

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

21^a SEDUTA

GIOVEDÌ 22 GIUGNO 1978

Presidenza del Presidente de' COCCI

INDICE DEGLI ORATORI

| | |
|--|---|
| PRESIDENTE . . . <i>Pag.</i> 419, 420, 423 e <i>passim</i> | CASAGRANDE <i>Pag.</i> 419, 420, 422 |
| TALAMONA (PSI) 420, 421, 422 e <i>passim</i> | CURTI 431, 433, 434 e <i>passim</i> |
| VENANZETTI (PRI) 426, 427 | OCCHIPINTI 422, 423 |
| | TAVERNA 425, 426, 427 e <i>passim</i> |

Intervengono, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, il dottor Giorgio Casagrande, presidente dell'Associazione italiana brokers di assicurazioni, il dottor Umberto Occhipinti, presidente della Gestione polizze d'assicurazione, il cavaliere del lavoro Achille Danilo Taverna, presidente della Taverna assicurazioni S.p.A., il dottor Piero Taverna, amministratore delegato e direttore generale, il dottor Mario Perricone, capo relazioni esterne, e il geometra Giovanni Ricci, direttore centrale della stessa Società; intervengono altresì l'avvocato Camillo Curti, presidente dell'Ufficio centrale italiano, ed il dottor Raffaele Deidda, direttore dello stesso Ufficio.

La seduta ha inizio alle ore 10,15.

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

PRESDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione di rappresentanti della Associazione italiana brokers di assicurazioni (AIBA) e della Gestione polizze d'assicurazione (GPA).

Il fatto che questo sia un Comitato bicamerale sta a dimostrare l'importanza e la solennità dell'indagine; di solito infatti sono le singole Commissioni dei due rami del Parlamento che vengono autorizzate a svolgere le indagini. In questo caso, invece, l'indagine conoscitiva è stata deliberata dagli organi ufficiali del Senato d'intesa con quelli della Camera dei deputati. Il compito specifico del Comitato è quello, naturalmente, di approfondire i problemi relativi all'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli, ma visti nel quadro più vasto dei problemi assicurativi italiani.

Il Comitato quindi ha voluto anche sentire il parere di una categoria importante come la vostra. Vi posso anzi dire che anche questa mattina abbiamo rinnovato l'impegno a promuovere una organica legislazione per i brokers analoga a quella di altri Paesi. C'era stata nel passato la tendenza a ritenere che forse un'unica legge poteva

essere sufficiente per gli agenti e per i brokers: è prevalso invece, proprio questa mattina, ripeto, l'impegno tassativo, per ora sul piano politico, in attesa di vederlo concretato in Commissione, di esaminare nel prossimo futuro, o su un testo ministeriale che solleciteremo o su un testo nostro, il problema dei brokers.

In questo quadro, saremmo lieti di conoscere il vostro pensiero in merito e di farvi qualche domanda, in attesa di ricevere un vostro documento organico, da inserire negli atti ufficiali del Comitato, che tenga anche conto di quanto verrà detto nel corso della seduta.

CASAGRANDE. Non abbiamo inviato preventivamente una nostra memoria in quanto volevamo avere delle idee circa il suo contenuto: volevamo cioè sapere se essa debba vertere più sulla legge n. 990 e sulla questione relativa all'assicurazione obbligatoria RC auto o se invece debba abbracciare la configurazione generale del mercato e l'inserimento specifico dei brokers nel mercato stesso.

PRESDENTE. Deve abbracciare tutto, per intenderci, con ogni riferimento possibile al problema dell'RC auto.

CASAGRANDE. Riservandomi allora di far pervenire al Comitato una memoria informativa articolata anche sui quesiti che emergeranno nel corso del dibattito, per quanto concerne i brokers dirò che, oggi in Italia esiste una associazione di categoria, l'AIBA, che raggruppa nel suo seno una trentina di aziende. Una delle norme dello Statuto dell'AIBA prescrive infatti che il broker sia una azienda costituita in una delle norme previste dal codice civile italiano. Ci sono poi una ventina di aziende fuori dell'AIBA, che per la maggior parte però ci hanno chiesto di entrarvi: e così sta avvenendo. Ci sono infine dei potenziali brokers: e dico « potenziali », in quanto, in assenza di una legislazione in materia, molti non sanno definirsi brokers o meglio molti si definiscono tali e non lo sono o lo sono e non si definiscono tali.

10^a COMMISSIONE

21° RESOCONTO STEN. (22 giugno 1978)

In queste condizioni, possiamo dire che una cinquantina di aziende occupa circa 2.000 impiegati e maneggia, per così dire, influenza all'incirca dai 250 ai 300 miliardi di premi.

Chi sono gli utenti dei nostri servizi? Sono principalmente aziende (aziende industriali e aziende commerciali) che sentono il bisogno di avere un loro consulente, un loro rappresentante. Al riguardo è importante considerare che il *broker* non ha alcun mandato da alcuna compagnia di assicurazioni; questo principio nel nostro gruppo è rispettato rigorosamente.

PRESIDENTE. Ci sono invece molti *brokers*, per così dire, all'italiana, che — come ho letto in un recente articolo — svolgono l'uno e l'altro lavoro.

CASAGRANDE. Torno a ripetere che nel nostro gruppo non abbiamo mandati da compagnie, ma lavoriamo su mandato del nostro cliente.

Ci siamo interessati diverse volte per ottenere un riconoscimento ufficiale di questa figura, anche perchè sentiamo fuori d'Italia la presenza di nostri colleghi concorrenti, i quali sulla base della normativa comunitaria che avanza, avranno sempre più il diritto, se non la voglia (ma presto avranno anche la voglia), di venire ad operare nel nostro Paese.

Di fronte a questa situazione, è indispensabile che la nostra categoria, soprattutto gli elementi nazionali nella nostra categoria, abbia un riconoscimento e possa trovare nella legge quadro una qualificazione ed una giustificazione.

PRESIDENTE. Gli stranieri, venendo in Italia, debbono avere un minimo di requisiti.

CASAGRANDE. Gli stranieri hanno un minimo di requisiti, ma a casa loro; se vengono in Italia i figli di case madri straniere, però, questi requisiti, oggi come oggi, non ce li hanno più nè li possono avere perchè non esiste un riconoscimento ufficiale di questa figura.

Noi abbiamo presentato alla direzione delle assicurazioni private, al Ministero dell'industria e commercio, una nostra proposta ricavata dalle esperienze che abbiamo avuto all'estero. Penso che il testo sia pervenuto anche a voi e che possa essere preso in esame. Abbiamo anche consegnato al Ministero dell'industria il testo della legge inglese che disciplina il brokeraggio; gli inglesi infatti, sei mesi dopo l'emanazione della relativa direttiva europea del 31 dicembre 1976, hanno approvato in materia una compendiosa legge, di cui possiamo darvi sia il testo originale sia la traduzione che abbiamo fatto ad uso del Ministero e di chiunque sia interessato a conoscerla, che potrebbe fornire utili suggerimenti per la soluzione di questo problema.

Con questo ho terminato la presentazione di ciò che, più o meno, sono oggi i *brokers* e di ciò che essi rappresentano. Sono comunque a disposizione degli onorevoli Commissari per rispondere ai quesiti che possano loro interessare in modo particolare.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Casagrande per la sua esposizione ed anche per tutto il materiale che vorrà farci avere, che potrà essere prezioso.

TALAMONA. Vorrei sapere se il dottor Casagrande ha qualche osservazione da fare sul settore RC auto che, in un certo senso, è quello che è sotto osservazione da parte del nostro Comitato. Mi rendo conto peraltro che forse la vostra attività non se ne occupa.

CASAGRANDE. Non è esatto. Noi chiaramente non andiamo a cercare la singola polizza RC auto; tuttavia svolgiamo del lavoro RC auto piuttosto cospicuo perchè tutti i nostri clienti arrivano ad avere parchi addirittura di migliaia di automezzi. Pertanto, di fronte ad investimenti tanto notevoli, dobbiamo preoccuparci che le loro assicurazioni siano gestite nel migliore e nel più economico dei modi. La gestione del settore peraltro non appare sempre brillante (francamente qualche volta ci troviamo an-

10^a COMMISSIONE

21° RESOCONTO STEN. (22 giugno 1978)

che a disagio), in quanto spesso si sono lamentati ritardi nella liquidazione dei danni. E questo un luogo comune, però si tratta di un fatto obiettivo.

