

**SENATO DELLA REPUBBLICA**  
————— VII LEGISLATURA —————

**COMITATO PARITETICO**

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

**INDAGINE CONOSCITIVA SULL'ASSICURAZIONE  
OBBLIGATORIA DEGLI AUTOVEICOLI**

(articolo 48 del Regolamento)

**Resoconto stenografico**  
—————

**17<sup>a</sup> SEDUTA**

**MERCOLEDÌ 31 MAGGIO 1978**  
—————

**Presidenza del Presidente de' COCCI**  
—————

## INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 323, 324, 325 e <i>passim</i>	CANZIAN . . . . .	Pag. 323, 324
AMABILE (DC) . . . . .	327, 329, 332	SCHENON . . . . .	325, 327, 328
FELICETTI (PCI) . . . . .	331		
GOTTARDO (DC) . . . . .	326, 327, 328		

*Intervengono alla seduta, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, il dottor Luciano Canzian, segretario generale del Sindacato nazionale funzionari imprese assicuratrici, ed il dottor Luciano Schenon, segretario aggiunto dello stesso sindacato.*

*La seduta ha inizio alle ore 10,30.*

F E R R U C C I, 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 auto-veicoli.

Per l'esattezza, siamo giunti alla 17<sup>a</sup> seduta del nostro Comitato paritetico ed abbiamo il piacere, oggi, di avere in mezzo a noi gli esponenti del Sindacato nazionale funzionari imprese assicuratrici e precisamente il segretario generale dottor Luciano Canzian ed il segretario aggiunto dottor Luciano Schenon.

Noi vi abbiamo inviato del materiale illustrativo e voi avreste dovuto mandarci un vostro documento. Se ciò non è avvenuto potrete mandarcelo dopo, tenendo conto anche del dibattito che si svolgerà, onde possa apparire negli atti parlamentari definitivi.

L'indagine è bicamerale; ed è, quindi, svolta insieme dai due rami del Parlamento con un Comitato misto, in seguito ad intese tra i due Presidenti.

Prima di tutto, naturalmente, ci occupiamo della RC Auto, che ha bisogno, probabilmente, di aggiustamenti e di integrazioni. È legittimo anche avere una prospettiva di una più vasta riforma nel futuro, inserendovi questi problemi. Basti pensare, ad esempio, al fondo vittime della strada nelle sue funzioni nei riguardi delle aziende in dissesto: probabilmente, in ogni caso, occorrono delle correzioni anche da questo punto di vista. Si parla molto, oggi, della necessità del blocco del portafoglio. Ad esempio l'indennizzo diretto, secondo alcuni colleghi, doveva essere solennemente previsto

in una legge. Ma in ogni caso almeno in un primo tempo doveva esservi un accordo tra le compagnie.

È emerso, con concordia di enunciazioni, che il male dei mali è dato dall'assenza di un servizio di controllo adeguato e robusto.

Abbiamo avuto il provvedimento (n. 1749 della Camera e n. 460 del Senato), che vedremo presto pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale*. Quindi, per quanto riguarda l'adeguamento della disciplina legislativa del ramo danni alla normativa comunitaria, abbiamo fatto una tappa importantissima. Ci sono stati anche degli ordini del giorno per integrare la nuova legislazione.

Ci avviamo anche ad un adeguamento nel ramo vita alla normativa comunitaria; ciò porrà più che mai l'accento sulla necessità di riformare probabilmente la partecipazione pubblica nel settore. Direi insomma, senza scendere in ulteriori dettagli, che questo è un po' lo schema entro il quale ci muoviamo.

La parola al dottor Canzian.

C A N Z I A N. Ringrazio il Presidente per averci convocati. Come sindacato ci siamo fatti sentire con un telegramma e per la verità pensavamo che questo incontro ci sarebbe stato preannunciato con un certo margine di tempo; così non è stato, per cui ci siamo trovati un po' in difficoltà a preparare un documento che restasse agli atti. Ad ogni modo, ve lo faremo avere.

Noi rappresentiamo, in pratica, circa l'80 per cento degli addetti al nostro settore, quello dei funzionari e quindi abbiamo la possibilità di dare notizie concrete e dirette.

Per quanto mi concerne, parlerò sotto il profilo generale ed il mio collega parlerà, invece, sotto il profilo tecnico più particolareggiato per quanto concerne la RC Auto, in quanto, essendo anche liquidatore di sinistri, conosce bene i problemi e vi può suggerire dove stanno i difetti e come si può fare per correggerli.

Per quanto concerne il problema generale, è inutile fare un discorso lungo. Le carenze le abbiamo viste nel passato quando nel settore si è data una grossa massa di concessioni a gestire questo tipo di attività. In

10<sup>a</sup> COMMISSIONE

17° RESOCONTO STEN. (31 maggio 1978)

pratica, qualche anno prima che la legge uscisse, sono sorte come funghi un sacco di compagnie. Io facevo parte di quella Commissione, in quel tempo, e quindi ho visto come andavano le cose.

**P R E S I D E N T E.** Mi scusi se la interrompo, ma vorrei sapere se ci furono delle resistenze.

**C A N Z I A N.** Lo stavo dicendo: ci furono delle resistenze decise; non solo, ma in certi casi si è anche dato parere sfavorevole e poi è stato concesso lo stesso. Si giustificava, a quel tempo, dicendo che quella gente aveva rispettato tutto quello che era stato richiesto per cui non c'erano motivi per non dare queste autorizzazioni.

Mi ricordo che in quella Commissione si è cercato di aumentare i capitali che dovevano far parte del capitale sociale della società proprio per rallentare, perlomeno, o per garantire in qualche modo queste possibilità di tranquillità nei confronti non solo dell'utente; perchè l'utente, con tutta probabilità, nel momento in cui va ad assicurarsi non sta a vedere se il capitale della società è grosso o meno; vede le condizioni che gli fanno. A quel tempo, queste società, che sorgevano alla garibaldina, diciamo così, per conquistarsi il mercato in attesa della RC Auto facevano grossi sconti per acquisire l'affare e davano provvigioni grossissime a chi portava gli affari.

