

SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII 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)

3^o Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 23 FEBBRAIO 1982

Presidenza del Presidente Senatore FORMA

INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE	pag. 27, 31, 32 e <i>passim</i>	<i>GHE'</i>	Pag. 39
AMABILE (deputato - DC)	35	MIRAGLIOTTA	31, 32, 38 e <i>passim</i>
de' COCCI (senatore - DC)	34, 46	ROCCO	41, 45, 48 e <i>passim</i>
FELICETTI (senatore - PCI)	32, 34, 38 e <i>passim</i>	SORRENTINO	27, 36, 38 e <i>passim</i>
SPANO (senatore - PSI)	47, 50	VANINI	43, 49, 51

Intervengono, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, i signori Maurizio Ghè, Alberto Miragliotta, Carmine Picone e Tommaso Sorrentino in rappresentanza del Sindacato nazionale agenti di assicurazione, nonché i signori Adriano Bittarelli, Giorgio Buonomo, Arrigo Rocco, Franco Spagnoli e Giancarlo Sporeno in rappresentanza del Sindacato nazionale autonomo periti infortunistica stradale, accompagnati dai signori Alessio Maritati e Armando Vanini dell'Associazione italiana consulenti infortunistica stradale.

I lavori hanno inizio alle ore 16,20.

P R E S I D E N T E . Riprendiamo l'indagine conoscitiva sull'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli, con l'audizione di rappresentanti del Sindacato nazionale agenti di assicurazione e del Sindacato nazionale autonomo periti infortunistica stradale.

Procedemmo in primo luogo all'audizione dei rappresentanti dello SNA.

Vengono introdotti i rappresentanti del Sindacato nazionale agenti di assicurazione (SNA).

Audizione di rappresentanti del Sindacato nazionale agenti di assicurazione (SNA)

P R E S I D E N T E . Riprendiamo l'indagine conoscitiva, ringraziando i rappresentanti del Sindacato nazionale agenti di assicurazione per aver voluto accogliere il nostro invito.

Come loro sanno, si tratta di approfondire il discorso riguardante l'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli; discorso che dovrebbe avviarsi rapidamente ad una conclusione, dalla quale trarre poi alcune proposte concrete. Nell'ultima parte dell'indagine che è stata condotta durante l'altra legislatura, quando il Comitato paritetico era presieduto dal senatore de' Cocci, gran parte del lavoro era stato concluso. Cerchiamo oggi di sentire ancora poche voci essenziali, cioè quelle di coloro che veramente gesti-

scono nel Paese l'assicurazione. La voce degli agenti di assicurazione — è inutile dirlo — è molto importante. Ho qui già una memoria che il loro sindacato ha voluto cortesemente farci pervenire: mi sembra molto chiara ed estremamente utile per chi voglia seguire i meccanismi esistenti nel settore.

Senza dilungarmi, vorrei ricordare che le voci principali alle quali ci interessiamo particolarmente sono quelle riguardanti le caratteristiche delle agenzie, la nuova situazione in cui esse si trovano nei confronti della RC-Auto per la gestione del portafoglio, i costi, le nuove forme di gestione e di penetrazione, i rapporti tra tale penetrazione e la correttezza della stessa, le novità introdotte dalla piccola riforma; inoltre, il tentativo di conciliazione, l'offerta, le conseguenze della accettazione, le conseguenze della non accettazione del versamento provvisorio e della susseguente denuncia al Ministero, e così via. Si tratta cioè di approfondire i temi della gestione delle agenzie e quelli delle stipulazioni, visti dall'agenzia.

Se avranno la cortesia di chiarirci i vari punti, cercheremo di fare tesoro delle loro delucidazioni.

S O R R E N T I N O . Signor Presidente, onorevoli componenti del Comitato, desidero intanto ringraziare, anche a nome dei colleghi, gli onorevoli senatori e deputati per averci voluto ascoltare su un argomento che riteniamo ovviamente, non per spirito di parte, ma obiettivamente, essere una componente essenziale del mercato assicurativo in Italia.