È ancora difficile peraltro dare un giudizio sul CID, trattandosi di un sistema ancora agli inizi; sarà necessario almeno un anno di rodaggio, per così dire, per rendersi conto della sua efficacia. Ci riserviamo pertanto di dare un giudizio in merito alla luce dei risultati di un periodo di sperimentazione — ripeto — non inferiore ad un anno.

Spesso le compagnie dei nostri clienti ritardano i pagamenti in modo macroscopico, ma non possiamo fare niente o meglio possiamo fare causa, ma aggraviamo il lavoro della magistratura senza ottenere un risultato pratico.

Anche la regolamentazione tariffaria presenta dei non sensi; andrebbe pertanto opportunamente rivista soprattutto per quanto riguarda il comparto del trasporto delle merci infiammabili e pericolose. La tariffa RC auto prevede giustamente che per il trasporto di merci infiammabili e pericolose l'assicurazione paghi un soprapremio; essa però non indica minimamente che cosa si intenda per trasporto di merci infiammabili e pericolose. Ora, è chiaro che un'autobotte carica di benzina trasporta infiammabili, ma è altrettanto chiaro che anche un automezzo che porta un barattolo di un chilo di vernice trasporta infiammabili; pertanto, la regolamentazione tariffaria non fa nessuna differenza tra l'uno e l'altro tipo di trasporto, il soprapremio viene pagato nella stessa misura a prescindere dalla quantità di merce infiammabile e quindi sia nel caso di un automezzo che trasporta un chilo di vernice sia nel caso di un'autobotte carica di benzina.

Noi, che cerchiamo di tutelare gli interessi dei nostri assicurati e siamo in un certo senso i rappresentanti dei consumatori, abbiamo cercato di sollevare il problema. Nel regolamento di attuazione della legge n. 990 del 1969 però non c'è alcun riferimento a questo proposito. La soluzione invece sarebbe molto semplice: sarebbe sufficiente infatti richiamarsi alla legge sui trasporti stradali. In tal modo tutto sarebbe chiaro e quel

piccolo automezzo del nostro cliente, che magari trasporta una latta di vernice per riverniciare un cancello, può essere assicurato con un onere ragionevole.

Tocate a grandi linee queste incongruenze, direi che sul problema RC auto non c'è molto altro da dire se non che il sistema così come è oggi è farraginoso. Non è peraltro nostra competenza arrivare a dare dei suggerimenti in merito, perchè questo coinvolgerebbe una serie di problemi forse più grandi di quelli di cui abbiamo conoscenza e su cui possiamo esprimere dei giudizi, e cioè problemi di occupazione, problemi di costi e di raccolta dei premi, che comunque potrebbero essere rivisti e ridiscussi.

Qualcuno ha detto che, in fondo, l'assicurazione si potrebbe pagare con il bollo di circolazione o con il sovrapprezzo della benzina. Addirittura potrebbe essere una soluzione quella di avere un certo tipo di servizio fino ad un certo punto gestito pubblicamente ed un altro tipo di servizio gestito invece privatamente. È indubbio infatti che con la legge n. 880, che stabilisce tariffe obbligatorie fisse, si è uccisa quella che nel campo assicurativo è sempre stata una forza calmieratrice, una forza di difesa del consumatore. Dovendosi tutti attenere alla tariffa stabilita, al pubblico oggi non è più dato di giudicare se questa sia giusta o non giusta, economica o non economica: e non dico solo al pubblico consumatore, ma anche ad un pubblico tecnico, come possiamo essere noi operatori del ramo. Sorgono insomma molti dubbi sulla congruità delle tariffe.

T A L A M O N A . Visto che la cosa vi interessa, vorrei completare la mia domanda. Voi avete assistito alla crisi di molte compagnie; ora, la vostra funzione è quella di mediatori tra compagnia e cliente. Quali sono i suggerimenti che voi date per salvare l'interesse del cliente e per evitare che le compagnie possano incappare in difficoltà? Tra le ipotesi da prendere in considerazione c'è anche quella del blocco del portafoglio della compagnia in difficoltà; qual è la vostra opinione in proposito?

CASAGRANDE. Debbo dire, innanzitutto, che trattandosi di assicurazioni dei nostri clienti noi cerchiamo di dare loro delle compagnie che riteniamo qualificate. I nostri clienti, però, possono avere un incidente non per loro colpa con qualcuno che è assicurato invece con una compagnia non qualificata. Che cosa si può fare in questi casi? Si dovrebbe risalire a monte. Il problema RC auto infatti è un problema di gestione, secondo me, quindi il problema delle compagnie in fase di dissesto può risolversi, più che con il blocco dei portafogli, con oculate fusioni, trattandosi — ripeto — di un problema essenzialmente di carattere gestionale.

OCCHIPINTI. Vorrei fare una precisazione. La compagnia non può incappare in un numero di sinistri tale da metterla in difficoltà: io direi piuttosto la gestione della compagnia. Oggi infatti, secondo me, benchè non sia assolutamente un esperto del ramo RC auto, non si può parlare di non congruità delle tariffe in vigore; si deve piuttosto dire che più che la gestione dei sinistri, sono questi interventi sporadici sul capitale dell'azienda, sulle riserve, sulla liquidità e via dicendo, che vengono operati in queste compagnie a mettere le stesse in crisi. Il che è un po' diverso.

Quindi io direi: tariffa congrua, attenzione però a chi esercita il ramo. Quindi, per quel che ci riguarda — parlo delle mie società — noi non operiamo, per quanto riguarda il settore RC Auto, con piccole compagnie; siccome non abbiamo problemi operativi con la compagnia A o con la compagnia B e siccome la tariffa non è competitiva essendo uguale per tutti, noi preferiamo sempre operare con grandi compagnie. Quindi il mio suggerimento è il seguente: attenzione alle piccole compagnie, se non sono condotte con sistemi ortodossi e conformi alla legge. . .

CASAGRANDE. O . . . non hanno sufficiente volume di portafoglio per sopperire ai costi fissi che ci sono sia con una polizza, sia con dieci polizze, sia con un milione di polizze!

OCCHIPINTI. Oggi peraltro la compagnia di assicurazione non è più tale, ma fa di tutto: il liquidatore dei danni, il broker, il finanziere, e via dicendo. È un sistema che oggi è invalso, ma che io non ritengo che sia giusto. La compagnia non è una compagnia se istituzionalmente non corre dei rischi; oggi come è strutturata è un agglomerato, un insieme di tante attività, e tra le altre svolge anche quella di assicuratore.

Per quanto attiene alla liquidazione danni, sappiamo che molte compagnie debbono disporre allo scopo di una determinata struttura; infatti, debbono avere una apposita organizzazione comprendente il liquidatore ed il perito, ma poi, in fin dei conti, una struttura così complessa non è giustificata. È assurdo, cioè, che la compagnia stessa provveda alla liquidazione dei danni, mentre sarebbe più indicato che le compagnie di assicurazione creassero a tal fine apposite società di cui ci si possa fidare e che diano tutte le medesime garanzie di sicurezza.

Questo potrebbe costituire un enorme risparmio poichè, se si va a considerare quanto incide sull'onere complessivo dell'assicurazione il costo della liquidazione danni, ci si accorge che si tratta di una percentuale non elevata. Se andiamo in una città media, troviamo che ogni agenzia ha il suo ispettorato liquidazione danni, con la sua struttura, che non è affatto giustificata rispetto al numero dei sinistri, in quanto si ritiene che se esiste l'agenzia deve esistere anche l'ispettorato liquidazione danni. Questo mi sembra un controsenso, poichè esistono — ad esempio — cinquanta agenzie generali in una cittadina, ognuna con il suo ispettorato, quando ne basterebbe uno per tutte.

TALAMONA. Sono d'accordo con lei nel ritenere che la polizza è arrivata a cifre insopportabili per una certa categoria di utenti; ovviamente, non per chi ha una Lamborghini, ma per l'utente in generale. Quindi dobbiamo concludere che, in definitiva, se vogliamo trovare un punto di risparmio e di economia nel settore, bisogna che troviamo delle nuove forme di gestione e,

se debbo prendere spunto dagli accenni che lei ha fatto, debbo ritenere che dovremo un giorno arrivare alla collettivizzazione della gestione del settore, sia che venga affidata a forme private, sia che venga affidata a forme pubbliche; non so dire ora quale potrebbe essere la soluzione migliore.