Abbiamo avuto, quindi, questo tipo di assalto sul mercato di queste piccole compagnie, che d'altronde si presentavano con uomini che davano una certa garanzia. Però, se si andava ad analizzare bene i motivi, si vedeva che gli elementi che andavano in questo tipo di compagnie erano o dirigenti che stavano andando in pensione o che erano andati in pensione o magari qualcuno che aveva qualche magagna; senza voler fare delle accuse (d'altronde, ormai, non è che sia tanto importante; si tratta solo di vedere come si poteva fare). Mi ricordo, a quel tempo, il direttore generale dell'INA, Pasanisi, che parlava proprio a nome dell'Istituto nazionale, al quale le compagnie private che stavano accanto dicevano: dica una parola di

più, anche perchè può darsi che sia ascoltato. Ed in quel senso si fecero proprio delle resistenze. Io, che rappresentavo i lavoratori, non facevo nessuna resistenza perchè pensavo che questo servisse, se non altro, a dare più posti di lavoro in questo settore. Però anch'io ero preoccupato e non davo nè un assenso, nè un dissenso; mi limitavo a vedere come andavano le cose e certamente sapevo che il mio intervento anche se fosse stato di diniego alla concessione dell'attività non avrebbe sortito grande effetto, visto che già le persone più qualificate, che erano i direttori generali delle grandi compagnie, si opponevano.

Per cercare di correggere questa situazione, per il futuro occorre che, quanto meno, queste concessioni siano date con una maggiore parsimonia e, nello stesso tempo, con le garanzie dovute. Ricordo di aver visto sui bilanci di previsione di queste compagnie che si presentavano per gestire tale attività, sia pure sette, otto anni fa, somme che arrivavano a sette, otto, dieci milioni all'anno per gestire la propria organizzazione. Già questo dava subito la misura di cosa pensavano di fare queste compagnie. E si è visto, in passato, che questi signori si sono serviti di tale mezzo solo per rastrellare capitali e poi fare investimenti, che non definirei tanto investimenti sbagliati quanto investimenti per proprio conto. Quando mettevano in bilancio a riserva stabili dandogli un valore superiore al doppio di quello che effettivamente valevano, risulta evidente quel che ho detto. L'abbiamo capito oggi o, forse, qualche tempo fa che si sono mossi in questo modo. Però, le compagnie che adesso — come abbiamo visto — sono cadute in disgrazia e che non sono più in grado di reggersi sono il frutto proprio di quello che ho detto, di questo rastrellamento di capitali, poi dirottati non si sa per quali strade; compagnie che hanno falsificato o gonfiato i propri bilanci patrimoniali. Ecco, questo dovrebbe essere uno dei motivi per i quali la legislazione dovrebbe essere più cauta nel dare queste concessioni.

Vi sono, poi, i problemi di carattere tecnico e su questi abbiamo dei suggerimenti

10<sup>a</sup> COMMISSIONE

17° RESOCONTO STEN. (31 maggio 1978)

da dare. Al riguardo, però, vorrei che parlasse il dottor Schenon.

*SCHENON.* Per quanto riguarda la questione strettamente tecnica della RC Auto, che è quella che riveste, diciamo così, un carattere di maggiore attualità, ci sono da rilevare alcune carenze.

Sebbene la legislazione, prima con la legge n. 990 e poi con la miniriforma, abbia già portato delle varianti e dei benefici nei confronti, soprattutto, dell'utenza, che è quella che sta a cuore nel nostro settore, dobbiamo tuttavia riscontrare, ad esempio, che la miniriforma non ha un'attuazione vera e propria, almeno per il momento.

Uno dei punti qualificanti della miniriforma è quello della ristrutturazione dei tempi di liquidazione dei sinistri. Ora, uno dei presupposti era la compilazione della famosa constatazione amichevole, cioè del modulo di denuncia unificato per tutti i sinistri e tutte le compagnie. Purtroppo questo modulo di constatazione amichevole ancora non è in alcun modo reclamizzato.

*PRESIDENTE.* Però c'è un inizio di propaganda in questo senso.

*SCHENON.* Adesso sì. Il metodo si è dimostrato validissimo in sede europea: in Francia, in Belgio, in Germania questa è l'abitudine. In Italia, purtroppo, sia perchè non è stato abbastanza illustrato e reclamizzato, sia perchè la mentalità dell'italiano medio, quando ha incidenti stradali, è quella di voler avere sempre ragione anche se ha torto, è un po' difficile ottenere la firma contestuale, che è il presupposto di tutta la riforma per la scadenza dei termini; per cui tale scadenza non è rispettata.

Un'altra cosa è questa: la legge n. 990, giustamente del resto, dà la possibilità al danneggiato di chiedere i danni non direttamente al responsabile ma all'assicuratore, il quale ha il termine di 60 giorni decorrente dalla data della richiesta fattagli pervenire per raccomandata. Dovremmo, forse, pensare a vedere un altro tipo di posizione dell'assicurato stesso.

Posso dire che spesso accade questo all'atto pratico, proprio perchè faccio parte del servizio sinistri, per cui, liquidando pratiche tutti i giorni, posso vedere come esse vengono istruite. Si dovrebbe perciò far carico all'assicurato di presentare la denuncia del sinistro entro un limite minimo di tempo, imponendo quasi una specie di penale, che potrebbe ad esempio essere rappresentata dalle spese legali, e ciò proprio con una norma di legge: questo sistema andrebbe infatti anche a favore dell'assicurato stesso, quando questi si trovi nella posizione del danneggiato.

Ci sono poi altre cose da rilevare. Ad esempio parecchie compagnie, purtroppo, a tutt'oggi, pur ricevendo la lettera di richiesta del danneggiato, non aprono una pratica sulla base di tale richiesta, perchè manca la denuncia dell'assicurato. Non tutte le compagnie hanno infatti un centro meccanografico che consenta, soltanto dietro l'indicazione della targa o del nome dell'assicurato, di rilevare il numero di polizza. Ecco perchè sostengo che la base per l'apertura della pratica di sinistro è proprio la denuncia. È vero che questo contrasterebbe con una norma del codice civile che dà un anno di tempo all'assicurato per presentare la denuncia; poichè però stiamo cercando di migliorare il sistema, dobbiamo anche cercare di stabilire senz'altro dei diritti, ma anche degli obblighi per l'utente.

