

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
—————

28^a SEDUTA

MERCOLEDÌ 13 DICEMBRE 1978
—————

Presidenza del Presidente de' COCCI
—————

INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE	Pag. 587, 588, 590 e <i>passim</i>	CONRAD	Pag. 588, 590, 591 e <i>passim</i>
CARBONI (DC)594, 595	VELLAT591, 592, 593
FERRUCCI (PCI)	589	WEISSE591, 593, 594 e <i>passim</i>
FORMA (DC)592, 593, 594		
LABOR (PSI)	596		

Intervengono alla seduta, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, per la Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft, l'ingegner Klaus Conrad, membro del consiglio di direzione, il dottor Cristofh Weisse, direttore, e il dottor Peter Vellat, direttore dipartimentale, della Società.

La seduta ha inizio alle ore 17,15.

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 autoveicoli.

Naturalmente il problema dell'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli non può che essere visto nel quadro dei problemi del sistema assicurativo italiano.

Oggi per noi questa è una felice novità perchè, per un complesso di fortunate circostanze, abbiamo in mezzo a noi — ed hanno aderito molto volentieri al nostro invito — i rappresentanti della Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft.

È necessario, pertanto, qualche parola di illustrazione. La Münchener, che ha sede a Monaco, esercita l'attività, in particolare, di riassicurazione ed ha un fatturato di 5,7 miliardi di marchi, pari a 2.500 miliardi di lire italiane (una sola società). È il più grosso riassicuratore professionale del mondo in quanto lavora in circa 120 mercati.

I premi incassati sono riferibili per il 60 per cento al mercato tedesco e per il 40 per cento all'estero. I rami particolari esercitati sono: incendio, furto, RC Auto, *engineering* (CAR montaggio rischi macchine), eccetera.

Quello che è interessante — per questo ho colto a volo l'occasione — è che la Münchener forse è l'unica compagnia che in tale misura al mondo dispone di un centro di ricerca — mi pare che si chiami Ismaning — suddiviso in tre sezioni fondamentali: 1) laboratori fisico-chimici per l'analisi dei materiali particolarmente nell'*engineering*; le rivelazioni permettono interventi preventivi sui produttori delle macchine e tariffe più esatte; 2) reparti di analisi dei sinistri RC Auto per

tipo di macchina e per tipo di riparazione; ciò sia agli effetti preventivi (perchè si è verificato il sinistro?) sia per la determinazione del tempo e del costo delle riparazioni; questo permette una tariffa più esatta sia per i rischi Kasko, sia per la RC Auto in senso più specifico; 3) un laboratorio di prevenzione del furto con l'analisi dei sistemi ed impianti di allarme e sulle misure di sicurezza, nonché sulla possibilità di superare gli impianti di allarme.

Sono presenti all'audizione l'ingegner Klaus Conrad, membro del consiglio di direzione della Münchener e grande specialista in problemi dell'*engineering*, il dottor Cristofh Weisse, direttore della Münchener e specialista nella determinazione dei costi, particolarmente nel campo della responsabilità civile, e il dottor Peter Vellat, direttore dipartimentale, il quale sta prevalentemente a Milano ed è specialista del mercato italiano. Noi dobbiamo essere particolarmente grati al dottor Vellat per questi contatti.

Do senz'altro la parola all'ingegner Conrad. Naturalmente, saremo lieti di apprendere tutto sull'*engineering*, che in Italia, in realtà, è un ramo non molto sviluppato. Saremo lieti, altresì, di sapere più in generale sull'RC Auto come vengono determinate le tariffe in Germania.

In Italia vengono determinate ogni anno entro il 31 dicembre e questo, quindi, è un momento particolarmente caldo, per cui l'argomento è più che mai interessante e di attualità.

Altro problema interessante è come avvengono gli investimenti nel settore assicurativo. In Italia la materia è stata disciplinata di recente da una grossa legge di adeguamento alla normativa comunitaria.

Interesserà, poi, senza dubbio ai colleghi, che in seguito porranno specifiche domande, sapere come opera il controllo sulle imprese in Germania; perchè in Italia ci siamo accorti che le norme riguardanti il controllo sono sì adeguate, sono all'altezza della situazione, però lo strumento di verifica è troppo ristretto, è troppo asfittico, va adeguato, rinnovato, e sono in corso avanzati studi per vedere su quali basi dovremo porre il nuovo sistema di controllo in Italia.

C O N R A D . Signor Presidente, onorevoli senatori, onorevoli deputati, ho preparato qualcosa che vi leggerò direttamente in italiano. Ma quando porrete delle domande, preferirei che il dottor Vellat traducesse quello che dirò in tedesco.

È con molto piacere che siamo venuti in Italia a rispondere ai vostri quesiti e a darvi il nostro parere sul mercato assicurativo tedesco e, in particolare, sui sistemi di prevenzione e sui rapporti tra assicurazione e prevenzione.