O C C H I P I N T I . Esistono in tutto il mondo, come anche in Italia, società di liquidazione danni; esiste però anche la concorrenza, nel caso in cui c'è chi liquida in modo migliore e chi liquida in una maniera meno soddisfacente, per cui ad un certo punto resta difficile operare una scelta che si armonizzi con l'interesse della compagnia assicuratrice se non esiste libera scelta di mercato. Ciò è tanto più importante in quanto esiste un disinteresse totale da parte nostra nei confronti di una possibile verifica dell'auto sinistrata, poichè facciamo semplicemente i passacarte, senza poter incidere tecnicamente su determinate valutazioni al fine di poter modificare un giudizio ed ottenere condizioni più favorevoli per i nostri clienti.

L'organizzazione delle compagnie è oggi talmente pesante che sono giustificati questi premi; se, però, si va a vedere quanto incide il rischio rispetto alle tariffe che vengono applicate, ci si rende conto che si tratta di una cifra modesta.

T A L A M O N A . Vorrei passare ad un altro argomento. In Italia molte persone hanno saputo dell'esistenza dei *brokers* quando si è appreso delle polizze antisequestro. Ci può fornire notizie al riguardo?

O C C H I P I N T I . Per quanto riguarda le polizze antisequestro, quando nasce un reato logicamente ne nasce subito la copertura. Queste polizze sono nate in Italia quando le compagnie hanno iniziato ad esercitare questo ramo e sono nate come appendici ad una garanzia infortuni; ufficialmente, cioè, la polizza veniva contratta per tale ramo e ad essa veniva poi allegata un'appendice, nella quale si precisava che, in caso di interruzione di attività, anche non dovuta ad infortunio, la compagnia avrebbe pagato. È stata poi emanata dal Ministero una circo-

lare, la quale proibiva l'assunzione di garanzie, da parte delle compagnie, in caso di sequestro di persona.

Esprimo ora la mia opinione. Sono perfettamente d'accordo sull'opportunità che queste contrattazioni non vengano effettuate e condivido la circolare ministeriale; tuttavia, non si può pretendere di disestare economicamente certe persone senza poter dare loro la garanzia di una copertura assicurativa, perchè allora a questo punto anche le polizze furti dovrebbero essere proibite. Dovremmo o mettere realmente gli assicurandi o gli assicurati in condizione di non essere rapiti; oppure dare la garanzia al rapibile che il riscatto non verrà pagato.

Intanto, però, lasciare la pura esposizione al rischio è completamente sbagliato. Abbiamo come conseguenza il fatto che poi le polizze vengono contratte all'estero direttamente, come abbiamo appreso dalla stampa.

Quindi, sono senz'altro convinto dell'opportunità che questi contratti in Italia non vengano stipulati, però ritengo anche che i beneficiari ed i loro familiari dovrebbero essere posti in condizione di non poter pagare il riscatto; e non che questo accada a Napoli, ma non a Roma. Mi sembra che si adottino allo scopo strani sistemi, per cui si verificano situazioni che praticamente lasciano il rapibile in balia di se stesso.

P R E S I D E N T E . C'è anche un problema di qualità, in questo momento, che consiste nell'inadeguatezza dei controlli ministeriali. Avete voi qualche esperienza al riguardo?

O C C H I P I N T I . Per quanto riguarda le compagnie di assicurazione, ci troviamo oggi in una situazione di mercato piuttosto strana, poichè le compagnie arrivano a soddisfare le necessità dell'assicurando o dell'assicurato in ritardo di almeno qualche anno rispetto alle richieste.

In questo momento in Italia esiste il grosso problema del lavoro all'estero, relativamente a grandi imprese di costruzione, a notevoli forniture che vengono eseguite da società italiane all'estero. Loro sanno probabilmente che per poter procedere ad una for-

nitura bisogna concedere certe garanzie; può trattarsi di un ponte, di un'autostrada o di una macchina, però le garanzie fideiussorie vanno fornite. Tradizionalmente, esse sono state date dalle grandi banche; però, l'enorme sviluppo dell'esportazione e dei lavori all'estero ha messo un po' in crisi le banche, poichè queste hanno un limite di fideiussibilità. Esse possono garantire, se non vado errato un importo pari al capitale che hanno più la riserva, per cui a volte si trovano in crisi, per l'incapacità di assorbimento, avendo dei *plafond* limitati. In tal caso, il mercato fideiussorio alternativo a quello delle banche potrebbe essere solamente quello delle compagnie di assicurazione, cosicchè importanti clienti che vanno ad eseguire lavori all'estero chiedono al mercato assicurativo di operare queste fideiussioni per partecipazione all'estero a gare di appalto.

Ora, quando un'impresa di costruzioni va ad eseguire un lavoro all'estero, ad esempio, di cento miliardi — e faccio notare che cento miliardi è l'importo di lavoro minimo per il quale valga la pena di eseguire un lavoro all'estero — a qualsiasi operatore del settore immobiliare occorrono, tra cauzione provvisoria, definitiva, stati d'avanzamento, sconto della ritenzione decimi eccetera, trenta miliardi di fideiussione. Il mercato italiano, sommando le capacità di tutte le imprese, può realizzare un assorbimento massimo di quattro miliardi ed allora bisogna ripiegare sul mercato riassicurativo; ci si può rivolgere agli inglesi o agli americani, i quali possono accettare, anche se, ovviamente, privilegiano una loro impresa rispetto ad una italiana. Questo è perciò un problema gravissimo, in quanto gli operatori non hanno alcun sostegno per i problemi fideiussori.

Parliamo poi del personale che va a lavorare all'estero e che non è garantito ai fini delle previdenze sociali. L'INPS ha risolto la questione dando a questo personale una forma di inquadramento standard per il periodo che rimane all'estero, di 90.000 lire al mese mentre, per quanto riguarda la garanzia infortuni, l'INAIL sospende la garanzia se il lavoratore è fuori della CEE. Pertanto il lavoratore, se va in Arabia, in Brasile oppure in America, non è assicurato contro gli

infortuni, per cui ricorre ad imprese private e chiede a queste di risolvere il problema assicurativo in generale. Purtroppo le grandi compagnie oggi non sono in grado di fare una polizza infortuni od una polizza rimborso spese ospedaliere che sia sostitutiva delle garanzie INAM ed INAIL.

Ora, direi che questo problema potrebbe anche costituire per le compagnie assicuratrici una fascia interessante di rischi, soccorrendo così le imprese che debbono mandare operai all'estero sprovvisti oggi di ogni garanzia. Difficilmente quindi si possono trovare operai che siano disposti ad andare a lavorare all'estero in simili condizioni. Questi sono, pertanto, autentici punti di debolezza del sistema assicurativo.

Comunque, rimane sempre da considerare attentamente il problema delle fideiussioni, collegato anche alla partecipazione alle gare d'appalto, che richiede da parte delle imprese di costruzioni una copertura del 30 per cento di impegni di firma.

In Italia esistono imprese che sono autorizzate ad esercitare il ramo, ma praticamente non lo esercitano, quindi è inutile che abbiano l'autorizzazione.

P R E S I D E N T E . Non ci resta che ringraziare vivamente il dottor Casagrande il dottor Occhipinti di questo incontro che è stato particolarmente interessante. Rimaniamo in attesa della memoria scritta e della documentazione, non escludendo che possiamo anche risentirci nel prossimo futuro.

Passiamo ora all'audizione dei rappresentanti della Taverna Assicurazioni S.p.A. Infatti, sono qui presenti il dottor Achille Taverna, presidente della Taverna Assicurazioni S.p.A., il dottor Piero Taverna, amministratore delegato e direttore generale, il dottor Mario Perricone, capo relazioni estere e il geometra Giovanni Ricci, direttore centrale della stessa Società.

Siamo lieti di avervi tra noi e vi ringraziamo della memoria che ci avete mandato. Naturalmente gradiremo una memoria successiva, la quale tenga conto anche di quanto sarà detto oggi, per inserirla negli atti definitivi della nostra Commissione.