Noi avevamo esaminato la questione a suo tempo, prima della miniriforma, ma ci avete battuti sul tempo. Siamo arrivati in ritardo soprattutto perchè era in atto una ristrutturazione del nostro sindacato; oggi ci siamo dati una veste unitaria, e di conseguenza tutti questi problemi abbiamo cercato di porceli e di trovare ad essi soluzione. Esiste purtroppo, e dobbiamo tenerlo presente, il fatto che l'obbligatorietà dell'assicurazione è diretta soprattutto a salvaguardare i diritti delle parti lese, non tanto per i danni alle cose, che hanno una importanza relativa, quanto per i danni alle persone. Al fine della più celere evasione delle pratiche si dovrebbe cercare di eliminare il cosiddetto segreto istruttorio per gli incidenti

automobilistici, che io personalmente ritengo un'assurdità. Non vedo infatti quale possa essere la necessità di conservare il segreto istruttorio sul verbale della polizia o dei carabinieri che intervengono ad effettuare un sopralluogo, verbale che, una volta a conoscenza della compagnia, potrebbe costituire una base di giudizio onde procedere più celermente alla liquidazione del sinistro. Oggi invece, finchè non termina l'istruttoria penale, non si può prendere visione della pratica nemmeno sotto il profilo della responsabilità del sinistro, e questo comporta un danno per il danneggiato, che subisce un fortissimo ritardo nel risarcimento cui ha diritto. Se il giudice non ha infatti la possibilità di valutare rapidamente la questione della responsabilità, tarderà anche ad emettere la propria sentenza. Se fosse possibile eliminare questo tipo di segreto, che non mi sembra basilare della procedura penale, si potrebbero senz'altro accelerare i tempi di liquidazione, e quindi si potrebbero anche applicare i termini di legge, che prevedono un massimo di 60 giorni, nei casi di danni alle persone.

Un altro mio punto di vista, per quanto riguarda i danni alle cose, è quello di prospettare addirittura la eliminazione della competenza del pretore o del tribunale: le pratiche di questo tipo potrebbero essere demandate ampliando la competenza del giudice conciliatore. Le parti potrebbero cioè comparire senza l'assistenza legale, e le compagnie potrebbero risparmiare un 10 o 20 per cento di spese legali ricorrendo al giudice conciliatore con l'ausilio di un perito qualificato del tribunale che proceda alla valutazione del danno. Oggi abbiamo delle carenze, da parte delle compagnie di assicurazione, nell'organico dei valutatori dei danni, che spesso sono uomini che si dedicano a questa attività come riempitivo, in aggiunta cioè al lavoro che svolgono normalmente. Se invece avessimo un corpo qualificato di valutatori di danni, potremmo addirittura arrivare, nell'ambito della prospettiva della recente convenzione stipulata dalle varie compagnie, ad un sistema di liquidazione del danno di tipo francese.

Per quanto riguarda la convenzione sull'indennizzo diretto, alla quale si è accennato inizialmente, mi risulta che essa è stata ispirata al fatto che i grossi gruppi pensavano di potersi accaparrare in tal modo un maggior numero di clienti, facendone cioè un'attività di tipo reclamistico; senonchè hanno aderito a questo sistema un gran numero di compagnie. C'è quindi una certa predisposizione delle aziende del nostro settore verso questo tipo di liquidazione. Poichè però la base di questo tipo di liquidazione è la compilazione e la firma contestuale del famoso modulo di liquidazione amichevole, non affermo che esso sia destinato senz'altro a fallire, ma sostengo che dobbiamo prima educare gli italiani a compilare questo benedetto modulo e a firmarlo. Quando alcuni anni fa ci fu il lancio pubblicitario della Norditalia, questa fece al cinema e alla televisione un *battage* enorme. Se noi facessimo un eguale *battage* pubblicitario del modulo di constatazione amichevole di incidente facendo esempi concreti, cioè di dinamica di sinistro, e facendo vedere come si compila detto modulo, penso che potremmo facilitare l'educazione degli utenti. In proposito ho visto invece recentemente alla televisione un carosello che non mi ha fatto una grande impressione: sarebbe infatti necessaria una maggiore lunghezza nella spiegazione, mentre invece si tratta solo di un *flash* dal quale non si capisce praticamente nulla. Il sistema della constatazione amichevole è oggi diffuso dappertutto. Se riuscissimo a fare questo, penso che tanti problemi sarebbero risolti, e potrebbe anche essere effettivamente applicato quanto previsto dalla riforma circa i termini di risarcimento di 30 o 60 giorni.

G O T T A R D O. Mi sembra che, per quanto riguarda la denuncia dei sinistri, il più delle volte i dati siano incompleti o errati, perchè si scrive generalmente su un pezzo di carta o sul pacchetto delle sigarette. Se nel momento della consegna della polizza venissero consegnati a tutti dei moduli della compagnia assicuratrice in cui fosse già inserito il numero di targa, quello della patente, eccetera, sarebbe molto meglio.

