce i dipendenti delle aziende: dirigenti, impiegati od operai. Già oggi in Italia nel settore metalmeccanico gli operai sono in pratica degli impiegati. Nel resto dell'Europa questa ripartizione non ha senso. Per dirigenti s'intendono solamente i componenti le alte direzioni: presidenti, amministratori delegati, direttori generali e i loro assistenti, sem-

prechè abbiano il potere di poter decidere in merito alle politiche fondamentali della azienda. Tutti gli altri sono quadri o impiegati esecutivi od operai. Si stipulano contratti collettivi per i quadri aziendali. In questi paesi europei vi sono organizzazioni sindacali settoriali e intersettoriali — Confederazioni — di quadri e a livello internazionale vi è la Confederazione internazionale dei quadri: CIC.

Il problema dei quadri aziendali esiste da tempo in Russia e recentemente è emerso anche nella lontana Cina.

In Italia invece vi è la solita situazione, che la Confederazione quadri intende con la sua attività chiarire. Il quadro superiore — dirigente — non è difeso dallo statuto dei lavoratori e pertanto ha un atteggiamento verso l'alta direzione ben diverso da quello dei quadri intermedi: funzionario, capo ufficio, eccetera. Questi ultimi essendo protetti dallo statuto dei lavoratori sono più liberi di manifestare le proprie idee e non i dirigenti, che rischiano di perdere il posto.

Anche per questi motivi la media dirigenza si sta orientando verso le nostre posizioni, cioè quelle europee. Nel nostro ultimo viaggio a Parigi parlando con i dirigenti delle organizzazioni sindacali dei quadri assicurativi francesi, non siamo riusciti a far comprendere loro il senso del nostro articolo 2095 del Codice civile. Incontrando poi i massimi dirigenti della Confederazione dei quadri aziendali francesi, alla ennesima domanda in merito, abbiamo ricordato loro, tra l'altro, che il Codice civile ci veniva proprio da Napoleone!

In Italia i quadri aziendali, il nuovo ceto emergente dal mondo del lavoro, non trovano una loro collocazione nel tradizionale mondo sindacale. Abbiamo fatto anche la prova del nove invitando a Milano, nel teatro del palazzo Pirelli, il dottor Macario perchè si incontrasse con tutti i rappresentanti delle nostre organizzazioni. Egli con lealtà assoluta ha dichiarato che in trent'anni di attività sindacale era la prima volta che si trovava di fronte ad un'assemblea di quadri aziendali i cui problemi erano lontani e diversi da quelli trattati dalle Confederazioni tradizionali, al punto da non potersene occupare. I valori da tutelare sono diversi: per

l'operaio sono i valori di dignità dell'esecutore di ordini, della giusta paga, della rappresentanza aziendale, eccetera, valori tutti da salvaguardare; per contro i problemi della gestione nella loro dinamica quotidiana sono primari per i quadri aziendali, ecco perchè, per questi ultimi, scioperi sistematici comporterebbero un tradimento verso se stessi; questo atteggiamento per alcuni potrebbe essere considerato un difetto, una deformazione mentale, ma questo comportamento è conseguente alle loro motivazioni professionali e culturali.

Abbiamo parlato di ciò perchè se il problema quadri è importante ne discende che il problema della formazione continua di quadri aziendali, è primario.

Per quanto concerne il settore assicurativo vi è un'esperienza, effettuata dall'INA, molto interessante: la scuola centrale che un tempo era l'unica scuola valida, ma che oggi, dal punto di vista metodologico, è superata. I dirigenti dell'INA intendevano formare quadri preparati sotto ogni aspetto. Con la scuola centrale destinata praticamente a quanti si affacciavano per la prima volta o quasi al mondo assicurativo, s'insegnava un arco di materie che praticamente coprivano tutte le problematiche aziendali del settore assicurativo: dalle tecniche di vendita al significato dettagliato dei bilanci delle imprese assicurative.