Saprete certamente che esiste un Comitato paritetico per l'indagine conoscitiva sull'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli, il quale, però, non può non allargare il proprio compito considerando l'assicurazione obbligatoria nell'ambito del sistema assicurativo italiano. Siamo giunti alla ventunesima seduta e non potevamo non sentire anche i rappresentanti della categoria dei *brokers*; anzi posso dire che abbiamo tardato ad iniziare i nostri lavori perchè siamo stati impegnati in una riunione conclusiva relativamente all'albo degli agenti di assicurazione, nella quale è stato rinnovato l'impegno di promuovere al più presto la legislazione dei *brokers*.

Vi preghiamo di integrare eventualmente quanto è stato esposto nella memoria che conosciamo e per la quale vi ringraziamo.

T A V E R N A . Ringrazio lei, signor Presidente, e la Commissione per averci convocato dandoci l'occasione di parlare un po' dell'attività assicurativa in generale e dei *brokers* in particolare, attività che nel nostro paese è nuova.

Ho preparato una relazione che potrei leggere; abbiamo altri dati e siamo a disposizione per tutte le domande che vorrete rivolgerci.

P R E S I D E N T E . La relazione l'abbiamo letta, quindi gradiremmo che lei sottolineasse gli aspetti più significativi.

T A V E R N A . Diciamo che in Italia operano 213 imprese di cui 16 presenti anche all'estero (anche se le presenze che contano sono essenzialmente 4 o 5) e 45 rappresentanze di compagnie estere. Queste società, tutte assieme, hanno incassato nel 1977 4.100 miliardi di premi, di cui 3.400 nei rami danni e 670 nei rami vita. L'incidenza del settore RC auto è stata del 50 per cento circa, pari a 1.720 miliardi. I premi di assicurazione rappresentano il 2,50 per cento del prodotto nazionale lordo. Se vogliamo adeguatamente aprire alle nuove dimensioni prospettate dalla CEE dobbiamo anche osservare quello che accade in casa.

In Inghilterra (dove abbiamo il mercato

più antico del mondo), a fronte delle nostre 213 operano 785 imprese, di cui 615 inglesi e 170 all'estero. Il mercato inglese a fronte dei nostri 4.100 miliardi di premi ne incassa 20.000 miliardi, di cui la metà proviene dall'estero.

Un altro mercato importante, quello francese, incassa circa 12.000 miliardi, dei quali tremila prodotti dai *brokers*. Perciò il mercato francese è tre volte quello italiano; il mercato inglese è cinque volte quello italiano.

Relativamente all'attività dei *brokers*, le notizie fornite dal « Libro rosa del dipartimento dell'industria inglese » stimano che il mercato assicurativo nel suo complesso ha contribuito, nel 1976, al saldo attivo della bilancia dei pagamenti con 740 milioni di sterline, pari al 44 per cento di tutte le attività provenienti da entrate invisibili. Tale saldo attivo è determinato dalla differenza fra le entrate (premi assicurativi acquisiti dal mercato inglese) e le spese (sinistri pagati), cui le compagnie hanno contribuito per 307 milioni, i *Lloyds* per 279 milioni e i *brokers* per 154 milioni.

Se si considera che tutto il volume di affari dei *Lloyds*, nonchè il 50 per cento di quello delle compagnie, passa tramite i *brokers*, il loro effettivo contributo è di circa 600 milioni di sterline pari a circa 1.000 miliardi di lire.

Il mercato inglese può conseguire risultati di questa importanza grazie all'enorme esperienza internazionale e alla capacità tecnica di assumere rischi provenienti da ogni parte del mondo.

Abbiamo citato il mercato inglese perchè è il prototipo di tutte le assicurazioni ed un modello ottimale largamente sperimentato.

Come abbiamo detto in precedenza, salvo poche lodevoli eccezioni, quello italiano è purtroppo ancora un mercato ristretto perchè su 168 imprese solo 4 o 5 operano con strutture adeguate all'estero.

Questo fatto determina un certo scompensamento tecnico e di qui la necessità di ricorrere in modo rilevante alla riassicurazione, specialmente nei grandi rischi.

I dati in possesso evidenziano il fatto che il nostro mercato ricorre alla riassicurazione

nei dei rami danni in misura del 32-33 per cento circa. Il dato potrebbe indurre in errore poichè è relativo alla globalità del portafoglio delle imprese; se invece ci riferiamo, come è naturale, ai grandi rischi, tale percentuale sale notevolmente.

Questa situazione va equilibrata e non potendo farlo in modo impositivo (è impensabile infatti per la nuova normativa CEE di poter imporre una riassicurazione obbligatoria, che non potendo che essere limitata alle sole imprese locali costituirebbe un'ulteriore penalizzazione con conseguente perdita di concorrenzialità) bisogna far sì che si creino le premesse idonee a rafforzare la capacità acquisitiva e di conservazione del mercato italiano nel suo complesso, facendone non un mercato condizionato ma per quanto possibile autonomo.

Perchè ciò accada, riteniamo che si debbano realizzare i seguenti presupposti:

1) potenziamento delle strutture finanziarie delle imprese anche con la possibilità di creare riserve speciali non tassabili per la copertura di eventi catastrofici (la normativa tedesca potrebbe con i dovuti adattamenti essere presa in considerazione);

2) un serio controllo sulle riserve tecniche che dovrebbe ridurre notevolmente il fenomeno della riassicurazione quasi totale. In questo senso la legge n. 295 del 10 giugno scorso, ha inserito un importante elemento di chiarezza laddove agli effetti del calcolo del margine di solvibilità impedisce di portare a copertura delle riserve tecniche più del 50 per cento dei crediti riassicurativi;

3) una più importante accettazione di affari internazionali da parte del mercato nel suo complesso, così da determinare ampi equilibri tecnici.

In questo contesto, i *brokers* italiani hanno un ruolo importante poichè per svolgere la loro funzione dovranno proiettarsi all'estero e, nella misura in cui saranno adeguatamente sostenuti dal mercato nazionale, contribuiranno a potenziare la nostra economia con un interessante apporto valutario.

Per rendere il settore sempre più rispondente alle esigenze di una moderna economia, bisognerà:

a) dopo adeguate selezioni consentire nuove autorizzazioni all'esercizio dell'assicurazione per immettere sul mercato serie e dinamiche forze che con nuove iniziative costituiscano un motivo di rinnovamento del settore e rappresentino un fatto importante anche sotto l'aspetto occupazionale;

b) fornire l'autorizzazione preventiva dell'Organo di vigilanza per il passaggio dei pacchetti azionari di controllo delle imprese non quotate in borsa;

c) fare una legge regolamentatrice dell'attività dei *brokers*;

d) fare una legge regolamentatrice dell'attività degli agenti.

P R E S I D E N T E . La ringrazio. Per quanto riguarda le ultime proposte, le dicevo che circa la legge regolamentatrice degli agenti siamo a buon punto, per quella relativa ai *brokers* solleciteremo l'*iter*. La immissione sul mercato di serie e dinamiche forze invece avverrà sulla base della legge 1749 (ex 460). Quanto poi all'autorizzazione preventiva dell'Organo di vigilanza per il passaggio dei pacchetti azionari di controllo delle imprese, la materia è allo studio anche presso il Ministero.

V E N A N Z E T T I . Siccome il problema generale è quello dello sviluppo e della espansione dell'attività assicuratrice, io vorrei sapere: quali sono gli effettivi ostacoli derivanti dalla legislazione, per cui spetta a noi eventualmente provvedervi? Oppure la struttura del mercato stesso è tale da impedire di fatto il processo di espansione?

T A V E R N A . Parla di espansione interna o esterna?

V E N A N Z E T T I . Mi riferisco all'una e all'altra. Quanto all'espansione interna, ovviamente gli ostacoli derivano anche dalla nostra situazione economica, dalle nostre debolezze strutturali che qui non sto a ricordare. Ma mi interessa soprattutto l'espansione

sione esterna, perchè lei citava giustamente l'importanza che può avere questa attività anche in termini valutari.

T A V E R N A . Cominciamo dall'espansione interna. Per quanto riguarda l'interno del nostro paese secondo il punto di vista della nostra organizzazione non si tratta di un mercato sufficientemente concorrenziale: accordi, intese ne limitano il libero espandersi creando spesso condizioni di non concorrenzialità. Tale fatto si riflette negativamente specialmente per i rischi importanti (commercials oltre 250.000.000, industriali oltre 750.000.000), sulle attese del cliente che vengono mortificate dalle uguali condizioni di premio praticate dalle imprese aderenti agli accordi. L'unica differenza concorrenziale che si riscontra è rappresentata dal servizio che può prestare l'agente più abile di fronte ad un agente meno abile.