*S C H E N O N*. Desidero fare un'altra considerazione — che forse mi è sfuggita a causa delle interruzioni che si sono succedute — a proposito del CID. Le disposizioni date dalle compagnie sono nel senso di procedere alla liquidazione del danno basata esclusivamente sulla valutazione fatta dal perito della compagnia stessa in base al tempario orario ANIA. Ora, a tale riguardo, c'è da considerare in primo luogo che il tempario orario, che è un sunto dei tempi di lavorazione distribuito dalle varie case costruttrici di autoveicoli, purtroppo è sempre arretrato nel senso che quando l'ANIA riesce a compilarlo, a produrlo e a distribuirlo esso è già superato dai tempi. In secondo luogo esso non è assolutamente accettato dai carrozzieri, per lo meno non da tutti. Si è cercato di fare delle convenzioni con delle carrozzerie (se non sbaglio, a Roma e a Milano si è fatto qualcosa del genere), ma queste sono tutte fallite. Pertanto, se si riuscisse ad indirizzare un avviamento professionale, una istruzione professionale di valutazione dei danni con dei metri di valutazione veramente obiettivi e concreti, penso che si potrebbe ovviare a tante discussioni per questioni di risarcimento degli infortuni meno gravi, che portano via molto tempo e riempiono inutilmente le preture di cause di poco conto. Si dovrebbe prevedere quindi un qualcosa di generale che permettesse di evitare appunto a tali inconvenienti, una qualificazione professionale, cioè, anche nel campo della valutazione del danno. Infatti, come questo sistema può essere utilizzato per il CID, così può essere utilizzato anche in sede di risarcimento RC Auto. Sembra però che il CID abbia tutt'altra intenzione in quanto fa il seguente ragionamento: la valutazione del danno, in base al tempario dettagliato, è di 300.000 lire; se però il danneggiato ha speso dal carrozziere 450.000 per la riparazione, arriva ad un massimo di 350.000 lire. Se l'altra parte non le accetta, mantiene ferme solo le 300.000 lire iniziali, perchè solo quelle valutate dal perito sono valide, rinviandola per le residue 150.000 lire alla compagnia debitrice, alla compagnia del responsabile. Questa è l'impostazione del sistema del CID, che tra l'altro, costringendo l'uten-

te insoddisfatto a rivolgersi a due compagnie, allunga i tempi della liquidazione.

*A M A B I L E*. In tal caso, però, c'è il problema della mancata accettazione da parte della compagnia debitrice.

*S C H E N O N*. Mi risulta — dico questo a titolo informativo — che alcune compagnie, in ordine all'attuazione della miniriforma, provvedono sì a fare la famosa offerta scritta che deve essere accettata entro 15 giorni, ma la attuano con sistemi che non sono assolutamente reali; ci sono cioè alcune compagnie che hanno dato disposizione ai periti che vanno a valutare il danno con l'incarico di concordarlo di non dire assolutamente la cifra di valutazione del danno stesso, limitandosi a consegnare la relazione in compagnia, che farà poi l'offerta. Questo significa che, anche se il perito, al limite, valuta il danno obiettivamente una certa cifra, da parte dell'ufficio sinistri della compagnia viene poi spedita un'offerta inferiore alla realtà del danno subito. Ciò è capitato più di una volta ed io stesso l'ho potuto riscontrare attraverso conoscenze. Ora, a me pare che questo non sia un comportamento corretto e giusto. Comunque è un atteggiamento di alcune compagnie, anche di qualcuna che va per la maggiore, e non soltanto di piccole compagnie che si trovano in difficoltà.

*P R E S I D E N T E*. Perchè questi addebiti possano essere contestati efficacemente alle imprese, debbono però essere provati. Noi abbiamo bisogno quindi di una documentazione possibilmente più completa.

*A M A B I L E*. Potremmo fare un giro degli uffici sinistri.

*G O T T A R D O*. Il contenzioso che cosa riguarda prevalentemente. Danni a cose o danni a persone?

*S C H E N O N*. Per quanto riguarda i danni a persone, le compagnie, nei casi di grande entità, tendono a trattenere il capitale, in linea di massima, e quindi a dilun-

10<sup>a</sup> COMMISSIONE

17° RESOCONTO STEN. (31 maggio 1978)

gare la liquidazione. Nei casi di danni di invalidità permanente di entità relativa, nell'ordine cioè di 7-8-10 milioni, tendono invece a definire il danno il più rapidamente possibile, evitando la costituzione di parte civile e portando a definizione la causa.

Direi che il maggior ricorso al contenzioso si registra in ordine a danni a cose. Ciò può sembrare un assurdo, ma in effetti è proprio questo che si verifica, in dipendenza forse della litigiosità dell'italiano medio e della tendenza dei carrozzieri a fare delle valutazioni, dei preventivi o delle fatture un po' artefatti e gonfiati. Questo purtroppo capita spesso, specialmente per quanto riguarda le piccole compagnie. La grossa compagnia infatti, se deve spendere 100.000 lire di spese legali e altrettante per la perizia del consulente dell'ufficio tecnico, preferisce pagarle subito al danneggiato eliminando così la pratica. La piccola compagnia, invece, resiste tutt'oggi — lo ripeto — a questo sistema.

G O T T A R D O. Non è stata mai valutata la possibilità di dare un marchio di affidabilità a determinate carrozzerie? Questo evidentemente non in modo indefinito, ma in modo analogo a quello che viene usato nei confronti di alcune officine che hanno acquistato, diciamo così, il privilegio di fregiarsi del « Servizio FIAT ». Se però tali officine non esercitano adeguatamente questo servizio, la relativa autorizzazione viene ritirata dalla organizzazione FIAT.

S C H E N O N. Ho già accennato prima ai tentativi di convenzione con delle carrozzerie che si sono fatti a Milano e a Roma.

G O T T A R D O. La convenzione è però una cosa diversa, in quanto si fa subito un'attività discriminatoria.

S C H E N O N. D'accordo; ma è necessario che faccia una precisazione a proposito di tali convenzioni. A Milano era stato fatto un accordo con 30-40 carrozzerie, in base al quale, quando si presentava una autovettura che doveva essere risarcita da una compagnia facente parte della convenzione stes-

sa, il carrozziere era tenuto a telefonare al liquidatore incaricato dalla compagnia per tali rapporti, avvertendolo del fatto. Se il danno rientrava entro un certo limite, non si procedeva neppure alla perizia, fidandosi del carrozziere, e si rimborsava subito la spesa effettuata; viceversa, se il danno era di una certa entità, lo stesso carrozziere sollecitava l'intervento di un perito per controllare la valutazione del danno, procedere ad un concordato e ad accelerare la liquidazione del danno stesso.