Noi abbiamo una strana posizione, cioè quella, per così dire, del cuscinetto posto tra le imprese, tra coloro che producono il prodotto industriale in questione, e l'utente, colui che se ne serve; e soprattutto, per quanto riguarda la RC-Auto, con la legge n. 990 del 1969, che ha stabilito la sua obbligatorietà, ci si è venuti a trovare in una condizione che ha provocato tutta una serie di conseguenze, delle quali accenneremo alle più importanti, per quanto riguarda il riflesso su una sempre migliore distribuzione e la necessità di dover appunto migliorare il

servizio stesso, direttamente correlata alla necessità che tale distribuzione sopravviva nella giusta dimensione, come è possibile nel processo sociale ed economico del nostro Paese. Ciò soprattutto nel momento in cui la legge n. 990 cominciava ad essere applicata; e vorrei ricordare che intanto ha avuto un'applicazione abbastanza corretta (nulla è perfetto nel nostro Paese) tale legge, estremamente innovativa ed importante, in quanto in prima linea si trovava quel gruppo di persone che è costituito dagli agenti di assicurazione, che ne ha curato la prima applicazione ancorchè sorgessero una serie di problemi, di difficoltà, di interpretazioni diverse, nell'impatto con la realtà che veniva ad essere affrontata.

Ma una delle cose che si sono maggiormente evolute è rappresentata proprio dal rapporto impresa-agenzia-utente: le imprese, da un lato, che avevano bisogno di coprire il territorio nella misura più larga possibile, essendo state deputate per legge ad introdurre il suddetto prodotto; le agenzie che si moltiplicavano; l'utente, che doveva avere questa miriade di sportelli a disposizione per un servizio ottimale.

Qui certamente si innesta un primo momento, che ha poi determinato delle difficoltà. Il moltiplicarsi indiscriminato di agenzie in tutto il territorio, senza uno studio ed un approfondimento circa la necessità di individuare quelle economicamente più valide ai fini di una gestione che potesse rispondere alla necessità della diffusione dell'erogazione di tale servizio, traendone anche i mezzi necessari alla sopravvivenza, e soprattutto, nelle zone meno fortunate, dove la coscienza assicurativa ancora non ha raggiunto i livelli di tutto il resto del Paese — che peraltro, complessivamente inteso, possiamo considerare ad un punto non molto soddisfacente nel consumo del prodotto assicurativo in genere — il moltiplicarsi di agenzie che peraltro avrebbero dovuto trovare nella globalità del prodotto assicurativo un equilibrio interno di gestione, hanno provocato alcune difficoltà che alla fine hanno giocato un ruolo non marginale nello squilibrio che si è venuto man mano accrescendo nel rapporto impresa-agenzia.

Certo, quando si pensa agli agenti di assicurazione in genere, almeno per il passato e per una certa generazione di assicuratori, si pensa ad una categoria di professionisti abbastanza benestanti, almeno all'epoca in cui l'assicurazione era un fatto che interessava pochi ed il servizio era quello che era. La legge n. 990 ha sovvertito questo tipo di assicurazione e siamo giunti un po' alla volta ad una categoria che in gran parte è presa soprattutto dalla gestione del servizio RC-Auto, divenuto obbligatorio, per cui ci si trova nella condizione di dover fare i conti quotidiani per quadrare i bilanci.

Il servizio, peraltro, comporta di per sé una notevole mole di lavoro, di incombenze, di compiti ed ha pertanto determinato, man mano che si veniva a configurarne la redditività, uno strano fenomeno per le imprese, che inizialmente avevano assunto una certa parte dei compiti in parola lasciando alle agenzie la parte restante: l'acquisizione e tutta una serie di operazioni connesse, fino ad arrivare al sinistro. Facendo i conti con tutto quello che la legge stessa inserisce nelle disposizioni relative alla determinazione delle tariffe e ai caricamenti si è ritenuto di dover diminuire sempre più i compiti delle imprese, riversandoli sulle agenzie; il che è puntualmente avvenuto, per cui, nelle molte agenzie esistenti, senza alcuna garanzia di redditività e di economicità di gestione, a tali compiti, notevoli rispetto al movimento, soprattutto in alcune zone dove non era, e non è ancora, possibile equilibrare con gli altri rami la gestione della RC-Auto, si sono aggiunte difficoltà di non poco conto. Per ogni anno trascorso, quindi, sono sorti nuovi compiti, che si sono tradotti in nuove spese di gestione per le agenzie. Tali spese, aggiunte al tasso di inflazione ed ai nuovi costi, hanno portato ulteriori difficoltà, con la conseguente impossibilità a stare nei costi; soprattutto, ripeto, per coloro che non hanno riequilibri di altro genere.