Naturalmente in questo contesto si avanzano le poche compagnie che non aderiscono ad alcun accordo, in genere quasi tutte quelle a capitale straniero.

L'apertura delle frontiere assicurative potrà modificare ancora la situazione a favore delle imprese straniere che con maggiore intensità verranno ad operare in Italia.

Per quanto riguarda l'assicurazione vita, vogliamo sottolineare come lo sviluppo del ramo sia indice del livello civile della società; i paesi dove l'assicurazione vita è sviluppata godono, in genere, di prospettive economiche più regolate e di maggiore tranquillità sociale. Formule nuove, tariffa adeguata, organizzazione di vendita efficiente dovrebbero consentire la maggiore vendita di questo prodotto.

Alla tranquillità che una buona forma di assicurazione indicizzata al costo della vita può dare all'utente, si aggiunge il beneficio che ne deriva alla collettività nazionale nel suo insieme dall'impiego della massa dei premi che il settore vita esprime, impiego che può essere proficuamente indirizzato in direzioni sempre più sociali.

Da noi il settore non è molto sviluppato.

Una cattiva immagine dell'assicuratore nel passato, una pesante inflazione, hanno indubbiamente manifestato fenomeni negativi.

Maggior capillarizzazione dei punti vendita, organizzazione sempre più perfezionata per la produzione, nuove formule possono dare all'aspirante utente le garanzie e la fiducia necessaria per lo sviluppo del ramo.

Occorre popolarizzare le polizze vita in modo che il capitale che l'assicurato riscuote al termine di differimento possa costituire una valida integrazione ad altre prestazioni pensionistiche.

Riteniamo che nel settore vita ci siano ancora nel nostro paese molte possibilità di sviluppo.

Il *broker* è creatore di concorrenza, in mancanza della quale non potrebbe operare. Per un servizio adeguato alla clientela il settore, particolarmente importante come fatto tecnico, va regolato da leggi che ne consentano l'accesso solo ad organizzazioni preparate ed adeguate a competere con le organizzazioni che con l'apertura delle frontiere assicurative verranno ad operare in Italia.

Anche in questo settore l'Italia non deve essere in condizioni di inferiorità di fronte ai *partners* europei.

Un fattore negativo è costituito dalla presenza di operatori non preparati professionalmente e moralmente per svolgere attività imprenditoriale; anche nel campo dell'assicurazione sono necessari adeguati requisiti. Purtroppo nel nostro paese ancora pochi giovani intraprendono attività assicurativa; scuole adeguate, disposizioni legislative devono creare le condizioni per l'accesso al settore delle forze vive e sane del lavoro.

V E N A N Z E T T I . Stiamo preparando un disegno di legge relativo ai *brokers*; gli elementi forniti sulla loro attività in generale ci saranno pertanto utili.

Per quanto riguarda il settore RC auto, al di là delle osservazioni che facciamo tutti come utenti perchè abbiamo un'automobile e conosciamo i ritardi dei pagamenti, vorrei chiedervi un giudizio sullo stato attuale della legislazione e sugli ultimi aggiornamenti.

T A V E R N A . Il settore RC auto interessa tutti particolarmente. Mi sembra, senatore Venanzetti, che l'attuale legislazione corrisponda agli interessi della clientela.

Nel passato, tanti anni fa quando iniziai l'attività assicurativa gli operatori del settore non avevano buona stampa. Un lungo cammino è stato da allora percorso e oggi gli assicuratori godono nel nostro paese di piena dignità e l'assicurazione è più che mai ritenuta un mezzo indispensabile per lo sviluppo delle attività economiche.

Anche per il settore assicurativo — lo dimostra l'interesse del paese ai suoi problemi — vi è ora una prospettiva ed un compito generoso: contribuire con tutte le forze al superamento della crisi che turba il paese.

T A L A M O N A . Voi vi trovate in un punto d'osservazione un po' particolare nel ramo assicurativo. Non siete nè agenti, nè una compagnia di assicurazioni ed avete i difetti delle compagnie e della produzione.

Nel settore RC auto è stata lamentata una bufera sul sistema italiano in seguito all'introduzione dell'obbligatorietà estesa a 18 milioni di utenti. Sono sorti imprenditori improvvisati che hanno visto nella raccolta di denaro con una legge dello Stato un mezzo facile per le speculazioni. Da tutto ciò è derivato lo sforzo del legislatore di mettere ordine con la miniriforma. Pensiamo che altre riforme siano possibili per rendere più perfetto il servizio; è questo appunto lo scopo dell'indagine conoscitiva. Temiamo infatti che alla fine dell'anno ci sia una ulteriore richiesta di aumento delle tariffe: è diventata ormai una tradizione la domanda di aumento delle tariffe con conseguente protesta dell'opinione pubblica, di certe parti politiche e della stampa. Vorremmo pertanto chiarire il problema e far limitare le richieste di aumenti.

Si dovrebbe cercare di realizzare economie, moralizzando il settore ed eliminando quelle compagnie che non sono nate per fare questo lavoro. Sarebbe interessante conoscere il vostro parere; prendiamo comunque atto del fatto che l'organizzazione tratta poco l'argomento.

Ci siamo sforzati di inserire nel provvedimento un tetto per le spese. Questa nostra azione legislativa è stata però criticata perchè è scioccante per determinate compagnie abituate ad una certa libertà. Ritengo che

dal vostro punto di osservazione dovrebbe, invece, esserci un apprezzamento positivo per la volontà del legislatore di mettere un freno all'andamento di assoluta libertà per le spese da parte delle compagnie

È infatti troppo comodo spendere e poi rivolgersi al Ministro per ottenere aumenti. Sarà forse alto o basso il limite da noi fissato, ma ci sembra un principio giusto in un mercato disordinato dove di fatto assistiamo ad un cartello monopolistico delle tariffe: ci sono tutti gli aspetti negativi della grande speculazione e di una forma di conduzione artigianale del settore assicurativo che ci porta a questo grande stato di inferiorità rispetto ad altri paesi.

Per quanto riguarda l'assicurazione sulla vita, il problema è emerso durante il colloquio con altri rappresentanti del settore. L'idea è quella di creare una Commissione interparlamentare e saranno naturalmente chiamati gli esperti al fine di trovare una soluzione. Lei ha accennato al grande sviluppo esistente negli altri Stati rispetto al nostro paese. Non ho capito bene se sono le condizioni economiche, una svalutazione galoppante, oppure altre ragioni a rendere meno diffusa in Italia la polizza vita; questo è indubbiamente un grosso problema. Noi sosteniamo che non c'è la coscienza assicurativa in molti italiani perchè nessuno la crea; esiste ancora la convinzione che l'assicurazione sia un furto. Questo succede perchè le compagnie non agiscono con correttezza e linearità.

C'è stato un accenno all'assicurazione dei crediti. Noi vorremmo che i capitali venissero reinseriti nel processo produttivo del nostro paese; in certi casi lo può fare una compagnia di assicurazioni. Voi che siete degli osservatori neutrali, quali proposte fate? Deve esserci naturalmente la copertura dei rischi; le compagnie hanno i soldi degli utenti e non possono rischiare, anche se in Italia qualcuno ha rischiato, ma questo non ha importanza.

T A V E R N A . Occorre, a mio avviso, potenziare finanziariamente e tecnicamente le nostre imprese affinché possano acquisire rischi all'estero e portare valuta nel no-

stro paese. I paesi emergenti per esempio, hanno imprese statali che però sono piccole e non hanno una autosufficienza tecnica ed economica; per la riassicurazione si recano in Germania o in Inghilterra, non vengono in Italia perchè le nostre imprese sono ancora deboli. Se fossero sufficientemente forti, anche i *brokers* potrebbero concludere affari all'estero portando valuta nel nostro paese, come accade in Inghilterra, in Francia e in Germania.

In Italia tolte sei o sette imprese di dimensioni importanti, alcune delle quali con forti organizzazioni anche all'estero, le rimanenti hanno modesto potenziale economico. Ne deriva che il nostro mercato ricorre frequentemente alla riassicurazione all'estero trasformando l'assicuratore in un intermediario delle assicurazioni. Tale fenomeno ha conseguenze negative anche sugli scambi valutari.

È attraverso il processo sopra menzionato che si affermerà, come già è avvenuto nella maggioranza dei paesi industrialmente avanzati, la figura dei *brokers* di assicurazioni.