Questo sistema, adottato se non sbaglio tre o quattro anni fa a Milano, ha avuto purtroppo un esito negativo, perchè alcuni carrozzieri hanno dimostrato di non essere all'altezza dal punto di vista dell'onestà.

Per quanto riguarda l'opportunità di concedere una sorta di « marchio di affidabilità » ad alcune carrozzerie, prospettata dallo onorevole Gottardo, dirò che il discorso potrebbe valere, a mio parere, per quanto riguarda le filiali delle grandi fabbriche. Non sarei invece d'accordo con lei in ordine ai concessionari, i quali purtroppo spesso fanno effettuare le riparazioni ad un carrozziere qualsiasi, fatturando a volte il doppio l'effettivo costo della riparazione.

P R E S I D E N T E. D'altra parte non è possibile obbligare il danneggiato a servirsi di una determinata carrozzeria.

S C H E N O N. Spesso chi ha una macchina straniera la porta dal concessionario che gliela ha venduta, fidandosi di lui, senza sapere purtroppo che in tal modo va a spendere il doppio di quanto spenderebbe da un altro carrozziere.

D'altra parte — come rilevava poc'anzi il presidente Felicetti — c'è anche da considerare che in tal modo si limiterebbe l'autonomia del danneggiato, la sua libertà di portare la macchina e riparare dove meglio crede.

G O T T A R D O. Io suggerivo un'altra soluzione. In tutti i Paesi del mondo, anche in quelli più sperduti, vi sono delle officine meccaniche che si fregiano della targa « Servizio FIAT ». Perchè questa targa venga con-

cessa, è necessario che l'officina abbia una certa attrezzatura che garantisca in ogni caso l'espletamento delle più consuete riparazioni meccaniche di un mezzo. Inoltre viene periodicamente controllato dall'organizzazione FIAT se il lavoro è eseguito in un determinato modo e, soprattutto, se il listino dei prezzi viene rispettato. Quella targa insomma costituisce un criterio di affidabilità per chiunque, che ha così la certezza che in quella officina la macchina gli verrà messa a posto perfettamente pagando il dovuto e non di più. La targa peraltro, nel caso in cui l'officina non sia più considerata dall'organizzazione FIAT meritevole di esporla, viene ritirata.

Sarebbe bene che si potessero reperire delle officine o delle carrozzerie che, innanzitutto, eseguissero il lavoro di riparazione del veicolo a regola d'arte — per così dire — e che, nello stesso tempo, avessero anche quel minimo di correttezza nell'indicare la entità del danno, di modo che la compagnia assicurativa abbia una certa tranquillità. Ciò nel senso che la contestazione che dovrebbe essere sollevata nel momento in cui perviene all'ufficio sinistri una fattura di questa carrozzeria dovrebbe essere davvero estremamente limitata, poichè si dà per scontata, al novata per cento, la validità, la correttezza della compilazione della fattura.

Ora, è inutile nascondere che noi italiani ci consideriamo sempre un po' più furbi degli altri e, soprattutto nei confronti di una compagnia assicurativa che provveda alla riparazione del danno, c'è la tendenza a dilatare i tempi della denuncia per consigliarsi con i carrozzieri su eventuali aggiunte nell'indicazione del sinistro.

Ecco, io allora vedrei proprio la validità di quel famoso blocchetto tempestivo che dovrebbe essere compilato e mi sembrerebbe interessante legare ad un termine ben preciso la compilazione, magari prevedendo delle forti penali per chi non rispetta i limiti di tempo, addirittura facendo perdere il 50 per cento di risarcimento a chi trasgredisce la regola. Questi provvedimenti, però, vanno anche collegati innanzitutto alla presenza di un certo numero di periti per-

chè non venga ritardata l'operazione della verifica del sinistro. Difatti accade che fra il momento in cui il danneggiato telefona al perito ed il momento in cui il perito si reca a prendere visione del danno intercorrono all'incirca quindici giorni. Nel frattempo, l'assicurato ha provveduto alla riparazione del veicolo, il carrozziere non ha avuto l'accortezza di fotografare il veicolo danneggiato ed evidentemente sorgono allora un sacco di complicazioni. Quindi occorre un numero sufficiente di periti, professionalmente preparati e più tempestivi nello svolgimento del loro lavoro.

Inoltre, occorre modificare la tendenza degli italiani e, cioè, far comprendere loro che il sinistro è un fatto limitato, che non deve allargarsi e non deve trovare aggancio con incidenti precedenti o, magari, anche successivi, in quanto accade purtroppo che, per fini speculativi, qualcuno ipotizza ed attende il probabile incidente che dovrà avere a distanza di uno o due mesi per procedere alla riparazione del danno. Pertanto, questo cambiamento di atteggiamento bisogna indurlo attraverso un'azione di stampa, escogitando mezzi — diciamo così — per facilitare, per dimostrare l'opportunità della rapidità della soluzione del sinistro in un determinato modo, cioè senza dare spazio a possibili speculazioni. Quindi, questa inversione di tendenza deve essere prodotta, più che da strumenti legislativi, da un certo tipo di comportamento delle compagnie assicurative che debbono creare una nuova mentalità negli assicurati.

**A M A B I L E.** Vorrei cogliere l'occasione per chiedere il vostro punto di vista su temi piuttosto ampi ed in merito ai quali potrete rispondere anche con una memoria, considerata la vostra capacità di esaminare dall'interno i problemi delle imprese assicuratrici. Vorrei conoscere la vostra opinione sul problema dell'organo di controllo, non tanto per quanto attiene all'aspetto istituzionale di questo controllo, sul quale abbiamo dibattuto — ad esempio — anche con il Ministero del tesoro e con l'INA — quanto piuttosto per quanto riguarda le cose che

10<sup>a</sup> COMMISSIONE

17° RESOCONTO STEN. (31 maggio 1978)

bisogna controllare all'interno di una compagnia.