Prima di andare *in medias res* permettetemi di darvi qualche informazione sulla nostra compagnia. Il gentile Presidente ha già detto qualche cosa...

P R E S I D E N T E . Ho detto poco e in modo poco preciso.

C O N R A D . No, si è espresso meglio di quanto avrei fatto io.

Ad ogni modo, noi veniamo da Monaco di Baviera, dalla Compagnia riassicuratrice Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft, che è una delle riassicuratrici più importanti del mondo. Lavoriamo — come ha detto il signor Presidente — in 120 paesi. E, in questo senso, la Germania è soltanto uno dei molti campi che ci interessano. Nonostante questo, specialmente il dottor Weisse vi potrà dare le informazioni sulla Germania delle quali avete bisogno, perchè prima di lavorare per la Münchener era direttore di una compagnia di assicurazione strettamente tedesca.

Per il riassicuratore, invece, tutto il mondo è il suo campo e non solo per la realizzazione dei suoi fini finanziari, ma anche per il settore dei servizi. Di che servizi parlo se non sono di natura finanziaria? Sono soprattutto servizi di informazione, talvolta servizi direi missionari, servizi di insegnamento, servizi professionali prestati da ingegneri, medici, avvocati. Facendo un breve accenno, noi abbiamo 90 ingegneri laureati nella nostra compagnia. Nelle nostre relazioni con tante compagnie in quasi tutti i paesi del mondo, parlando con uomini di affari in Giappone, in Africa, in Argentina, incontriamo una moltitudine di problemi su tutti i rami di assicurazione, dell'economia, della

tecnica moderna; incontriamo anche delle situazioni particolari, o dobbiamo aiutare i nostri amici a trovare una soluzione del loro problema particolare. E può darsi che la soluzione trovata in un paese si può modificare in tal modo che serve a risolvere il problema altrove. Così l'assicuratore non solo funziona come un raccoglitore di dati, ma digerisce i dati raccolti, ne trae conclusioni, tenta di pronosticare delle tendenze. Se si incontra una nuova idea in America, se ne fa una valutazione critica e, se pare una buona idea, si tenta di introdurla in altro paese con un nostro cliente, cioè un assicuratore locale.

Una delle nuove idee provenienti dell'America, al momento è tutta basata sul rischio; su questo si potrebbe parlare per ore. Ma l'idea pertinente a questa riunione è che ogni rischio si può o evitare, o ridurre, o trasferire, o correre se stesso. Pare semplice e logico, ma fa parte di un sistema teorico abbastanza complesso. Nel nostro concetto, evitare il rischio vuol dire non andare in macchina; trasferire il rischio vuol dire assicurarlo; ridurre porta ai sistemi di prevenzione (dei quali si può parlare più dettagliatamente più tardi).

Un'altra idea che abbiamo assorbito da un paese, digerito e portato in altro paese è quella dell'assicurazione tecnica: assicurazione guasti alle macchine del tipo elettronico, perdita del beneficio. Queste assicurazioni furono sviluppate in Inghilterra e in Germania e le abbiamo esportate, per esempio, in Giappone.

Questo tipo di riassicurazione, non incendio e non furto, ma guasti alle macchine — come ho detto — naturalmente è di grande importanza in paesi industrializzati. In Germania, per esempio, la relazione fra premi vita incassati per incendio industriale e guasti alle macchine è di 4 a 1. In Italia questa relazione, invece, è di 30 a 1 (30 premi industriali incendio. 1 guasti alle macchine); in Germania, ripeto, è di 4 a 1. Vuol dire che in Italia l'industria è fortemente sottoassicurata in campo guasti alle macchine. La questione è inutile? Non lo credo; credo che in Italia si debbano missionare gli industriali privati e pubblici sui rischi tecnici come si

è missionato i paesi europei 200 anni fa sui rischi d'incendio.

Per tornare al concetto di prevenzione nel ramo RC Auto, ho portato la descrizione del nostro istituto Ismaning; ed il dottor Vellat avrà la gentilezza di tradurre quello che io prenderò da questa relazione più dettagliata.

Ricordiamo, come già accennato dal Presidente, questo centro di ricerca tecnica ad Ismaning, che si compone fundamentalmente di due Istituti: uno per la ricerca scientifica nell'ambito delle assicurazioni ingegneri, cioè quelle cosiddette tecniche (guasto macchine, montaggio CAR) e l'Istituto per la ricerca nell'ambito dell'assicurazione RCA.

I costi di gestione di questo centro sono di 10 milioni di marchi l'anno, pari a circa 4 miliardi e mezzo di lire italiane, di cui circa un terzo assorbiti dall'Istituto della ricerca tecnica nell'ambito dell'RC Auto.

Nel centro sono impiegati complessivamente 120 collaboratori. Le tre sezioni principali dell'Istituto di ricerca dell'RC Auto sono: quella della dimostrazione dei sinistri; quella della ricerca della riparazione; quella, infine, della ricerca del comportamento del guidatore, costituita da un grosso simulatore di guida, che compie queste analisi.