Caratteristica fondamentale del *broker* è quella di essere un'impresa, cioè un'organizzazione di beni e di servizi. Se non c'è una impresa non può esistere, a nostro avviso, un *broker*. Questa figura, infatti, deve operare:

- a) con una struttura finanziaria solida e di rilievo;
- b) attraverso un'organizzazione tecnica e legale qualificata.

L'attività del *broker* si può così riassumere:

- a) ispezione tecnica dei rischi;
- b) studio delle condizioni di copertura dei rischi più adeguate;
- c) ricerca di mercato volta ad individuare le compagnie che, a seconda del caso, offrono i migliori servizi;
- d) contatto con le compagnie e trattative per il conseguimento delle condizioni concordate con il cliente;
- e) assistenza al cliente in tutte le manifestazioni relative ai contratti assicurativi (sinistri compresi) e gestione degli stessi.

La figura del *broker* si differenzia da quella dell'agente essenzialmente perchè l'agente è espressione della compagnia e può collocare sul mercato esclusivamente il prodotto della compagnia, mentre il *broker* studia le condizioni più idonee per il cliente ed interviene direttamente nella fase formativa del contratto assicurativo, appoggiando lo stesso alla compagnia assicuratrice che meglio corrisponde alle esigenze dell'utenza.

Dalla capacità del mercato assicurativo italiano di uscire maggiormente dai confini nazionali, si potrà anche fondare un rinnovamento ed irrobustimento dello stesso.

L'espansione significa creazione di posti di lavoro; stimiamo che il settore assicurativo sarà in grado di contribuire alla risoluzione del problema della disoccupazione intellettuale.

A questo scopo andranno incoraggiate tutte le iniziative (corsi professionali, borse di studio, eccetera) per la formazione professionale di tecnici assicurativi.

Per dare un contributo alla soluzione di questo problema, oltre che per infondere linfa nuova al mercato assicurativo, auspichiamo anche in questa sede la ripresa, dopo oculati ed attenti esami, della concessione di autorizzazioni ad operare per le nuove compagnie di assicurazione. Ciò varrà ad attenuare le posizioni di monopolio ed a far acquisire al mercato il maggior apporto di quegli imprenditori del settore che hanno capacità operative.

Il settore RC auto appare sufficientemente regolato dalle leggi più recenti. A nostro avviso l'utenza dovrebbe essere soddisfatta. Dopo gli interventi ministeriali su compagnie che non presentavano un andamento industriale soddisfacente, i casi di ritardo nella liquidazione dei danni possono essere ormai attribuiti ad un'insufficiente organizzazione nella liquidazione dei sinistri o a discordanze sull'entità del danno da parte dell'utente e dell'impresa.

Per il settore RC auto, come per gli altri settori di rischio, il discorso del mercato va generalizzato con le regolamentazioni che debbono sovrintendere allo stesso. Bisogna innanzitutto avere ben presente che cosa si vuole nel nostro paese: o un'economia di-

rigistica o, peggio, autarchica, con tutte le conseguenze che ne possono derivare; o un'economia di mercato che, in armonia con i principi della Costituzione della Repubblica, consenta il libero manifestarsi delle attività economiche.

Data la caratteristica di utilità sociale dell'assicurazione RC auto, bene ha fatto il legislatore nel fissare la tariffa per la garanzia. Riteniamo però che tale tariffa debba rappresentare un massimo, nel senso che dovrà essere consentito a quelle imprese che meglio riescono ad amministrare i loro affari, offrire un prezzo inferiore, permettendo alla concorrenza ed al mercato di esprimersi.

Ci pare però anche che esca dalle regole dell'economia di mercato la fissazione delle provvigioni da attribuire agli intermediari del lavoro assicurativo: il costo delle prestazioni deve essere lasciato alle possibilità contrattuali delle parti, senza che venga superato il premio di assicurazione massimo fissato dal Comitato interministeriale prezzi.

Per completare il discorso ricordiamo che il *broker* ha una sua attrezzatura tecnica, autonoma dalle imprese di assicurazione. Tutti i costi dell'esercizio dell'attività sono da lui sostenuti: nessun costo aggiuntivo oltre a quello provvigionale grava sul mercato. In un mercato concorrenziale e dinamico i caricamenti sul tasso tecnico tendono ad abbassarsi; in un mercato aperto l'interesse dell'utenza è sempre esaltato. Si evince pertanto che essendo il *broker* « creatore di concorrenza » la sua presenza è indispensabile e di grande utilità per l'utenza e anche sotto l'aspetto tecnico per l'assicuratore.

Dirò anche che gli agenti dal canto loro sono una importante istituzione.

Chi afferma che gli stessi rappresentano costi improduttivi non dice il vero; per trenta anni al servizio di una grande impresa io ho svolto attività agenziale; conosco il valore degli agenti, il loro sacrificio, la loro intraprendenza e soprattutto la loro voglia di lavorare. Specialmente nei medi e piccoli centri l'agente è utile se vogliamo sviluppare il settore delle assicurazioni.

Nell'esaminare il settore delle assicurazioni ricordiamo i caricamenti che gravano

sui premi; le nostre imprese si avvalgono della collaborazione di personale altamente qualificato a tutti i livelli, gli stipendi che agli stessi vengono corrisposti sono adeguati al livello europeo. Per concludere, affermiamo la nostra soddisfazione per il fatto che particolarmente per il settore assicurativo si pensi a regolamentazioni che indubbiamente dovranno rappresentare motivo di compiacimento per tutti.

P R E S I D E N T E . Gli elaborati che il cavaliere del lavoro Taverna ci ha fatto pervenire tempestivamente hanno molto agevolato il nostro compito: ciò, sia per quanto riguarda il questionario, sul quale richiamo di nuovo l'attenzione dei colleghi, sia per quanto concerne la memoria. Di ciò lo ringrazio sentitamente.

Per noi è particolarmente interessante questa indagine; lo sarebbe stata anche per i colleghi impegnati altrove in questo momento particolarmente incandescente. Non è escluso che ci si possa rivedere nei prossimi mesi prima della conclusione del nostro lavoro.

(Vengono introdotti l'avvocato Camillo Curti, presidente dell'Ufficio centrale italiano, ed il dottor Raffaele Deidda, direttore dello stesso ufficio).

P R E S I D E N T E . Ringraziamo vivamente i nostri ospiti per aver accolto il nostro invito. Ci dispiace che l'audizione sia caduta in una mattinata così particolare; ad ogni modo abbiamo tutti letto l'interessante memoria da loro inviataci. Prego l'avvocato Curti di riassumere i punti salienti, ponendo in rilievo i principali problemi, in particolare per quanto riguarda la RC auto, e chiarendo se ritiene il lavoro compiuto con la cosiddetta miniriforma sufficiente oppure giudica necessario aggiungervi qualcosa. Ci auguriamo di avere da loro, in seguito, un ulteriore documento, da inserire negli atti ufficiali, in modo da arricchire il quadro a proposito della legislazione in materia e dei mali che affliggono il sistema assicurativo italiano.

10ª COMMISSIONE

21° RESOCONTO STEN (22 giugno 1978)

C U R T J . Procurerò di essere il più possibile sintetico.

L'UCI, come del resto tutti gli altri uffici nazionali di assicurazione — così denominati nella direttiva 24 aprile 1972 del Consiglio dei ministri delle Comunità europee, che costituisce la base giuridica dell'attuale disciplina concernente l'assicurazione RC auto dei veicoli a motore in circolazione internazionale — ha come socie le imprese italiane e le rappresentanze italiane di società estere esercenti in Italia l'assicurazione RC auto.

Come gli altri *bureaux*, l'UCI ha una duplice funzione.

Emette le « carte verdi » o le « carte di frontiera in uscita », che vengono utilizzate dagli utenti di veicoli a motore italiani che si recano all'estero; garantisce ai *bureaux* esteri partecipi delle convenzioni *inter bureaux*, che hanno applicato la direttiva comunitaria sopra richiamata, il pagamento in ogni caso dei danni cagionati nei territori dei loro Stati dagli utenti di veicoli a motore italiani, mentre nei confronti dei *bureaux* non partecipanti a tali convenzioni garantisce il pagamento dei danni soltanto se l'utente italiano è in regolare possesso della « carta verde ».