Oggi esistono delle imprese private che realizzano formazioni in modo interessante, ma si tratta di episodi isolati. L'Assiquadri pertanto ha presentato all'ANIA una piattaforma di rivendicazioni contrattuali, con la quale punta essenzialmente sulla formazione continua e pretende che questa sia gestita dagli stessi quadri: ciò non per corporativismo o per acquisire potere, ma per coinvolgere nella formazione i quadri stessi, per realizzare un salto di qualità in questo settore della gestione aziendale.

Per quanto concerne l'RC auto, e il precedente discorso sui servizi tecnici del Ministero, si dovrebbe potenziare il controllo della gestione dei sinistri. La RC auto è tutta lì. Se si riscontra qualche cosa che non va a quel livello, se ne ricostruisce tutta la vicenda e si scopre tutto quanto non funziona. Il controllo della gestione dei sinistri

10^a COMMISSIONE

22° RESOCONTO STEN. (10 ottobre 1978)

è un punto di partenza. Occorrono dunque persone molto esperte in tutti i possibili accorgimenti. Siamo, lo ripetiamo, per il più deciso potenziamento del servizio di controllo, per salvaguardare e rispettare il lavoro e l'immagine di tutte quelle aziende assicurative, e sono tante, che sono condotte con criteri sani e onestamente.

Altro problema, quello delle riassicurazioni che richiederebbe, a nostro avviso, provvedimenti da parte dello Stato a livello tecnico, strutturale o istituzionale. Le imprese che si occupano di riassicurazione dovrebbero essere messe in condizioni di avere una maggiore capienza per assumere quei rischi che oggi vengono riassicurati all'estero causando esportazione di valuta. Ci sembra strano che un cittadino venga fermato al confine per poche migliaia di lire, quando poi le imprese debbono inviare all'estero ingenti cifre per le riassicurazioni. È un problema che dovrebbe interessare il Ministero delle finanze, oltre che il Parlamento; è un problema complesso, per la cui soluzione occorrerebbe uno strumento adeguato, che permettesse alle nostre imprese di evitare di rivolgersi all'estero.

Vi è infine una questione particolare che interessa l'Assiquadri, che deve tutelare i quadri assicurativi. Nel settore assicurativo esiste attualmente una piccola « giungla retributiva », veramente strana. Fino alla prima categoria gli impiegati dell'INA e delle imprese private hanno il medesimo trattamento economico e lo stesso dicasi per i dirigenti; per i vice capi ufficio, i capi ufficio e i funzionari, invece, c'è una differenza di trattamento notevole. Noi sappiamo il perchè, ma ciò non toglie che l'incongruenza esista.

PRESIDENTE. Qual è il perchè?

CASTELLANO. In origine la differenza esisteva a tutti i livelli. Poi la Triplice sindacale, che giustamente deve tutelare chi rappresenta, si è occupata esclusivamente degli impiegati esecutivi; lo stesso ha fatto il sindacato dei dirigenti per i suoi iscritti; mentre le fasce intermedie, senza protezione efficace, sono rimaste fino a ieri abbandonate a se stesse.

L'Assiquadri, rendendosi conto del fatto che la differenza non è di poco conto, ha proposto all'ANIA che essa venisse eliminata in un prestabilito numero di anni.

PRESIDENTE. Per il settore RC auto in modo specifico?

CASTELLANO. Noi ci battiamo per un maggior controllo della gestione sinistri; comunque anche per questo settore vi è da fare un discorso sulla congruità dei capitali delle imprese che esercitano il ramo.

LABOR. Lei parla del controllo ministeriale, vero?

CASTELLANO. Sì, chiediamo un controllo ferocissimo e noi pensiamo che in questo momento, anche se in futuro ci auguriamo che non sia più così necessario, lo si possa realizzare avvalendoci anche di ex dirigenti, ora in pensione, che hanno in materia tanta specifica esperienza in tutti i sensi.

PRESIDENTE. Avete pensato ad un progetto di ristrutturazione di questo servizio? Il discorso è infatti aperto.

CASTELLANO. Noi stiamo tentando per l'RC auto (è un tentativo in quanto è una materia incandescente e sbagliare è facilissimo) di fare un'analisi tra l'ammontare, espresso in percentuale, dei sinistri che si pagano per danni alle persone e quello per sinistri alle cose.