Nella prima sezione, quella che si occupa dell'analisi e della dimostrazione dei sinistri, c'è un grosso impianto, che simula l'incidente, l'impatto della vettura in determinate condizioni contro un'altra autovettura o contro un muro. In questo reparto vengono fatte, poi, le dovute analisi dei vari tipi di possibilità di incidente e di come una vettura reagisce tecnicamente dopo un determinato tipo di incidente.

In questo Istituto si fanno anche dei *test* di paragone tra i diversi tipi di automobile nelle stesse condizioni di incidente, e si può valutare, quindi, il comportamento di diverse vetture nell'identico incidente.

Nella seconda sezione, quella che si interessa della ricerca sulle riparazioni e che è praticamente la concatenazione logica della prima, si analizzano i costi di riparazione delle macchine e si studiano i metodi più economici di riparazione.

Nella terza sezione, quella del simulatore di guida — sulla quale penso di non dilun-

garmi perchè tutti conoscono il simulatore per l'addestramento dei piloti — si cerca di individuare in modo scientifico i fattori negativi: tipo di strade, alcool, ponti, età del guidatore.

A questo punto è importante chiedersi a che cosa è servito tutto questo.

In primo luogo, si è avuta una diminuzione effettiva dei costi di riparazione sui modelli di automobili esistenti in Germania. È stato provato, ad esempio, che per i danni parziali alle vetture non è necessario riverniciare tutta la vettura, perchè si sono realizzate miscele di vernici che consentono, anche nel caso di vernici metallizzate, che sappiamo sono le più delicate, di fare riparazioni a costi di gran lunga inferiori.

In secondo luogo, da questa attività è scaturito che le case produttrici di automobili oggi collaborano con questo Istituto e quando creano nuovi modelli di macchine le costruiscono in modo che le riparazioni risultino più facili e sotto il profilo tecnico e sotto quello economico.

Se mi è consentito, vorrei spiegarvi brevemente l'altra attività del centro tecnico, e cioè quella che non si occupa delle automobili; ossia, fundamentalmente essa si occupa della stessa cosa o lavora nello stesso modo, ma solo su impianti di macchine più complicate: grosse turbine a vapore, reattori, macchine per fabbricare utensili.

Caratteristica essenziale di questo centro ci sembra il fatto di essere una istituzione autonoma ed indipendente, cioè non appartenente ad un gruppo o ad un produttore. Questo centro vuole semplicemente prevenire i sinistri e contribuire a diminuire i costi dei sinistri. Non vende niente e può liberamente e pubblicamente fare dei paragoni tra i diversi prodotti.

Penso che quanto ho detto sia sufficiente come introduzione e quindi siamo a disposizione per rispondere alle vostre domande inerenti sia al campo dell'ingegneria sia a quello dell'RC Auto.

F E R R U C C I . Vorrei porre tre domande.

La prima è questa: quali sono le procedure ed i tempi di liquidazione dei sinistri RC

Auto in Germania e soprattutto per i danni a persone? Per questi ultimi quali sono i criteri di valutazione dei danni adottati dalla giurisprudenza? Esiste il danno morale e di che entità è mediamente? È uguale per tutti?

Seconda domanda: qual'è la distribuzione degli incassi tra i vari rami di assicurazione? Ci potete fare un quadro dell'entità dei premi e dei tipi di garanzie, dei sistemi di vendita del ramo vita e del ramo malattie?

Terza domanda: avete rilevato, nella nostra conoscenza dei vari mercati, se il mercato italiano offre in genere agli assicurati garanzie più o meno ampie alle loro reali esigenze rispetto a ciò che avviene negli altri paesi?

P R E S I D E N T E . Ricordo che nella mia introduzione avevo accennato al nostro interesse di conoscere come vengono determinate le tariffe in Germania in genere e, viene da se, quale funzione hanno gli studi preventivi che fate voi anche per quanto riguarda l'analisi dei sinistri, eccetera.

C O N R A D . La liquidazione sinistri RC-Auto in Germania non è stata sempre molto efficiente, e soprattutto nei primi anni dopo la seconda guerra mondiale gli assicurati hanno spesso fatto ricorso ai tribunali.

Alla fine degli anni '50, inizio anni '60, tuttavia, ci si è resi conto che il dilungarsi nella liquidazione sinistri RC Auto comportava non solo una perdita economica globale a livello nazionale, ma anche dei grossi svantaggi a livello delle compagnie assicuratrici stesse.

Se si contribuisce a liquidare il più in fretta possibile i danni alle persone, mettendo queste persone nella condizione di avvalersi dei migliori medici, si è constatato che tale sistema porta ad una diminuzione del costo globale del sinistro.