La seconda funzione dell'UCI, sia in base alle convenzioni *inter bureaux* alle quali partecipa, previa le debite autorizzazioni ministeriali, sia in base all'articolo 6 della legge 24 dicembre 1969, n. 990 (modificato con la « miniriforma »), è quello di provvedere alla liquidazione dei danni cagionati in Italia da utenti di veicoli a motore esteri, in ogni caso se si tratti di veicoli in Stati della CEE ovvero i *bureaux* dei quali partecipavano alle convenzioni, oppure soltanto in presenza di valide carte verdi ove trattasi di veicoli di Stati i *bureaux* dei quali siano estranei alle convenzioni stesse.

Come si vede, mentre un tempo era indispensabile, ai fini dell'esistenza di una valida garanzia per il risarcimento dei danni ai terzi, che coloro i quali facevano circolare veicoli in Stati diversi dal proprio possedessero la « carta verde », oggi in base alla summenzionata direttiva comunitaria ed alle

convenzioni che l'hanno applicata, la carta verde può anche mancare.

Per quanto concerne i danni cagionati da utenti di veicoli a motore italiani in Stati partecipanti alle suddette convenzioni, in mancanza della carta verde, ma in presenza di una valida polizza per l'assicurazione RC auto obbligatoria, è l'impresa italiana la quale ha emesso la polizza, che si accolla in definitiva il risarcimento del danno cagionato dal proprio assicurato, nei confronti del quale ha diritto di agire in rivalsa.

In mancanza anche di una polizza RC auto, il danno cagionato all'estero da un utente di veicolo a motore italiano è risarcito dall'UCI e ripartito tra tutte le varie imprese in proporzione del portafoglio RC auto dell'anno precedente il sinistro, salva la rivalsa molto teorica verso il responsabile del sinistro.

Per la liquidazione dei danni cagionati in Italia da utenti di veicoli a motore esteri l'UCI agisce come delegato dei *bureaux* esteri, e delega a sua volta varie imprese oppure vi sono compagnie italiane le quali agiscono direttamente per delega di compagnie estere, ma previo consenso dell'UCI, dato che questo è giuridicamente l'organo nei confronti del quale un danneggiato in Italia da veicolo estero può agire: la eventuale citazione deve essere spiccata nei confronti dell'UCI, sbaglia l'avvocato che agisce diversamente. Ad ogni modo l'UCI, quando l'errore si verifica, proprio per dimostrare il proprio spirito di correttezza, si costituisce spontaneamente in giudizio e, se l'attore che erroneamente ha indirizzato la citazione ad una delle imprese, le quali trattano naturalmente le pratiche per conto dell'UCI, abbandona l'azione promossa nei confronti della compagnia per la quale manca la legittimazione passiva, l'UCI accetta senz'altro il contraddittorio e non fa neppure richiedere dall'impresa erroneamente convenuta il rimborso delle spese. Dico questo perchè la stampa ci ha accusato di inesistente spirito burocratico e defatigatorio.

L'UCI è un organismo rapido, snello: ha solo quindici dipendenti, anche per il fatto che per la trattazione dei danni sono delegate — come detto sopra — delle imprese

10^a COMMISSIONE

21° RESOCONTO STEN. (22 giugno 1978)

sue consociate, le quali dispongono di efficienti proprie attrezzature per la liquidazione dei danni stessi e possono quindi assumere fattivamente tale compito, ricevendo compensi — non lauti ma, anzi, percentualmente modesti — sulla somma comportata dalla liquidazione. Colgo a tale proposito l'occasione per rivolgere una richiesta alla Commissione: richiesta della quale essa potrebbe poi farsi paladina presso il Ministero di grazia e giustizia e gli altri Ministeri interessati.

Oggi, con la « miniriforma », è fatto obbligo agli assicuratori di liquidare i danni entro sessanta giorni dalla richiesta del danneggiato, o, quantomeno, di specificare i motivi del rifiuto, nel caso di non accettazione: entro trenta giorni, infatti, bisogna fare l'offerta: entro altri trenta giorni, anche se il danneggiato non ha risposto o ha rifiutato, si deve pagare la somma offerta. Tutto questo, però, presupporrebbe la possibilità, per l'assicuratore, di avere cognizione dei rapporti redatti dalla polizia stradale o dai carabinieri. Dopo lunghe discussioni l'UCI è riuscito ad ottenere che gli siano forniti non copie dei rapporti, ma almeno i dati che gli consentano di individuare il veicolo straniero autore del danno, il nome del guidatore, nonché gli altri elementi materiali indispensabili per trattare la pratica; ma, allo stato delle cose, e tanto più di fronte ad una legge che impone la liquidazione entro certi termini, perchè non si dovrebbero poter dare a tutte le imprese assicuratrici copie dei rapporti?

Oltretutto la tesi del segreto istruttorio non ha alcun fondamento nel caso specifico, perchè ove si tratti di danno materiale il segreto non è neanche concepibile, mentre in caso di danno fisico è l'istruttoria che svolgerà il magistrato a dover avere la qualifica di segreta. ma il rapporto della polizia stradale o dei carabinieri che cosa dovrà mai avere di segreto? Quella del « segreto » è una concezione arcaica e superata, che ha solo il risultato di rallentare la liquidazione dei danni; mentre, se le imprese assicuratrici potessero avere copia dei rapporti, le liquidazioni dei danni sarebbero enormemente accelerate.

Io ho fatto prima l'avvocato e poi per 12 anni il direttore di compagnia, e posso dire che il comportamento di varie compagnie assicurative fu, sino al 1970, alquanto criticabile; si ritardava la liquidazione dei danni, si trattavano le pratiche con rigidi criteri burocratici, il che ha fatto acquisire una cattiva fama alla generalità delle compagnie presso il pubblico, la stampa ed i magistrati, i quali sono nei confronti delle compagnie assicuratrici sempre alquanto drastici. Oggi ciò non è molto giusto, invece, perchè la situazione è veramente cambiata. Prima di tutto si è realmente fatto strada il concetto che le pratiche defatigatorie, tutto sommato, non rendono neanche sul piano economico. È questo l'argomento principe: conviene pagare il più rapidamente possibile perchè, col gioco degli interessi, della svalutazione eccetera, vengono fuori situazioni tanto più gravose quanto più i massimali pattuiti della polizza non sono lauti, in quanto l'assicurato ha poi buon gioco a sostenere la tesi della *mala gestio*. Una compagnia intelligentemente condotta si rende quindi conto del fatto che, anche dal lato economico, la soluzione migliore è quella di pagare.

Dunque, come dicevo, oggi c'è maggior correttezza, sia pure anche per interesse. Un tempo l'interesse era male inteso, perchè non è che si ottenessero risultati brillanti dal lato economico: si giungeva a cause di primo, di secondo e di terzo grado, dato che si andava anche in Cassazione. Ora, poi, sta di fatto che dal 1969 in avanti, con la svalutazione, i capitali vengono raddoppiati, se non addirittura triplicati.

T A L A M O N A . Però c'è qualcosa che non va. Nel settore RC auto, a parte le compagnie che falliscono, a parte gli improvvisati assicuratori i quali potrebbero fare tutti i mestieri meno quello dell'assicuratore, se guardiamo anche il bilancio di un'azienda pubblica importante come l'Assitalia il bilancio di questa azienda chiude con un passivo di 17 miliardi, non solamente imputabile al settore RC auto; ma quando si riscontra che i carichi del settore RC auto, per l'Assitalia, superano il 42 per

cento, mentre nella legge è stabilito un tetto massimo del 32 per cento, si incomincia ad individuare le cause del passivo, che certamente in questo punto trovano un riferimento. Dicevo che qualche cosa non va perchè un'altra società pubblica, la Banca delle comunicazioni che pure si occupa di assicurazioni RC auto, chiude il bilancio in attivo. Ci domandiamo: è un problema di dimensione? È un problema di organizzazione? Da cosa dipende questo diverso risultato, come possiamo regolarci nel giudicare la validità del tetto dei caricamenti, di fronte a due risultati diametralmente opposti come quelli di cui sopra, riscontrati in gestioni pubbliche?

Non parliamo poi delle gestioni private, dove riscontriamo disparità di risultati notevoli; ma in quel caso le cause possono essere diverse: può dipendere da speculazioni sbagliate o interessi di altra natura e comunque che non dovrebbero riscontrarsi nelle gestioni pubbliche.