Il vostro parere ci può essere utile per valutare quale debba essere il tipo di competenza e di preparazione che deve essere dato agli strumenti del controllo stesso perchè questo possa essere efficiente e preparare convenientemente le persone che in questo campo operano. Ci dovrete dire poi se ritenete che sia opportuno o meno che questo controllo venga esercitato da organismi separati per i problemi tecnici e per quelli amministrativo-contabili, se cioè ritenete utile una ripartizione di competenze specifiche oppure se preferite che ci sia un unico ente, sia pure formato da persone con diverse qualifiche, a svolgere il controllo, di modo che si possa avere una visione d'insieme dell'attività globale di una compagnia, essendo opportuna una interrelazione fra un fenomeno e l'altro.

Può essere poi interessante sapere da voi in che modo ritenete che nell'ambito dei costi globali sia opportuno andare ad una ristrutturazione di questo sistema. Se vogliamo parlare della RC Auto c'è il noto riferimento al problema del 32 per cento, in merito al quale non mi interessa tanto sapere se ritenete che questo tetto massimo del 32 per cento previsto per i caricamenti sia sufficiente o meno, ma soprattutto, nell'ambito di una cifra che comunque deve essere definita e limitata, quali ritenete siano le migliori impostazioni che il settore dovrebbe darsi per realizzare il massimo risultato con minori costi. Sappiamo, tra l'altro, che esistono dei livelli retributivi all'interno del sistema che sono eccessivi rispetto alla quantità ed alla qualità del lavoro prestato e mi posso riferire a numerosi dirigenti, anche di un certo rilievo, che non rendono più tanto quanto guadagnano.

Vorremmo sapere se questo è vero e se — secondo voi — è giusto che questo 32 per cento, o quello che sarà, venga stabilito in percentuale su un premio che è funzione di altre variabili in quanto il premio RC Auto è appunto funzione della frequenza dei sinistri e, soprattutto e naturalmente, dei costi di riparazione. I caricamenti, invece, dipendono da un certo numero di strutture

del settore, come — ad esempio — dalle spese generali che riguardano, tra l'altro, i locali, gli uffici, per cui ad una riduzione di sinistri non può corrispondere una riduzione di spesa, poichè le strutture che producono quel prodotto sono quelle che sono e non si possono ridurre.

Quindi esistono due tendenze che ad un certo punto possono dissociarsi l'una dall'altra; potrebbe verificarsi, come ci auguriamo, anche una riduzione dei sinistri, però questo potrebbe mettere in crisi il settore, portando naturalmente anche problemi di livelli occupazionali. C'è poi la questione della validità o meno del sistema agenziale e dei difetti che questo sistema ha in ordine al problema del lavoro nero, cioè del lavoro non sufficientemente remunerato e di cosa si può fare per far sì che questo lavoro venga remunerato nella maniera adeguata, senza ovviamente che ci siano perdite di livelli occupazionali e senza che il sistema venga gravato da costi eccessivi.

Esiste inoltre il problema della riforma dell'INA. Vorremmo conoscere non tanto — ripeto — i suoi problemi istituzionali, quanto qual è l'esperienza di chi vive nel settore in ordine all'efficienza ed alla funzionalità di questa struttura pubblica, sia per quanto attiene all'attività acquisitiva nel ramo vita in particolare, trattandosi di strutture che operano sul mercato, sia per quanto concerne i livelli di qualificazione media della rete agenziale e della rete dei funzionari dipendenti di questa società ed il tipo di politica che queste strutture pubbliche esercitano sul mercato. Noi riteniamo, cioè, che l'ente pubblico debba essere una specie di esempio a cui il mercato privato deve adeguarsi.

Vorremmo quindi sapere se ritenete che oggi l'INA rappresenti questo esempio e se costituisce a volte anche un esempio negativo, ossia se la concorrenza sul mercato viene svolta sempre correttamente dall'ente pubblico o meno, visto che il discorso con voi si è incentrato su argomenti piuttosto aderenti alla realtà.

Peraltra, noi riteniamo che la riforma dell'INA sia soprattutto un problema di gestione, di impostazione di criteri e non solo

di strutture che debbono essere riviste, perchè può darsi il caso che le strutture siano impostate bene e che però i modi con cui vengono gestite non rispondano ai criteri dell'efficienza.

Sul problema delle società in crisi si è parlato a lungo, si è ampiamente dibattuto; comunque, potete aggiungere qualcosa se lo ritenete opportuno. In proposito, abbiamo appreso da altri colloqui che le autorizzazioni concesse con troppa facilità e la mancanza di controlli hanno provocato certe situazioni che riteniamo saranno in parte sanate dall'entrata in vigore della direttiva comunitaria che abbiamo recepito ultimamente. Speriamo poi che si possano ancora migliorare queste condizioni del mercato attraverso norme di vigilanza adeguate ed efficienti.

Debbo però fare presente che nella realtà esistono fenomeni che rappresentano dei campanelli di allarme e che non vengono mai recepiti, come ad esempio la concorrenza che viene fatta sul mercato a tassi eccessivamente squalificati per quanto attiene alle garanzie accessorie della RC Auto. Ritengo quindi sia opportuno che nel mercato assicurativo venga dato uno spazio a forme di controllo automatico e che le compagnie che adottano certi sistemi dovrebbero in qualche maniera essere segnalate a chi ha il compito di sovrintendere alla funzionalità del sistema.

Non credo pertanto di dover aggiungere altre cose perchè quelli che ho proposto sono argomenti abbastanza interessanti.

F E L I C E T T I . Vorrei, concludendo questo nostro incontro che reputo molto interessante, prendere nota da un lato di questioni che avete oggi anticipato e sulle quali peraltro sarebbe opportuno che nel vostro documento ufficiale voi vi soffermaste con maggiore puntualità.

Mi pare che il dottor Canzian abbia centrato la questione delle garanzie che diamo alla collettività, all'utente, ai danneggiati in relazione alle garanzie che sono richieste alle imprese che debbono esercitare questa attività nel nostro Paese.