Noi riteniamo infatti che tale argomento debba essere analizzato in questo senso. Forse se si riuscisse ad avere dati separati per queste due voci potrebbero saltar fuori anche delle sorprese.

Dovere primario dello Stato è quello di tutelare l'incolumità fisica delle persone. Questi dati potrebbero giustificare e suggerire qualche buona soluzione. Se potessimo disporre di dati concreti sul costo di queste due voci, allora si potrebbe proporre qualche cosa di concreto.

PRESIDENTE. Quali pensa che potranno essere le conseguenze?

10^a COMMISSIONE

22° RESOCONTO STEN. (10 ottobre 1978)

C A S T E L L A N O. Dipenderà dal rapporto tra queste due voci. Se i danni alle persone avranno un peso prevaricante allora il discorso sarà del tutto diverso.

P R E S I D E N T E. Questi dati li avremo alla conclusione della nostra indagine in quanto abbiamo chiesto a tutte le compagnie di fornirci, per l'appunto, i dati che si riferiscono ai danni alle persone ed ai danni alle cose. Per questo sono interessato alle possibili conseguenze.

C A S T E L L A N O. Dipende, ripeto, dalle percentuali; dipende dal costo medio del sinistro e da altri dati; comunque fare oggi un discorso senza disporre di questi dati sarebbe inutile e demagogico. Noi partiamo dai dati, facciamo delle analisi e delle sintesi per arrivare a delle possibili soluzioni. Oggi potremmo fare solo un discorso demagogico, ed, essendo dei quadri aziendali, siamo contro la demagogia.

Forse, signor Presidente, la lascio perplesso, ma quando disporremo di questo materiale potremo dire la nostra opinione.

P R E S I D E N T E. Apprezzo moltissimo questa sua dichiarazione perchè non siamo per l'esaltazione della demagogia; volevo solo cominciare, fin da questo momento, ad intendere il significato dell'indicazione contenuta nel suo discorso.

Se venisse fuori, ad esempio, che il 60 per cento si riferisce alla liquidazione dei danni alle persone ed il 40 per cento dei danni alle cose, o viceversa, che risultati avremmo?

C A S T E L L A N O. L'Assiquadri ha un'abitudine: quando abbiamo un problema ed i relativi dati, facciamo conoscere questi ultimi a quanti più quadri è possibile, chiedendo a tutti che cosa ne pensano. Poi ci riuniamo innumerevoli volte per discutere e abbiamo notato che tutte le proposte iniziali via via sono state modificate, alcune volte così radicalmente da arrivare ad una conclusione diversa da quella iniziale e comunque migliore.

L A B O R. Il Presidente diceva che a tutte le compagnie sono stati richiesti i dati;

allo stesso modo si potrebbe chiedere a queste di distinguere chiaramente tra costo sinistri alle persone e costo sinistri alle cose.

P R E S I D E N T E. Questo lo abbiamo già richiesto.

C A S T E L L A N O. In linea di massima riteniamo che lo Stato abbia il dovere di tutelare la incolumità fisica dei cittadini e di contenere tale costo entro certi limiti; si potrebbe invece penalizzare ancor di più, ad esempio, colui il quale rompe il parafrangente di un'auto. Se camminando distrattamente danneggia un'altra macchina è giusto che paghi! Se faccio cadere il vaso di fiori (classico RC terzi) devo pagare il danneggiato. In questi casi lo Stato cosa c'entra? Perchè mi dovrebbe favorire imponendo prezzi bassi?

A M A B I L E. Lo stesso si può dire, però, per chi reca danno a qualcuno.

C A S T E L L A N O. D'accordo, ma io posso anche involontariamente ammazzare qualcuno.

A M A B I L E. Ma c'è anche un giudizio di carattere penale.

C A S T E L L A N O. Parliamo delle tariffe e degli aspetti economici del danno e per questo dobbiamo andare piano nello sparare proposte: dobbiamo prima disporre di dati sui quali poter ragionare a fondo. Altrimenti corriamo il rischio di fare della filosofia!