Allora, come vedete voi tale situazione? Qual è l'opinione di chi, come voi, osserva la questione da un osservatorio neutrale, non rappresentando voi nè le compagnie nè gli utenti? Dov'è il difetto? È mai possibile che si continui in questa rincorsa premi-costi? A me sembra una follia continuare di questo passo.

C U R T I. L'attuale tariffa, se non è proprio tale da essere remunerativa, è abbastanza vicina alla remuneratività: quasi tutte le imprese che gestivano seriamente la RC auto hanno chiuso l'esercizio 1977 in attivo. Vi sono invece imprese private che vanno malissimo e che sono alle soglie della dichiarazione di fallimento, ma tali situazioni non derivano soltanto dall'insufficienza delle tariffe, bensì da altri fattori e dalla mancanza di un'efficiente vigilanza sia nell'autorizzare le imprese all'esercizio sia nel seguirne la gestione.

La colpa di tali incresciosi andamenti gestionali ricade infatti, secondo me, in primo luogo proprio sugli organi pubblici, e cioè sul Ministero dell'industria che autorizza imprese inidonee a svolgere una valida

attività. La colpa ricade anche sul sistema sia per la inadeguatezza della legge, sia per la inefficienza dei controlli da parte del Ministero a causa della carenza di personale!

Loro sanno che il servizio di controllo in Francia ha circa 100 persone e altrettante ne ha il servizio di controllo in Germania? Noi italiani in certi casi saremmo propensi a dilatare il personale al di là del necessario, mentre in questo caso indubbiamente c'è assoluta insufficienza di personale in rapporto alle più elementari esigenze del controllo.

T A L A M O N A. Tenga presente che hanno 1.700 milioni a disposizione e spendono solo 170 milioni!

C U R T I. Appunto, dico! Senza d'altra parte arrivare a delle spese ingenti si potrebbero per esempio, utilizzare tanti ex dirigenti assicurativi, onesti e preparati, che sono andati in pensione a 60 anni o anche prima per timore di perdere la liquidazione di fronte alla prospettiva di veder ridotte o addirittura dimezzate le indennità di anzianità. Perchè non farli diventare ispettori, dando loro degli emolumenti neanche trascendentali? Avremmo così gente certamente capace che, essendo vissuta all'interno di imprese, è in grado di controllarle. Non si possono creare degli ispettori dall'oggi al domani: ci vogliono delle persone competenti.

Passiamo alle imprese pubbliche. Prendiamo il massimo ente pubblico: l'INA. Negli organici di questo ente sono state inserite 153 persone provenienti dall'INA-Casa, che hanno stipendi superiori a quelli degli impiegati dell'INA, che non possono dare un apporto fattivo all'INA stesso e creano in questo una situazione anomala. Non sono in grado di esprimere un parere obiettivo sull'Assitalia. Tutto ciò che posso dire, ma non per conoscenza diretta, è che v'è in questa azienda uno strapotere degli agenti, i quali tra l'altro godono di provvigioni e liquidazioni maggiori di quelli delle imprese private.

10^a COMMISSIONE

21° RESOCONTO STEN. (22 giugno 1978)

T A L A M O N A . Le provvigioni sono solo superiori di un punto: siamo al 17 anziché al 16.

C U R T I . Anche all'Assitalia ho paura (ma non sono in grado di dirlo con esattezza) che ci sia del personale in eccesso. C'è anche il fatto che probabilmente per l'IRC auto l'Assitalia non riceve dei premi remunerativi dallo Stato e mi consta altresì che lo Stato paga sempre alquanto in ritardo. Indubbiamente ci sono altre cause: l'Assitalia ha il monopolio delle assicurazioni statali; so inoltre che è stata emessa dalla Presidenza del Consiglio una circolare con la quale si suggerisce a tutti gli enti regionali e comunali di avvalersi di questa assicurazione. Non si tratta di un ordine, ma di un indirizzo che in molti casi viene eseguito, anche perchè poi l'INA, dal canto suo, è uno degli enti che maggiormente fanno prestiti ai comuni, eccetera. È facile, quindi, abbinare il prestito con la esortazione, se non con l'obbligo, di fare l'assicurazione con l'Assitalia: bisogna poi vedere se i premi sono remunerativi e sono tempestivamente pagati.

T A L A M O N A . È stato suggerito che la tariffa obbligatoria costituisca il tetto e che si lasci libera la concorrenza al di sotto di questo tetto. Che cosa ne pensa lei?

C U R T I . Questa regola potrebbe andare qualora ci fosse veramente un controllo continuo ed efficiente. Cioè se lo Stato vigilasse realmente sulla gestione delle compagnie e fosse in grado di constatare che la riduzione dei premi non è artificiosa e diretta a vincere la concorrenza, ma è veramente consentita dalla struttura economica e tecnica dell'impresa; soltanto in questo caso la soluzione potrebbe essere adottata, ma — ripeto — esclusivamente in questo caso.

P R E S I D E N T E . Per risolvere rapidamente il problema del controllo, quale soluzione ventilate?

C U R T I . A mio avviso il controllo deve rimanere statale, non può essere affida-

to nè all'INA nè ad altro ente assicurativo perchè sarebbe proprio il caso di dire: *quis custodiet custodem?*

Anche la soluzione proposta dai sindacati, che adesso vogliono essere i suggeritori di tutto, cioè di ristrutturare l'INA con le quattro sezioni, eccetera, non è accettabile. Per quanto riguarda la strutturazione in sezioni può anche andare bene, ma è da tenere presente che la casa madre sarebbe pur sempre la stessa: l'INA. Ora non è possibile che un organo che gestisce le assicurazioni, che fa concorrenza alle compagnie private, diventi a sua volta il controllore delle imprese private! È una cosa che ripugna al buon senso, prima ancora che al senso giuridico.

P R E S I D E N T E . Che cosa ne pensa dell'affidamento all'Industria e al Tesoro?

C U R T I . Per me sarebbe bene una volta tanto abbinarli, perchè l'industria può portare la voce squisitamente tecnica e il tesoro può portare una voce globale che riguarda anche la connessione dell'attività assicurativa con tutto il restante tessuto economico italiano. Quindi, a mio avviso, l'abbinamento non andrebbe male se attuato nell'ambito di queste finalità.

P R E S I D E N T E . Si potrebbe adottare la soluzione di costituire un comitato ristretto dello stesso tipo di quello del credito.

T A L A M O N A . Quindi lei afferma che un buon controllo potrebbe portare finalmente alla concorrenza nel settore e forse frenare questa corsa al rialzo dei premi.

C U R T I . Indubbiamente con la soluzione in atto si è ottenuto di far lievitare tutto, perchè oggi sia la compagnia che ricava degli utili sia la compagnia che in realtà perde devono praticare la tariffa imposta dal Ministero. La logica vuole, invece, che ci sia la possibilità per la compagnia che guadagna di ridurre la tariffa e per la compagnia che perde di rialzare la tariffa, salvo poi a perdere i clienti! Sarebbe il gioco della

10ª COMMISSIONE

21º RESOCONTO STEN. (22 giugno 1978)

libera concorrenza, ma — mi scusi se mi ripeto — è indispensabile un controllo continuo e valido.

P R E S I D E N T E . La memoria che ci ha consegnato l'avvocato Curti e la sua esposizione così incisiva ed efficace hanno facilitato il nostro compito. Ci auguriamo, però, di avere anche una ulteriore memoria di carattere generale sui temi svolti.

Ho ascoltato una sua relazione a Saint Vincent sulla riforma dell'RC auto prima della miniriforma e debbo dire che le segnalazioni che ci ha fatto sono state tenute in considerazione da tutti i colleghi ai fini della elaborazione della miniriforma stessa.

C U R T I . In fin dei conti l'UCI è l'unico ente assicurativo collettivo giuridicamente

riconosciuto, sia in sede nazionale che internazionale; le imprese assicuratrici però nei rapporti con il Governo hanno come loro delegata l'ANIA. Ora io non vorrei che, facendo io una memoria di critica o di suggerimento, mi si dicesse che invado il campo dell'ANIA!

P R E S I D E N T E . La ringraziamo sia per la memoria fattaci pervenire, sia per le risposte date ai quesiti che le sono stati posti, con la speranza di rivederla quando arriveremo alla stretta finale.

Il seguito dell'indagine è rinviato.

La seduta termina alle ore 12,30.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici

Dott. RENATO BELLABARBA