Noi abbiamo per la RC-Auto disposto uno studio, che abbiamo mandato a tutti gli onorevoli componenti di questa Commissione — separatamente, ai loro indirizzi — e che il Presidente ha sul tavolo, nel quale dimostriamo come in effetti questa RCA si

sia venuta sempre più a depositare nei compiti delle agenzie di assicurazione; e questo perchè purtroppo, a fronte di tale realtà, ve ne è stata un'altra nell'ambito dei carichi e della suddivisione di quel famoso « 32 » globale: di anno in anno e per ogni anno, fino a questo ultimo (sia pure in minima parte, ma poi dirò perchè, purtroppo, questa parte risulta molto importante nonostante sembrerebbe di entità minore), si è venuto a determinare uno squilibrio sempre maggiore a danno della gestione agenziale di questo ramo.

Tutti conosciamo come la legislazione vigente tratta questa materia in termini di formazione delle tariffe e in termini di formazione dei carichi stessi, e quali sono gli elementi che concorrono a queste formazioni; non riusciamo però a comprendere come, nonostante tutti i nostri sforzi, ogni anno la Commissione Filippi tenda a comprimere questa parte che riguarda le agenzie in rapporto, purtroppo, ad un aumento di compiti che noi andremo ad affrontare quanto prima. Voi sapete che, tra l'altro, nel nostro ultimo rinnovo-accordo tra le imprese e la nostra categoria abbiamo deciso di istituire una commissione paritetica per lo studio del cosiddetto mansionario, per stabilire cioè quali sono i compiti che possiamo definire istituzionali, a fronte dei quali vi deve essere una provvigione minima, un compenso minimo globalmente inteso, al di sopra del quale ogni singola azienda può trattare con i propri agenti quanto devono prendere in più per i compiti che vanno oltre quelli necessari al funzionamento di questo servizio estremamente importante, che sta peraltro trovando, anche nell'ambito di tutto il dibattito che si sviluppa a livello europeo, degli elementi di notevole interesse e direi anche di preoccupazione per quanto riguarda la posizione del nostro Paese, decisamente in ritardo su alcuni aspetti che riguardano questa complessa materia (vedasi soprattutto il massimale e alcune norme riguardanti la liquidazione del danno, cioè in effetti la tutela di chi subisce un danno a seguito di un incidente stradale).

Tornando alla nostra posizione di agenti, noi riteniamo che alla Camera non dovreb-

bero esserci molti problemi a che sia varata la legge sull'ISVAP, che è un elemento estremamente importante, oltre che moderno, di vigilanza in un settore che poteva anche definirsi, talvolta, come il mistero assicurazioni, un mistero che si è un po' infittito per la RCA in termini di distribuzione.

Tutte queste cose io, via via, le dico così, anche con un certo disordine, per il quale vi prego non solo di scusarmi, ma anche di chiedere poi, eventualmente, puntualizzazioni (siamo qui per questo); in seguito potremo farvi ottenere ulteriori documenti, perchè il nostro problema più importante è quello di rendere questo servizio realmente efficiente e dimensionato a misura della domanda dell'utenza.

Qui si innestano le nostre preoccupazioni riguardo alle questioni agenziali, che sono direttamente legate a questa esigenza: una agenzia che non regge più i propri compiti evidentemente non è più in condizioni, nè quantitativamente nè qualitativamente, di rendere il servizio a cui noi aspiriamo.

In questo momento siamo in una fase nella quale abbiamo dovuto anche protestare per l'ultimo decreto sui carichi, a fronte di una nostra richiesta estremamente motivata e giustificata da due aspetti: all'inizio dell'anno scorso abbiamo definito con i nostri dipendenti, come era giusto che fosse, un nuovo contratto economico molto oneroso per noi, che ci ha portato e ci porta adesso, con l'inizio del 1982 per un ulteriore scatto, ad una percentuale di aumento dei salari e degli stipendi al personale di agenzia che va ben oltre il 50 per cento di quello che pagavamo prima. E si pensi che purtroppo, per la natura stessa del servizio, a fronte di un portafoglio di un'agenzia anche equilibrato — diciamo intorno al 50 per cento rami auto e 50 per cento rami non auto, come è detto abbastanza bene anche nello studio — abbiamo il 70 per cento e oltre dei dipendenti che si occupano del problema auto, che è, come gestione, il servizio che ha bisogno di maggiori cure e quindi di maggiore quantità di lavoro dei dipendenti stessi.