Ora, io vorrei sapere se voi avete esaminato il testo della legge n. 1749: l'ultima

legge approvata pochi giorni fa con la quale abbiamo recepito le direttive comunitarie. In questa nuova legge c'è tutta una logica diversa che sovrintende alle garanzie che una impresa deve fornire al mercato per svolgere la propria attività. Faccio questa domanda per sapere se ritenete che il legislatore abbia tenuto conto delle vostre inespresse preoccupazioni relativamente a questo problema. Noi riteniamo di aver compiuto un'operazione di grosso rilievo da questo punto di vista. Nella legge, ad esempio, è previsto l'obbligo della presentazione di programmi di attività, che sono molto scrupolosi; è previsto l'obbligo della certificazione dei bilanci; è prevista la segnalazione al Ministero di tutte le operazioni che avvengono all'interno dei consigli di amministrazione e delle direzioni generali. Vi è una serie di norme coordinate tra loro che dovrebbero darci un minimo di garanzia effettiva di governabilità di questo settore. Gradiremmo, quindi, conoscere il vostro apprezzamento, le vostre opinioni relativamente a questa nuova normativa.

A parte l'esigenza di una maggiore popolarizzazione dei moduli della constatazione amichevole e della dinamica, poi, dell'accordo per fare unitariamente la denuncia — una cosa sulla quale siamo completamente d'accordo —, noi riteniamo che, al di là della propaganda che si può fare attraverso i caroselli televisivi, attraverso i giornali, eccetera, la cosa importante è quella di impegnare le strutture periferiche delle compagnie di assicurazione, perchè noi consideriamo questo il veicolo più importante. Ci pare di poter rilevare che, allo stato, le stesse strutture periferiche delle compagnie non siano in condizione di offrire un contributo ai fini dell'acquisizione da parte dell'utenza in generale di questo principio della constatazione amichevole, che, per quanto riguarda la nostra parte politica, noi volevamo addirittura inserire all'interno della miniriforma; essa poi, invece, è emersa come risultato di un accordo iniziale di sette compagnie, che poi ha coinvolto un centinaio di imprese di assicurazione.

Relativamente a tale problema del CID è aperto il dibattito sui limiti di questa conven-

zione, che essendo ancora allo stato sperimentale ed essendo stata realizzata soltanto a livello privatistico, diciamo che è ancora suscettibile di ulteriori miglioramenti. Relativamente ai limiti di cui si parla, qual è la vostra opinione? La polemica che si è aperta attorno a questa convenzione riguarda il principio della limitazione della convenzione, della praticabilità dell'operazione solo ai danni a cose, i limiti quantitativi dei danni fino a 500 mila lire, il coinvolgimento di soli due autoveicoli nel sinistro e, infine, il numero delle compagnie che, non coinvolgendo tutto il mercato, determinano poi delle situazioni che non sono favorevoli allo sviluppo di una pratica corrente in questo settore, anche se è vero che, poi, le 93 compagnie che hanno aderito alla convenzione rappresentano il 90 per cento — credo — del mercato assicurativo italiano.

A M A B I L E . D'altra parte, i sinistri fino a 500 mila lire rappresentano il 90 per cento dei sinistri di una volta.

P R E S I D E N T E . È esatto. Noi gradiremmo, pertanto, una vostra maggiore puntualizzazione relativamente alle tre questioni che voi avete sollevato. Voi proponete la determinazione di un termine entro il quale l'assicurato può presentare la denuncia del sinistro. È una cosa estremamente interessante. Certamente, quando ci proponiamo di moralizzare il settore, in primo luogo ci rivolgiamo al comportamento delle imprese di assicurazione, senza disattendere il problema che riguarda il comportamento degli utenti, anche se personalmente sono convinto che il comportamento dell'utente in grande parte dipenda dal comportamento delle imprese. Certo, si tratta sempre di stabilire se è nato prima l'uovo o la gallina; ma questo è un discorso che ci porterebbe assai lontani e non ci farebbe arrivare mai ad una conclusione. Io, comunque, sono convinto che un comportamento corretto delle assicurazioni determinerebbe, non dico automaticamente ma certamente per grande parte, un comportamento altrettanto corretto degli utenti.

Sarebbe interessante, quindi, una precisazione della vostra proposta ed una precisa-

zione anche per quanto si riferisce alla esigenza che voi sentite dell'eliminazione del segreto istruttorio, cosa che a noi è stata fatta presente anche da altri interlocutori — non è la prima volta che in sede di audizione di questa nostra Commissione tale questione viene proposta —. E, infine, sarebbe opportuna una precisazione sulla questione dell'eliminazione della competenza del pretore per quanto si riferisce ai danni alle cose, ricorrendo — voi dite — alla attività del giudice conciliatore assistito da corpi di tecnici che siano sufficientemente qualificati per la bisogna.

Della questione dell'utilizzazione del giudice conciliatore noi abbiamo lungamente dissertato durante la discussione della miniriforma e l'obiezione di fondo che sorge in relazione a tale proposta è l'attuale inefficienza ed usura di questo istituto, che si è consumato, nei fatti. Sembra quasi un istituto fantasma questo del giudice conciliatore! Possiamo ricorrere in un settore così dinamico, in un settore che ha bisogno di interventi immediati, alla funzionalità discutibile del conciliatore? Vorremmo che su questo terreno le vostre riflessioni ci aiutassero a capire meglio, perchè riteniamo che non sia sufficiente l'indicazione della possibilità di utilizzare un istituto quando relativamente a detto sussistono le difficoltà che tutti quanti conosciamo — e credo conosciate anche voi —. Se non erro l'Unione Camere ci parlò della possibilità dell'istituzionalizzazione di una specie di arbitrato che doveva operare all'interno delle camere di commercio. La cosa ci ha lasciati un po' perplessi. In ogni caso, su questa istituzione, sulla quale è aperto il dibattito, gradiremmo la vostra riflessione compiuta.