Quando abbiamo iniziato a lavorare, come Assiquadri, eravamo convinti di essere, come categoria, di lavoratori, pochissimi ed una delle cose che ci si diceva era: inutile muoversi, siamo pochi, oggi conta il numero, conta lo sciopero, conta la forza! Ebbene abbiamo scoperto che nel settore dei servizi i quadri raggiungono il 25 per cento di tutti i dipendenti!

L A B O R. Questo grazie ai lavoratori che avevano ottenuto lo statuto dei diritti dei lavoratori!

C A S T E L L A N O . Certamente, ed aggiungo che noi non ci consideriamo autonomi cioè un'organizzazione sindacale parallela e concorrente alle altre organizzazioni sindacali storiche; come coesistono il sindacato dei medici e quello degli ingegneri, perchè l'uno non può occuparsi delle esigenze dell'altro, essendo così diverse, così possiamo coesistere anche noi, organizzazioni sindacali dei quadri, con la triplice. Qui non si tratta semplicemente di problemi legati agli stipendi; qui si tratta di constatare quali responsabilità si rappresentano e comportarsi conseguentemente.

L A B O R . Lo sciopero può essere un tragico errore, ma, a volte, può essere una tragica necessità.

C A S T E L L A N O . È vero. Abbiamo visto scioperare anche i magistrati. Comunque, se oggi esiste questo discorso sui quadri, bisogna anche dire che le organizzazioni sindacali dei quadri hanno incominciato ad operare in Italia, a differenza del resto dell'Europa, 30 anni dopo quelle degli operai; ecco perchè davanti ai sindacati tradizionali degli operai e degli impiegati esecutivi noi ci leviamo il cappello; questo lo abbiamo sempre detto in tutte le occasioni. La nostra problematica è diversa e va a completare quella degli operai, non è contro quella. Il discorso dell'essere contro non avrebbe e non ha senso!

L A B O R . Vorrei ringraziare il dottor Castellano per la serietà dell'impostazione che ci ha dato, frutto della sua esperienza e della sua personalità. Quanto egli ha detto noi lo dovremo tener presente perchè è ovvio che se con poche centinaia di milioni si rastrellano miliardi, si finisce con il danneggiare centinaia di utenti. Pertanto il problema dei 3 miliardi, che forse saranno 2 e mezzo, è molto serio e dovrà essere tenuto presente; non sempre, però, la base di partenza è inesistente perchè, talvolta, non è direttamente investita nell'assicuratrice che nasce, ma il grosso impresario o la banca che stanno dietro garantiscono per quella cifra.

Vorrei ora riprendere un'affermazione fatta dal dottor Castellano il quale ha affermato che, con il lavoro onesto, una compagnia può soltanto espandersi. D'accordo su questo, ma so di grossissime compagnie le quali si salvano per il ramo vita e per il settore delle grosse assicurazioni mentre presentano enormi oneri per l'RC auto. La premessa per avere un'accelerazione deve essere una gestione tecnica corretta e sana, senza troppe provvigioni. In Italia resta il problema della RC auto perchè l'espansione non coincide sempre con un pareggio di bilancio.

Poi si dovrebbe tener presente che la RC auto deve essere la conclusione di un *iter* professionale e non un punto di partenza. Anche se le piccole compagnie hanno una tradizione ormai nella formazione del produttore e l'Albo è la conclusione di un *iter*, credo che il consiglio che ci viene dato derivi da una esperienza consolidata.

D'altra parte, credo che la realizzazione di un efficiente servizio tecnico di controllo ministeriale sia un problema dello Stato e non dell'assicurazione.

E poi, ancora, chi formerà questo ispettore ministeriale? La soluzione per questo problema è quella di riservare all'ispettore privato, anche se il problema è dello Stato che, a Caserta, ha una scuola di preparazione dei suoi amministratori e dove mi risulta che non vengono preparati ispettori di controllo dei sinistri.

A M A B I L E . Volevo far rilevare che il capitale azionario delle società di nuova costituzione è stato stabilito in una certa misura, evidentemente, in relazione all'unità di conto, prevista dalla direttiva CEE. Evidentemente non potevano fare una norma che fosse diversa dai livelli europei. Ci sarebbe stata una disparità che non era consentita.