Pertanto, a fronte di questo fatto, noi chiediamo anche un vostro intervento: non

siamo mai riusciti a comprendere come mai nella Commissione Filippi, dove ci sono esperti di ogni estrazione e di diversa provenienza (e direi che tecnicamente questo è un fatto positivo), noi non possiamo essere considerati esperti; non ci spieghiamo la nostra esclusione e quindi vorremmo che questo aspetto venisse giustamente preso in considerazione dalla Commissione per poterci consentire una partecipazione diretta, visto che sul piano della distribuzione — come suol dirsi — delle agenzie di appalto di questo servizio noi siamo ormai unanimemente riconosciuti insostituibili.

Alla Commissione Filippi quest'anno noi abbiamo riportato i nostri problemi, relativi ad una richiesta motivata dalla contrattualizzazione dei maggiori oneri che ci sono derivati per i dipendenti e dal fatto che entro giugno ci siamo impegnati con la commissione ANIA (anche con la mediazione della stessa Commissione Filippi e del Ministero, che ha già assicurato la massima attenzione a questo nostro lavoro) a determinare un nuovo meccanismo per la definizione della giusta remunerazione agenziale, comprensiva dell'acquisto e quindi, poi, della gestione e di tutti i compensi inerenti, per poter evitare che ogni anno si inneschi questa conflittualità che (sia pure portata entro i limiti in cui noi la teniamo, essendo un sindacato moderno, riteniamo, sotto questo aspetto) non giova alla pace assicurativa di tutto il comparto. E quindi avevamo chiesto che il decreto dell'anno sotto questo aspetto) non giova alla pace scorso venisse riconfermato pari pari, poiché, anche se non corrispondeva alle nostre richieste, quanto meno invertiva una tendenza, che è ormai consolidata da alcuni anni, nel trasferire, nell'ambito del « 32 » del caricamento globale, una parte del caricamento dagli agenti alle imprese; e noi, per la verità, abbiamo avuto sempre motivo di recriminare su questo trasferimento.

Io capisco che c'è la necessità di comprimere alcuni costi, ma diventa troppo semplicistico togliere qualcosa agli agenti e basta, anche perchè, poi, togliere qualcosa agli agenti significa darlo direttamente alle compagnie. Non si sfugge: ogni punto o mezzo

punto che si leva agli agenti viene ad essere gestito dalle compagnie.

Se ci sono dei conti che non tornano, si rifacciano per bene questi conti e si dia ad ognuno quello che spetta; così come si deve dare alla gestione agenziale esattamente quello che le spetta e che è quello che noi abbiamo documentato (e che certamente è superiore alla quota che ci viene adesso distribuita nell'ambito del caricamento globale).

Noi riteniamo che l'accertamento dei costi di agenzia, così come viene fatto adesso — così come sempre è stato fatto dalla Commissione Filippi — non è quello corrispondente agli effettivi costi, perchè deriva soltanto da ciò che le compagnie espongono attraverso i loro bilanci alla Commissione stessa e non corrisponde al vero per una serie notevole di diversità che ci sono e sul piano territoriale e sul piano anche della composizione del portafoglio e soprattutto per quanto riguarda le tariffe stesse, che sono diversificate, come noi sappiamo, e che producono purtroppo, per taluni territori non fortunati sotto questo aspetto (dico ciò relativamente ai compensi agenziali), a parità di lavoro una remunerazione inferiore.

Questi sono i problemi di una categoria che peraltro si rende conto, e lo va facendo da qualche anno, che ha due momenti nel suo modo di essere — a parte quello professionale — nei rapporti con le imprese e poi con l'utenza: uno è il momento della collaborazione, che noi stiamo attuando anche con l'ANIA, ma soprattutto con le forze politiche e con il potere legislativo ed esecutivo, nella ricerca del miglior prodotto e di situazioni che potessero mantenere quella che due anni or sono si chiamava la « pax assicurativa », che tra l'altro era anche in pericolo in quanto avevamo difficoltà per reperire i fondi per pagare queste maggiori spese. Questo momento noi lo abbiamo messo, e continuiamo a metterlo, a disposizione attraverso incontri e studi, ed entro giugno abbiamo un appuntamento molto interessante, anche con la mediazione del Ministero e della Commissione apposita, relativo alla definizione di questo nuovo meccanismo che possiamo definire oggi, in manie-

ra non completa, come un meccanismo che stabilisce quanto al di sotto di un certo limite non è possibile distribuire alle agenzie, altrimenti diventerebbe difficile la gestione di ciò che invece deve essere attualizzato con un confronto diretto con le singole imprese e con i singoli gruppi di agenti.