Per questo oggi la prassi, in Germania, è quella di non aspettare che l'assicurato formuli una pretesa d'indennizzo ricorrendo, normalmente, ad un legale; pertanto, l'assicuratore cerca di rendersi il più presto possibile conto, in base alle indagini sul sinistro, della situazione e cerca poi di avvicinare il

sinistrato per proporgli e concordare una soluzione soddisfacente.

In più, bisogna dire che ad accelerare la liquidazione dei sinistri RC Auto ha contribuito il fatto di compromessi tra le compagnie assicuratrici stesse coinvolte nei sinistri le quali distribuiscono, a seconda dell'entità della partecipazione al sinistro, il sinistro stesso tra di loro. Questo ha contribuito ad un'ulteriore rapidità nella liquidazione, senza che la questione della colpevolezza sia stata chiarita definitivamente.

Per esempio, per il passeggero di una macchina che ha un incidente con un'altra macchina, non è determinante il fatto che questo cerchi la rivalsa nei confronti del conducente della propria macchina o di quello dell'altra. Questo sotto il profilo materiale.

Questo tipo di ripartizione del sinistro tra le compagnie esiste anche con l'Assicurazione nazionale sociale tedesca, cioè la mutua statale. In base a questo sistema solo meno dell'1 per cento dei sinistri va a finire in tribunale.

Nella media, si può dire che la liquidazione di un sinistro materiale duri due mesi; direi, anzi, che questo è più un valore massimale che di media.

Quanto ai danni a persone la valutazione del tempo è meno facile. Comunque, si può dire che dopo due anni la gran parte di questi danni è liquidata.

È chiaro che quando si verificano incidenti che, per il risanamento delle persone durano per molto tempo, i sinistri rimangono aperti oltre i due anni che ho detto.

Il risarcimento del sinistro per danni a persone comprende il risarcimento materiale più un risarcimento immateriale che io ritengo sia quello che è chiamato « morale ».

Il danno morale dipende solo dalla gravità dell'incidente alla persona; per il resto, è uguale per tutti. Vi sono casi per i quali — come danno morale — vengono attribuite delle rendite; inoltre, sotto il profilo materiale vengono pagate le perdite di reddito.

In linea di massima il sinistrato deve essere messo materialmente nella condizione antistante al sinistro; in più, deve essere valutato il danno morale.

Nell'ambito dei danni materiali devono anche essere risarciti i cosiddetti mancati servizi; cioè, se viene uccisa una madre che abbia dei bambini, il servizio dell'educazione di questi bambini deve essere risarcito.

Mi pare di aver risposto alla prima domanda postaci dall'onorevole senatore.

La seconda domanda riguardava la distribuzione degli incassi tra vari rami dell'assicurazione.

Forse, abbiamo delle cifre esatte da sottoporre alla vostra attenzione; dateci il tempo di controllare. L'onorevole senatore aveva anche chiesto come si vende l'assicurazione vita e malattia in Germania.

WEISSE. Indicativamente il ramo incendio è di 1 miliardo e mezzo di marchi che corrispondono a 660 miliardi di lire, circa, intendo il ramo incendio solo industriale senza i rischi ordinari, semplici, di abitazione. I rami *engineering*, rami tecnici di ricostruzione e guasti macchine, sono di 800 milioni di marchi, cioè circa 350 miliardi di lire. La RC Auto è circa di 6,3 miliardi di marchi, che sono 2.750 miliardi di lire. Purtroppo non abbiamo il dato per il ramo vita. Il totale di 14 miliardi di marchi non comprende la vita.

Per quanto riguarda la vendita del ramo vita in Germania, la parte prevalente viene venduta da parte di agenti che operano professionalmente, cioè che esercitano questa professione a pieno tempo, esclusivamente per una compagnia. Una piccola parte viene venduta attraverso agenti secondari il cui compito, però, è più di segnalazione che di vendita effettiva perchè non sono in grado, professionalmente, di consigliare il cliente. Questi agenti secondari prendono commissioni, ma non uno stipendio.

La forma prevalente di assicurazione vita venduta in Germania è la forma mista, cioè con la copertura morte e la parte di risparmio. Bisogna dire, però, che la forma che porta solo il rischio morte sta avanzando in relazione a quella mista.

La commissione di acquisizione degli agenti a pieno tempo è dal 25 al 30 per mille della somma assicurata, con un tetto che è tra l'80 e il 90 per cento del premio di primo anno. In più, a partire dal secondo anno vi è

una commissione di incasso che è circa dell'1 per cento del premio annuo. Gli agenti parziali prendono dal 10 al 15 per mille, con un tetto del 50 per cento del premio di primo anno e non hanno commissioni di incasso.

La conclusione del contratto di assicurazione vita viene effettuata o da un agente principale o da un ispettore della Compagnia nel caso in cui il cliente sia stato segnalato da un agente parziale. Oltre a questi agenti esistono anche quelli multicompanie, i quali si può dire che hanno una percentuale sul mercato di circa il 20 per cento.