Questa è una norma stabilita in maniera decisa. Si tratterà, al limite, di adeguare la lira italiana all'unità di conto, ove ci dovesse essere uno sbalzo. È chiaro, ci deve essere un continuo aggiornamento.

Il capitale minimo, dunque, delle società per azioni e delle società cooperative ed il fondo di garanzia delle società di mutua

10^a COMMISSIONE

22° RESOCONTO STEN. (10 ottobre 1978)

assicurazione sono di 500 milioni, quando non c'è la RC auto di 750 milioni e di un miliardo se si vuole fare la RC auto. È previsto poi di indicare esattamente la spesa di gestione nell'arco di cinque anni.

C A S T E L L A N O. Il piano di cinque anni c'è anche nel vecchio testo unico. Un piano di gestione finanziario-industriale di minor durata non avrebbe senso.

A M A B I L E. Noi chiediamo queste cose a chi oggi deve incominciare, ma quelli che hanno incominciato in un regime un po' meno severo, evidentemente, cioè, devono dare prova di solvibilità e per questo c'è una nuova selezione.

P R E S I D E N T E. Certamente, questa legge è un passo in avanti.

A M A B I L E. Il controllo è un problema che ci angoscia da un anno e mezzo e per esso esistono varie alternative. Una è quella di creare un ente autonomo, un istituto pubblico separato dalle strutture ministeriali. Un'altra, quella di affidare tale controllo alle stesse strutture ministeriali, potenziandole in qualche modo. Ma cozziamo contro la grande difficoltà dei compensi che debbono essere corrisposti ai controllori. Un'altra ipotesi, ancora, è quella di affidare il controllo all'INA e alla Banca d'Italia, magari separando il controllo finanziario da quello tecnico.

Ora, secondo voi, di queste ipotesi quale potrebbe funzionare meglio? Secondo la vostra esperienza, è possibile effettuare un controllo efficace, valutando distintamente il problema finanziario da quello tecnico?

C A S T E L L A N O. In un primo tempo si era pensato alla Banca d'Italia...

P R E S I D E N T E. E per quale ragione l'avete scartata?

C A S T E L L A N O. Perché da varie parti ci era stato detto che la Banca d'Italia non ne voleva sapere di questi problemi. Perciò abbiamo pensato di creare un organismo a parte. Fra noi il problema è stato

dibattuto e saremmo giunti alla conclusione di potenziare le strutture ministeriali per non creare un altro carrozzone. C'è da dire, però, che nell'ambito del Ministero si potrebbe realizzare un condizionamento politico ed allora sarebbe opportuno che la persona responsabile di detto servizio abbia una sua autorità, tale da non aver bisogno di un benestare per mettere davanti alle proprie responsabilità una compagnia di assicurazione.

P R E S I D E N T E. Questo è giusto e ci trova pienamente d'accordo.

A M A B I L E. Secondo voi, i costi di distribuzione del sistema assicurativo italiano, rispetto alla vostra esperienza, sono veramente più alti di quelli che esistono in altri paesi europei, oppure sono più alti in relazione al servizio prestato in maniera differente?

C A S T E L L A N O. Abbiamo presenti due esperienze: quella francese e quella statunitense. In Francia vi sono vari tipi di agenti, esiste una diversificazione a seconda del tipo di attività svolta. Ad alcuni le compagnie delegano esclusivamente l'incarico di vendere le polizze, altri agenti sono anche autorizzati ad emetterle direttamente, altri ancora sono autorizzati di stabilire le condizioni di assunzione dei rischi, il tasso, eccetera. Le compagnie compensano gli agenti in modo molto differenziato a seconda della funzione svolta.

A M A B I L E. Non ha idea del costo globale?