Questo mi sembra un primo contributo che noi potremmo dare al legislatore nel momento in cui dovrà rivedere alcuni aspetti di questo complesso capitolo della RCA.

Ci sembra anche interessante, per chiudere e poi passare eventualmente a delucidazioni attraverso la verifica che avrà questo nuovo strumento che è l'ISVAP, vedere come si realizzerà, nell'ambito del compito istituzionale più importante, che è quello del controllo dell'ISVAP sul mercato estero, una pulizia del mercato stesso, che peraltro risulta uno dei mercati che, nonostante tutto, « tira » di più e che non è troppo preoccupante, visto che le imprese in reali difficoltà, e che quindi devono subire dei provvedimenti, non sono poi tante: probabilmente non arrivano al 7-8 per cento del mercato complessivamente inteso. Non si deve però dimenticare che si tratta di un mercato estremamente composito, e che quindi riguarda sia le imprese che le agenzie che discendono direttamente dalle imprese. Occorre cioè tener conto di quella che viene definita l'impresa marginale riferita alle compagnie e anche alle agenzie, e quindi la ricerca di un equilibrio che all'interno dell'intero comparto consenta allo stesso di migliorare anche in rapporto ai difficili confronti con il settore inteso nell'ambito europeo. A questo noi siamo disponibili, ma in tanto potremo meglio lavorare in quanto riusciremo a stabilire un equilibrio delle remunerazioni, proprio nell'ambito della RC-Auto, tra imprese e agenzie, cosa alla quale speriamo di giungere quanto prima.

P R E S I D E N T E . La ringrazio. Sarebbe forse opportuno completare la vostra esposizione relativamente ad altri argomenti che siano da trattare, e poi i presenti porranno le loro domande.

M I R A G L I O T T A . Inizialmente si è fatto riferimento, fra i temi da toccare, alla questione della liquidazione del danno secondo la normativa attuale della legge n. 990. Noi su questo problema abbiamo ormai assunto una posizione molto precisa e specifica, che si è inserita in un quadro più ampio di contestazione alle imprese, proprio prendendo spunto da alcune negatività che sono state rilevate in sede di liquidazione danni intesa in senso generale. La posizione assunta dal sindacato in argomento è di assoluta vicinanza all'utenza.

Come tutti sappiamo, circa tre anni addietro è stato realizzato il CID, cioè la « Convenzione indennizzo diretto », che offre la possibilità di essere indennizzati direttamente dalla propria impresa qualora si sia coinvolti incolpevolmente in un sinistro provocato da un terzo assicurato presso un'impresa aderente alla convenzione.

È stato rilevato che, purtroppo, si sono verificate delle difficoltà nella realizzazione pratica di questo sistema di liquidazione del danno, difficoltà che hanno una duplice origine: la prima è quella per cui le imprese — che con il CID realizzano grosse economie nella liquidazione — hanno ulteriormente scaricato sulle agenzie l'onere di questo lavoro, che non è indifferente, perché comporta l'apertura di un doppio sinistro; e lo hanno nella generalità dei casi, salvo poche eccezioni, scaricato sugli agenti senza retribuirlo minimamente, affidando quindi loro la gestione della riuscita di questo particolare rapporto con l'utente, senza però modificare quel tipo di mentalità che esiste purtroppo nei liquidatori di sinistri delle imprese stesse, che trattano tutti come controparte reale.

Ne è quindi derivata la seconda difficoltà, che è questa: si è instaurata a livello delle singole imprese e presso le singole agenzie una notevole conflittualità tra l'agente come rappresentante dell'impresa, il liquidatore come interessato per conto dell'impresa alla liquidazione del danno, e il cliente utente, che aveva in quel momento la duplice veste di sinistrato e di cliente, e che si è visto trattato come controparte, per cui ha

reagito di conseguenza. Si sono verificati non pochi casi di estrema difficoltà di rapporti fra agenti e clienti.