VELLAT. In quanto alla terza domanda se l'Italia offre agli assicurati più o meno le stesse coperture che noi applichiamo negli altri Paesi, possiamo dire che nella nostra ottica l'Italia offre coperture che restano nell'ambito delle nazioni industrializzate, cioè che si mantengono ad un livello che si incontra nelle nazioni industrializzate. Quello che abbiamo constatato, come abbiamo già accennato, è che secondo noi vi è una grande lacuna, che non ci siamo spiegati del tutto, nel campo delle coperture *engineering*. Abbiamo sentito prima che il rapporto tra premio incendio industriale e premio *engineering* in Germania è di 4 a 1, mentre in Italia è di 30 ad 1. Vi è, dunque, un divario che noi non siamo riusciti a spiegarci completamente.

CONRAD. Tutti i rami tecnici comprendono i rischi del costruttore, per esempio, ma non tutti si possono comparare con l'incendio industriale. Per questo facciamo la comparazione soltanto tra incendio industriale e guasto alle macchine, perchè le macchine sono nell'industria che è assicurata contro l'incendio. Vediamo che in Italia il rapporto fra fatturato per ramo incendio industriale e fatturato per guasto alle macchine è di 30 a 1, contro il 4 a 1 riscontrabile in Germania.

VELLAT. Il volume è particolarmente piccolo per un Paese industrializzato come l'Italia. È questo il punto che ci ha dato nell'occhio. Inoltre, vi è da dire che i danni diretti da incendio sono molto meno svilup-

pati, molto meno prodotti come per esempio in Germania. Poi, per il ramo vita in Germania abbiamo compagnie specializzate che vendono i cosiddetti rischi tarati, che sono molto venduti attraverso una rete di venditori specializzati in questo tipo di assicurazione. Abbiamo visto che in Italia non avviene altrettanto. Si può dire che l'Italia, in genere, offre le stesse coperture dei Paesi industrializzati ad eccezione di coperture molto centralizzate.

C O N R A D . Una ragione di questa mancanza può essere, ad esempio, per il guasto alle macchine, dipendente dal fatto che una gran parte dell'industria italiana è nazionalizzata e può darsi che in questi enti dello Stato non si senta le necessità di assicurarsi. In Germania, invece, abbiamo grandi enti che si assicurano e si comportano esattamente come una ditta privata.

V E L L A T . Per esempio, il comune di Monaco di Baviera si assicura in questi rami come qualsiasi ditta privata; la Volkswagen, che ha il 40 per cento statale, si assicura come la Mercedes che invece è privata.

Non c'è differenza di comportamento in questo senso.

C O N R A D . Solo la posta e la ferrovia statale che non sono assicurate.

P R E S I D E N T E . Invece in Italia le Poste sono assicurate. C'è una tendenza ad assicurare, magari dando la preferenza alla compagnia di Stato che è l'ASSITALIA.

F O R M A . Le risposte molto precise alle domande del collega Ferrucci hanno fatto in parte superare la richiesta di alcuni chiarimenti. L'esposizione del Presidente sulla struttura della Compagnia e sull'alta cura che la Compagnia pone nella ricerca tecnica è meritevole di meditazione e noi lo faremo quando rileggeremo in riassunti di questa audizione.

Desidero, quindi, porre solo una domanda di carattere tecnico. Il Presidente ci ha illustrato alcune conseguenze che hanno avuto le iniziative di ricerca tecnica della Società

sugli incidenti, non solo per quanto riguarda la responsabilità civile rispetto alla fornitura e al genere dei beni, ma anche per quanto riguarda il risparmio anche per gli assicurati in conseguenza delle riparazioni dei danni. C'è una conseguenza indiretta, forse più difficile da individuare, che le iniziative di ricerca delle Società possono avere avuto sul piano della moralizzazione del mercato?

Per quanto riguarda una risposta già data, desidero chiedere una ulteriore precisazione. In merito all'organizzazione delle assicurazioni, alla vendita dell'assicurazione, alla clientela dell'assicurazione, è già stato detto molto bene. Incidentalmente si è parlato anche di coloro che rappresentano più assicurazioni. Vorrei ora sapere più precisamente qual è, in Germania, l'andamento dei *brokers*, cioè dei fornitori dei clienti e non dei venditori delle compagnie. Sul piano generale, inoltre, poichè stiamo studiando la ristrutturazione e il controllo delle nostre società di assicurazione, anche in relazione al prossimo avvento del MEC in questo settore, ci interessa sapere quali sono, in Germania, le caratteristiche del sistema di controllo sulle società assicurative, sui bilanci delle società assicurative e delle altre società commerciali in particolare, e quali sulle liquidazioni dei sinistri.