Rapidissimamente su altre questioni. Noi vorremmo conoscere la vostra opinione sul problema della possibile introduzione nel nostro sistema assicurativo del « no-fault ». Alcune organizzazioni che abbiamo ascoltato nel corso delle nostre audizioni hanno sottolineato l'importanza dell'introduzione di questo sistema, sperimentato, anche se non ancora largamente diffuso, in alcuni paesi del mondo, e che, si sostiene, sarebbe opportuno cominciare ad introdurre anche nel-

la legislazione italiana. Da parte di altre componenti del mondo assicurativo si è contestata questa ipotesi, perchè si è detto che, dal momento che in Italia è prevista la garanzia per i terzi trasportati, ed è prevedibile l'introduzione dell'obbligo della garanzia per i familiari trasportati, per il conducente, eccetera, il sistema del « no-fault » finisce in sostanza per perdere la sua validità. Vorremmo conoscere su questo grande tema, che attiene poi alla ipotesi di una eventuale più ampia riforma del settore della RC Auto, la vostra opinione.

Gradiremmo conoscere, in relazione al discorso che ci fate con riferimento al problema della qualificazione professionale del corpo dei periti, la vostra opinione sui famosi centri peritali ACI, anche sui quali è aperta la polemica e relativamente ai quali sarebbe opportuno avere da voi, che, come diceva il collega Amabile, siete veramente esperti della materia, un parere circa la possibilità, previa revisione dell'organizzazione di questi centri peritali, di una loro istituzionalizzazione all'interno del sistema della liquidazione dei danni a cose.

Ancora una questione che si riferisce alla richiesta di dati, se li avete e se, non avendoli, li potete raccogliere, circa la velocità di liquidazione dei sinistri, distinguendo quelli per danni a persone e per danni alle cose. Inoltre, vorremmo sapere qualcosa circa il comportamento complessivo delle imprese di assicurazione sul tema della liquidazione, non soltanto però relativamente alla RC Auto, ma anche agli altri settori, soprattutto a quello degli infortuni. Noi sentiamo viva la denuncia, che viene da più parti, circa una specie di meccanismo infernale che esisterebbe all'interno della dinamica della liquidazione dei sinistri da infortunio secondo il quale, essendo previsto il ricorso all'arbitrato in caso di disaccordo tra le parti, ed essendo previsto un sistema piuttosto farraginoso per pervenire a questo arbitrato, allora si praticherebbe il sistema della rapida liquidazione dei piccoli sinistri e il sistema, invece, della contestazione, qualche volta maliziosa e infondata, dei sinistri di più grande rilevanza. Anche su questo tema, che non attiene specificamente alla RC Auto, ma

che interessa profondamente un altro settore — noi pensiamo alla esigenza fondamentale di una riqualificazione complessiva del mercato e ad un riequilibrio tra il settore RC Auto e gli altri rami come politica per potenziare il sistema assicurativo italiano — gradiremmo conoscere la vostra opinione.

C'è poi la questione relativa al tema della esistenza — voi siete sindacalisti, e quindi apprezzeremo molto la vostra opinione su questo problema — di un mercato del lavoro all'interno del mondo assicurativo. Noi sentiamo profondamente l'esigenza di un riequilibrio in questo campo, perchè abbiamo in sostanza tre grandi fasce di dipendenti nel settore assicurativo: la fascia degli alti dirigenti, che arrivano a retribuzioni che si possono definire straordinarie e forse anche un po' in contrasto con il clima di austerità che oggi dovremmo praticare nel nostro paese per assicurare una ripresa economica all'Italia; abbiamo una seconda fascia, dei cosiddetti amministrativi, che hanno retribuzioni medio-alte che non contrastano fondamentalmente con la situazione complessiva del sistema retributivo nel settore privato; e abbiamo poi una grossa fascia di dipendenti, soprattutto a livello di appalto, che vivono in condizioni di sottoretribuzione; dal che, poi, deriva la mancanza di professionalità, la precarietà del rapporto e la esistenza di strutture periferiche che noi consideriamo in generale, dal punto di vista della qualifica professionale, non all'altezza dei compiti di un sistema assicurativo che voglia essere moderno e capace di rispondere a tutte le esigenze dell'utenza, sia per quanto riguarda la copertura dei rischi che per quanto riguarda il momento della liquidazione dei sinistri. Vorremmo quindi conoscere, relativamente a questa grossa questione sulla quale siamo impegnati a un rapido superamento se vogliamo assicurare professionalità, capacità, espansione al mercato, la vostra opinione e le vostre proposte.

E infine, relativamente alla grossa questione dei caricamenti nel settore della RC Auto, vorremmo avere la vostra opinione relativamente a due aspetti del problema: innanzitutto alla possibilità di riduzione di costi

10<sup>a</sup> COMMISSIONE

17° RESOCONTO STEN. (31 maggio 1978)

all'interno delle gestioni del ramo RC Auto. Voi sapete che andiamo verso la determinazione di un tetto massimo dei caricamenti pari al 32 per cento; sapete che all'interno di questo 32 per cento ci sono tre zone, che si riferiscono all'accesso aziendale, direzionale, di gestione e di liquidazione dei sinistri. Vorremmo perciò sapere se, all'interno di queste tre componenti, a vostro giudizio, esistono possibilità di riduzione dei costi, talchè l'introduzione del tetto massimo dei caricamenti non determini sconvolgimento nel settore.

Sempre relativamente al problema dei costi, c'è un'altra questione sulla quale gradiremmo la vostra opinione. Ci si è detto che spesso sulla RC Auto finiscono per gravare i costi delle garanzie accessorie. Noi vorremmo sapere da voi fino a che punto, intanto, i costi delle garanzie accessorie, ma anche quelli di altri settori, finiscono per incidere su questo caricamento che grava sul

settore più importante del mercato assicurativo italiano.

Queste sono le questioni sulle quali noi desidereremmo conoscere la vostra opinione. Naturalmente ci potrete rispondere su tutta la materia della RC Auto, su tutto ciò che riguarda il comparto assicurativo italiano, indipendentemente dalla esigenza che vi abbiamo rappresentato di avere chiarimenti sulle questioni particolari. Vi ringraziamo fin da questo momento per il contributo che ci avete offerto, e ancora di più per quello che ci fornirete con il materiale che ci farete pervenire il più rapidamente possibile.

Il seguito dell'indagine è rinviato.

*La seduta termina alle ore 11,50.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

*Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici*

Dott. RENATO BELLABARBA