A questo punto il sindacato, valutata la situazione, valutato anche il costo di questo tipo di servizio, che non viene retribuito dalle imprese, valutata la posizione che gli agenti da tempo cercano di assumere, di affiancamento costante all'utenza, anche se in termini mediatori, hanno deciso di entrare direttamente in argomento. Si sta cominciando così a dare la massima diffusione alla normativa prevista dalla legge a tutela dell'utente per il risarcimento del danno, tanto che presso tutte le agenzie viene distribuita, insieme al modulo di constatazione del danno, anche la normativa che consente all'assicurato di essere tutelato dalla legge per il rispetto dei 60 o 90 giorni previsti per la liquidazione.

Anche qui ci sono, purtroppo, delle difficoltà, e sono di carattere squisitamente pratico. La normativa attuale prevede infatti che, per avere diritto all'indennizzo nei termini previsti dalla legge (60 giorni con la doppia firma sul modulo, 90 giorni se solo una parte ha apposto la firma), si debba o allegare il modulo di denuncia di sinistro, ovvero riepilogare nella lettera di richiesta di danno tutto lo svolgimento del sinistro secondo quanto previsto dal modulo stesso. Parecchi utenti si sono lamentati della difficoltà di reperimento del modulo e della sua sostituzione con una descrizione analitica che riprenda tutti i dati del modulo stesso.

Intendiamo portare questa segnalazione all'attenzione della Commissione affinché si cerchi di eliminare questa difficoltà che viene normalmente incontrata dall'utenza, e nello stesso tempo si cerchi di comprimere al massimo i tempi di liquidazione attualmente previsti dalla legge, perchè si è avuto modo di verificare che, qualora la richiesta del danno pervenga immediatamente dopo il sinistro all'impresa, il termine di 60 e 90 giorni è obiettivamente lungo.

F E L I C E T T I , *senatore*. È però il termine massimo previsto.

M I R A G L I O T T A . Senz'altro, però abbiamo potuto constatare che questo termine massimo viene quasi sempre raggiunto: non viene superato, perchè c'è ovviamente la normativa che induce a non superarlo, però viene spesso raggiunto.

P R E S I D E N T E . Lei ha detto prima che le agenzie cercano di introdurre questo sistema e di spiegarlo distribuendo anche dei modulari che facilitano all'utente l'uso delle disposizioni che la legge n. 990 ha creato in suo favore. Ritiene che sarebbe utile se si cercasse di uniformare al massimo questo modulare, che certamente sarà concordato sul piano sociale tra le compagnie, le agenzie, eccetera? Non intendo certamente tradurlo in una specie di appendice di polizza, ma uniformarlo quanto è possibile.

M I R A G L I O T T A . Innanzitutto debbo dire che questo che noi abbiamo chiamato volantino, e che è poi un foglio stampato, non è stato concordato con le imprese, perchè si è trattato di una iniziativa di tipo sindacale che lo SNA ha assunto a tutela dell'utenza. Si sta cercando di diffonderlo contemporaneamente alla consegna del modulo, ma certamente, se questa normativa fosse inserita nella polizza o nel modulo di sinistro che viene consegnato per obbligo all'assicurato, questo migliorerebbe la situazione, perchè servirebbe maggiormente a far crescere la conoscenza della normativa da parte del cliente. Questo aspetto sarebbe quindi da vedere senz'altro in maniera più che favorevole.

P R E S I D E N T E . La ringrazio. Mi sembra che siano state dette cose che dovranno essere prese in attento esame proprio da chi si sforzerà di fare delle osservazioni da tradursi sul piano della legislazione. La parola ai colleghi per rivolgere domande su quanto è stato esposto.

F E L I C E T T I , *senatore*. Devo anzitutto dire che il materiale che ci avete fornito è molto interessante, e certo ci aiuterà a stendere il documento finale che ci augu-

riamo possa essere pronto prima della fine di questa legislatura.