Il Presidente, prima, rispondendo al senatore Ferrucci, ci ha parlato dei tempi di liquidazione, delle difficoltà che si incontrano e dei rimedi adottati per il superamento di queste difficoltà. Ecco, ci sono delle norme di ordine morale, delle norme di ordine giuridico che regolano i tempi e i modi di liquidazione del sinistro? Mi riferisco in particolare ad alcuni tentativi che abbiamo fatto recentemente per accelerare questi tempi, soprattutto sul piano della responsabilità civile e del danno alle persone.

Infine, i premi assicurativi sono regolati dalle leggi di mercato oppure subiscono interventi pubblici condizionatori?

Sul piano ancora più vasto del prossimo intervento del Mercato europeo, quali sono le previsioni sul nuovo mercato, soprattutto per quanto riguarda la responsabilità civile e i danni, per quanto riguarda un ampliamento ed una introduzione di nuove società con

nuovi criteri, con nuove possibilità, con diverse condizioni rispetto all'andamento dei capitali, all'impiego dei capitali da parte di nuove società europee in Italia? Quale sarà l'andamento delle società di riassicurazione in questo più vasto mercato? Quale sarà, in questo nuovo mercato, l'andamento della loro Società e soprattutto delle società di riassicurazione?

V E L L A T . Sulle conseguenze che possono avere avuto le iniziative di ricerca e di studi della Società sul piano della moralizzazione del mercato possiamo dire che in Germania si è verificata un'effettiva moralizzazione. Oggi in Germania è molto difficile farsi pagare dei conti di riparazione della macchina fuori da un contesto reale e tecnico, perchè tutti i tipi di macchina sono schedati e analizzati come tempi di riparazione, come costi di riparazione, come materiali di riparazione. La tariffa casco-auto, per esempio, che in Germania è abbastanza diffusa, si basa esclusivamente su questi dati di ricerca.

F O R M A . Io mi riferisco soprattutto ad un discorso politico. So che non è loro compito rispondere a questo discorso politico, però una risposta in questo senso può essere per noi un indice che ci può permettere di trarre certe conseguenze. Quando parlavo di moralizzazione del mercato intendevo riferirmi anche allo studio degli incidenti, allo studio delle cause e delle concause, a quale era l'effetto di questi studi sugli abusi contro le assicurazioni, abusi che purtroppo dobbiamo constatare sono molto diffusi.

V E L L A T . Mi spiego con un esempio: se in Germania un'auto ha un parafrangente danneggiato, non è possibile che il proprietario dell'auto si faccia riparare il parafrangente ed anche un pezzo della portiera. Questo è un primo punto a vantaggio dell'assicuratore, ovviamente. In più si sa esattamente quanto tempo di lavoro occorre per riparare o sostituire questo parafrangente. Questa forse si può definire una moralizzazione nel senso che diceva lei. Questo va a scapito, forse, in

un certo senso, dell'industria di riparazione delle auto.

Il premio viene determinato sulla somma dei sinistri pagati e se questo rimane in un certo contesto è chiaro che è più controllabile. Non possiamo dire di aver constatato che dopo quest'azione vengono sinistrati meno parafrangenti, però possiamo dire che quando il parafrangente è sinistrato, c'è una altissima probabilità che si paghi solo il parafrangente e a dei costi tecnici. Non so se questa era la risposta che desiderava avere.

Circa una influenza dei *brokers* in Germania, possiamo dire che una grossa parte delle grandi industrie ha costituito degli uffici propri che curano il piazzamento. Ci sono poi i *brokers* indipendenti che affrontano dei grossi rischi industriali. I rischi piccoli dei *brokers* non ci interessano molto; i rischi medi, direi di sì; per quanto riguarda i rischi molto grandi è per me difficile indicare una percentuale, perchè come riassicuratore non ho molto a che fare con i *brokers* per l'assicurazione diretta. Ci sono tre, quattro, cinque ditte di *brokers* influenzabili... non si può dire che crescano o diminuiscano molto. La situazione è piuttosto statica.

W E I S S E . In linea di massima si può dire che il controllo sull'assicurazione in Germania è un controllo completo su tutta l'attività dell'assicuratore: cioè un controllo sulla tariffa, sulle condizioni generali di polizza, sul bilancio, sugli investimenti. Bisogna aggiungere, però, che tale controllo lascia certi margini di libertà di manovra individuale all'impresa. Ogni compagnia manda alla fine dell'anno all'autorità di controllo il bilancio con, allegata, la documentazione dettagliata che spiega ogni singola posizione del bilancio stesso. Questo commentario e il bilancio permettono un controllo dalla scrivania del funzionario di controllo.

Inoltre vengono effettuati dei controlli *in loco*, che in media non dovrebbero superare i cinque anni per compagnia e che vengono espletati senza preavviso. Tali controlli vengono effettuati da 8-10 funzionari del controllo e durano circa tre settimane in media,

10ª COMMISSIONE

28º RESOCONTO STEN. (13 dicembre 1978)

Il controllo praticamente spazia su tutta l'attività dell'azienda, dalla posta ai protocolli del consiglio di amministrazione. Nell'ufficio di controllo sono impiegate circa 400 persone.