C A S T E L L A N O. Finora non ci siamo interessati di questo argomento, però ho la sensazione che, pur tenendo conto della diversa impostazione, fra i due mercati non ci siano grosse differenze; invece c'è una notevole differenza con il mercato statunitense perchè lì esiste un mercato in evoluzione. In quel paese non dico che la polizza individuale vada a morire, ma è certo che si è in presenza soprattutto di assicurazioni cumulative, per categorie, da cui scaturiscono costi di acqui-

10ª COMMISSIONE

22º RESOCONTO STEN. (10 ottobre 1978)

sizione e di gestione notevolmente inferiori. Con una sola polizza, infatti vengono assicurate migliaia di persone e pertanto, all'agente vengono corrisposti compensi unitari inferiori, perchè gli bastano pochi contratti per conseguire moltissimi affari. Ormai, in America, il 50 per cento del portafoglio è rappresentato da polizze cumulative. Con un solo documento vengono assicurati i dipendenti di un ente, gruppi di professionisti, eccetera, ovviamente solamente coloro che desiderano aderire alla polizza. Esistono agenzie con pochissimi impiegati perchè dato il tipo di polizze, i documenti amministrativi sono ridotti al minimo, che amministrano portafogli che nessun nostro agente si sogna di avere.

A M A B I L E. Avete accennato al problema dei danni a cose e a persone e avete espresso l'indirizzo di una maggiore esigenza di tutela per il danno fisico. Vorrei sapere se avete avuto modo di esaminare il problema del danno, indipendentemente dalla colpa, e se su questo punto avete raggiunto delle conclusioni.

C A S T E L L A N O. Il *no fault*? Non lo abbiamo analizzato. Non possiamo affrontare tutto contemporaneamente. In Italia se ne discute da anni. Applicato parzialmente in alcuni paesi, da noi viene « snobbato » dove l'istituto della responsabilità ha tradizioni e sviluppo antichi e consolidati.

P R E S I D E N T E. Possiamo considerare conclusa la vostra visita. Vi preghiamo di farci avere un documento che ci confermi le vostre interessantissime dichiarazioni e possibilmente allarghi ad altri settori la vostra analisi. Vi chiediamo che questo documento sia particolarmente incisivo, anche per quanto riguarda il settore della vigilanza, tenendo conto della necessità di studiare i meccanismi istituzionali, di riorganizzazione di questo istituto, perchè è proprio a questo punto che incontriamo le difficoltà maggiori per il conseguimento di soluzioni organiche. Siamo altrettanto interessati anche al problema della riassicurazione, che è un aspetto particolarmente degno di attenzione. La vostra indicazione è assolutamente

esatta e quindi ci sarà di grande aiuto per la conclusione dei nostri lavori.

Quando poi avremo completato l'acquisizione dei dati per quanto si riferisce specificamente al settore danni a cose e a persone, ci permetteremo di chiamarvi ulteriormente perchè la vostra intuizione circa la possibilità di analizzare questi dati per ricercare soluzioni per il futuro ci interessa moltissimo. Pensiamo di terminare questa indagine tra un paio di mesi e noi ci auguriamo che ci aiuterete nell'analisi di tali dati.

Da parte di qualche forza politica in passato, si è ventilata la possibilità di un diverso tipo di gestione per i due settori: per il settore dei danni alle persone e per il settore dei danni alle cose, esaltando proprio il momento sociale del danno alle persone. Non so quali siano le vostre vere tendenze in ordine a questa problematica, tuttavia ci auguriamo che questa collaborazione potrete darcela, in modo che la nostra indagine possa concludersi con proposte che dobbiamo fare al Parlamento per superare, per molti aspetti, anche l'attuale legislazione che stiamo sforzandoci di adeguare ai nuovi problemi che il settore assicurativo pone alla nostra attenzione.

In sostanza, abbiamo l'impressione di trovarci dinanzi ad un settore in parte invecchiato e in parte incapace di acquisire le dinamiche nuove della società e, quindi, abbisogna di essere incentivato. Di qui una delle ragioni della nostra indagine, che non tende solo ad introdurre elementi di moralizzazione, di razionalizzazione del settore, ma anche di stimolare il comparto assicurativo a meglio fronteggiare i bisogni delle famiglie, delle aziende, della società civile che sono in evoluzione e che hanno di fronte, invece, offerte assicurative che risalgono a 30-40 anni fa. Ciò è dovuto anche a quelle insufficienze di capacità professionali su cui voi giustamente avete messo il dito. Su queste questioni, quindi, il vostro contributo sarà senz'altro prezioso.

Il seguito dell'indagine è rinviato.

La seduta termina alle ore 19,15.