C A R B O N I . A quale organo è affidato il controllo?

W E I S S E . Ad un organo del Ministero dell'economia. Originariamente apparteneva al Ministero di giustizia, ma poi, con l'avvento diciamo dell'economia industriale, è stato spostato.

Quanto alla liquidazione sinistri, non esistono norme morali o tempi giuridici. Si può dire che dei sinistri globali di una compagnia, dopo il primo anno — cioè nell'anno del sinistro — il 75-80 per cento è liquidato.

F O R M A . Mi scusi, ma se ho capito bene è la qualità dell'offerta e non la legge, che regola secondo il mercato anche questo aspetto.

W E I S S E . Sì. Come si è detto prima, la liquidazione sinistri dopo la guerra era di qualità scadente in Germania. È stata migliorata perchè ci si è accorti che conveniva alle compagnie stesse, per offrire un miglior prodotto, diminuire il massimo possibile la durata della liquidazione.

In questo contesto è forse importante dire che molti assicurati si rivolgono direttamente al consiglio di amministrazione delle compagnie e che, d'altra parte, il consiglio di amministrazione di una compagnia può essere revocato nella sua funzione dall'autorità di controllo.

C O N R A D . Leggo di tanto in tanto che il tale assicurato ha scritto al consiglio di controllo in questi termini: nel vostro dipartimento ho avuto un certo danno, è trascorso del tempo; perchè non fate qualcosa? Così dalla cima si può influenzare la liquidazione dei danni.

W E I S S E . Quanto alla determinazione dei premi di assicurazione, solo due rami sono determinati dall'ufficio di controllo: il ra-

mo vita e il ramo RC Auto. Il premio per l'assicurazione vita è praticamente non modificabile, cioè è fissato attraverso l'autorità di controllo e per ogni singola compagnia.

Vi può essere una differenza da compagnia a compagnia, però la compagnia deve sottoporre la sua tariffa all'autorità di controllo e se prova, per esempio, che paga minori commissioni è lecito che chieda un premio minore.

Nel ramo RC Auto viene determinato prima il premio tecnico sulla base dei dati di mercato che vengono forniti da tutte le compagnie. I caricamenti, invece, sono individuali per compagnia e debbono essere provati di fronte all'autorità di controllo.

Questo vuol dire che la concorrenza nell'offerta è data dalla differenza dei caricamenti.

La media dei costi di caricamento del mercato tedesco RC Auto nel 1977 era del 16,9 per cento.

C A R B O N I . Che cosa è compreso in tale costo?

W E I S S E . È comprensivo delle spese amministrative e di commissione, ma non delle spese di liquidazione sinistri. Quella di includere nel costo le spese di liquidazione credo, infatti, che sia una specialità italiana.

I costi di liquidazione sinistri in Germania di media assommano all'8-10 per cento del premio complessivo.

Per quanto riguarda le differenze dei premi richiesti dalle singole compagnie, dirò che c'è una oscillazione massima del 10 per cento. Questo dipende ovviamente in parte dalle condizioni che una compagnia fa alla sua rete agenziale, ma in parte anche dall'efficienza della sua amministrazione interna.

Si può constatare peraltro che utilmente i costi dichiarati ufficialmente, per quanto riguarda la RC Auto tedesca, sono in diminuzione; il che vuol dire che ci possono essere degli spostamenti di costi all'interno delle aziende, visto che — come abbiamo constatato — la concorrenza si gioca sul caricamento.

C O N R A D . Noi riteniamo che, nell'ambito delle nuove direttive del Mercato comu-

ne europeo, non si verificheranno grosse corse da un mercato all'altro; quindi neppure una corsa in Italia.

Questo peraltro, secondo il mio parere, vale per il settore non industriale. Anche nell'ambito industriale, tuttavia, pensiamo che non si avranno dei movimenti notevoli perchè le grosse industrie internazionali già oggi hanno la possibilità, attraverso dei *brokers* e le succursali delle compagnie del loro Paese, di trovare forme adeguate e conosciute per la copertura dei loro rischi.

La crescente integrazione europea, comunque, anche nell'ambito di una armonizzazione delle leggi del Mercato comune, non crediamo — ripeto — che provocherà dei grossi cambiamenti o dei grossi movimenti. Forse qualche ditta di brokeraggio avrà inizialmente un'attività più sostenuta essendo a conoscenza di più mercati e potendo quindi spiegare, ad esempio, ad un cliente italiano l'eventuale maggiore convenienza di assicurarsi con una compagnia olandese. Riteniamo comunque che la cosa rimarrà entro limiti accettabili.

Desidero ribadire peraltro che i grossi gruppi hanno già da anni le loro succursali nei vari mercati — basta pensare alle succursali americane e inglesi in Germania e in Italia — e non si può certamente dire che questo abbia rivoluzionato il mercato.

Per quanto concerne noi come riassicuratori, posso dire che, a nostro parere, non cambierà niente. Per natura, infatti, noi operiamo su tutti i mercati; tutt'al più da una armonizzazione della legislazione europea ci potrebbe derivare una facilitazione nel nostro lavoro.

C A R B O N I. Vorrei rivolgere soltanto alcune domande di carattere marginale rispetto all'ampia panoramica che è stata fatta, una delle quali è legata anche alla natura della società di cui ci stiamo occupando. Ci troviamo infatti di fronte ad una compagnia di riassicurazione; vorrei pertanto sapere quali sono i tipi di trattato di riassicurazione con i quali si dà normalmente copertura al ramo RC Auto; inoltre — questo è un altro aspetto che, a mio avviso, sarebbe utile conoscere — quali sono i tipi di investimen-

ti ammessi a copertura del margine di solvibilità e delle riserve tecniche; se vi sono percentuali rigide per le varie forme, nel caso che si viano diverse forme; infine qual è anche il trattamento finale per i beni indicati a copertura del margine. Quest'ultimo è uno degli aspetti che anche ultimamente abbiamo dovuto affrontare sul piano legislativo.

C O N R A D. Per quanto riguarda i tipi di trattato di riassicurazione nell'ambito dell'RC Auto in Germania, dirò che una forma diffusa è il trattato in quota, basato sulla partecipazione proporzionale del riassicuratore insieme all'assicuratore ad ogni singolo rischio. Praticamente si tratta di una coassicurazione, una partecipazione completa all'andamento del ramo dell'assicuratore.

C A R B O N I. Questa è dunque la forma più diffusa?

C O N R A D. Questa è una forma molto diffusa in Germania. Al di sopra di questa quota c'è poi l'eccedente di sinistro. Debbo aggiungere però che questo tipo di trattato differisce moltissimo da Paese a Paese. In altri termini, praticamente, ogni mercato ha la sua prevalenza.

P R E S I D E N T E. Del vostro fatturato, della mole dei vostri premi — 5,7 miliardi di marchi — quale percentuale fa capo, grosso modo, all'RC Auto?

W E I S S E. Un miliardo e 100 milioni di marchi; quindi un 20 per cento.

Per quarto riguarda la seconda domanda, ci sono degli elementi legali per gli investimenti a copertura delle riserve tecniche. I principi fondamentali che regolano gli investimenti sono quattro, tutti elencati nella legge: sicurezza, liquidità, rendita e diversificazione. C'è poi un limite percentuale di investimento che non deve essere superato. In terreni il massimo è il 25 per cento del totale e in azioni il 15. Per queste ultime, inoltre, sussiste il limite del 10 per cento per le azioni di un'unica impresa. Per le ob-

10ª COMMISSIONE

28° RESOCONTO STEN. (13 dicembre 1978)

bligazioni bisogna chiedere l'autorizzazione, ad eccezione di quelle della federazione degli Stati o di istituzioni di diritto pubblico. Le obbligazioni ammesse alla contrattazione in borsa possono essere prese a copertura; quelle non ammesse alla contrattazione in borsa, se qualcuno chiede di metterle a copertura di riserve, di solito una banca si preoccupa di chiedere l'autorizzazione. Infine esiste la possibilità di ipoteche, per le quali è prevista una procedura molto dettagliata.

L A B O R . Avete tipi speciali di polizza di riassicurazione anche per i danni che subiscono i lavoratori, o tutto si svolge attraverso le grandi assicurazioni della DGB?

Desidero poi dare un'informazione. Lei ha parlato delle aziende a partecipazione statale italiana; l'ENEL ha la propria vecchia assicuratrice (MEIE); l'ENI ha l'AGIP assicurazioni, che poi a sua volta riassicura; l'IRI ha la piena autonomia di ciascun gruppo: ad esempio all'interno della FINSIDER esiste l'Ufficio centrale assicurazioni.

W E I S S E . L'AGIP assicurazioni, però, non è una compagnia.

L A B O R . Ma riassicura.

W E I S S E . È un ufficio di piazzamento.

L A B O R . Non solamente; secondo i casi: a volte autonomamente o in collaborazione con alcune compagnie olandesi e mi incuriosiva sapere se voi avete dei rapporti non soltanto per quanto riguarda le macchine, ma anche per quanto si riferisce alla DGB.

W E I S S E . La compagnia del sindacato tedesco è una delle nostre maggiori clienti.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, ringrazio i nostri ospiti per aver accolto l'invito da noi rivolto e li ringrazio soprattutto per le esaurienti risposte che ci hanno fornito, particolarmente importanti ai fini dei contatti futuri che avremo con i rappresentanti di compagnie europee e americane.

C O N R A D . È stato un piacere e un onore per noi essere ascoltati.

P R E S I D E N T E . Il seguito dell'indagine conoscitiva è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 19,05.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. RENATO BELLABARBA