Partendo dalle considerazioni espresse dall'amico Sorrentino e dall'amico Miragliotta, vorrei fare una « cernita » delle questioni più attinenti ai compiti sui quali è chiamata ad operare la nostra Commissione di indagine. Dalla vostra descrizione risulta, infatti, una parte attinente ai rapporti fra gli agenti e le imprese di assicurazione. C'è da dire che concordiamo sul ruolo degli agenti nel mercato perchè, per quante novità si intendano introdurre nel settore della distribuzione, anche tenendo conto di esperienze straniere, per molti decenni il servizio prestato dagli agenti di assicurazione sarà insostituibile. Dunque, sono emergenti questioni che attengono al rapporto fra voi e le imprese di assicurazione, fra gli agenti di assicurazione e le imprese. Per esempio, è di estremo interesse la definizione del mansionario, dal quale può derivare anche un discorso più pregnante sui costi, quindi sulla capacità di reddito di un'agenzia. Io personalmente sono ancora convinto, anche dopo l'approvazione della legge sull'ISVAP, che noi avremmo dovuto introdurre nella legge stessa un meccanismo di controllo della apertura di nuovi sportelli nel settore assicurativo, e nella nostra proposta di legge prevedevamo questo. Sarebbe stata una forma di assimilazione al sistema bancario; capisco tutte le differenze, tuttavia si tratta di un meccanismo che, a mio avviso, poteva essere utile proprio per evitare che si riproducessero quei fenomeni negativi di cui ha parlato poco fa il signor Sorrentino, vale a dire l'apertura di nuove agenzie prive di autosufficienza. Mi diceva un giovane di Pescara, che proprio in questi giorni è stato nominato agente di un'impresa di assicurazione, e che ovviamente parte da zero (non so proprio come farà a fronteggiare i costi, le spese, le esigenze di una agenzia di assicurazioni), che gli danno qualche milione per i primi anni, e poi verrà abbandonato a se stesso. Ma, a quel punto, avrà imparato a nuotare? Non lo sappiamo, non sappiamo se avrà imparato a nuotare e se riuscirà a raggiungere la spiaggia, o se

invece rimarrà in mezzo al mare come migliaia di agenti di assicurazioni (anche per tutta una serie di ragioni, connesse a deficienze di esercizio, eccetera).

Voi pensate che tutti questi aspetti attinenti alla definizione di rapporti sindacali debbano essere sistemati attraverso la legge? Questo è un punto di grande rilievo, sul quale la Commissione deve conoscere il vostro orientamento prima dell'avvio della relazione conclusiva. Il mio discorso non comprende solo la questione del decreto di fine anno, che ha una sua importanza. In occasione dell'approvazione della legge sull'ISVAP, io ho detto che quest'anno il Governo ha commesso un errore — nonostante le molte sollecitazioni — a non ripetere, nel decreto relativo al 1982, le determinazioni assunte per il 1981. Questa è una critica che abbiamo sollevato in Aula e che non abbiamo difficoltà a ripetere. Però non c'è solo questo elemento del decreto; c'è la questione del mansionario, che forse va anche oltre la finalità che può raggiungere il decreto di fine anno. Come pensate di risolvere questo problema? Che senso ha l'illustrazione che del problema avete fatto in questa sede? Il messaggio è quello di indicare la possibilità di una mediazione della Commissione, o quale altro?

Un'altra domanda si riferisce alla natura del servizio assicurativo. Abbiamo avuto occasione di avviare questo discorso con l'amico Sorrentino in occasione di un convegno a Venezia alcuni mesi fa. Noi partiamo dalla constatazione che il servizio assicurativo oggi si divide in due segmenti: il primo relativo all'assunzione del contratto di assicurazione, il secondo alla liquidazione del danno. Noi pensiamo invece che il servizio non debba essere diviso in due segmenti, ma che, per rispondere alla filosofia dell'assicurazione in generale, e specificatamente a quella della legge n. 990, debba avere una sua logica continuità, dal momento dell'assunzione fino a quello della definizione del contratto. L'esistenza di questi due segmenti significa che ad una rete acquisitiva estremamente diffusa e capillare nel Paese non corrisponde una rete altrettanto diffusa e capillare di liquidazione dei sinistri. Come

pensate che si possa risolvere questa contraddizione, che inevitabilmente determina nella coscienza degli utenti un giudizio negativo sul ruolo e sulla funzione dell'assicurazione nel Paese? Noi vorremmo avere il vostro aiuto proprio per superare questa contraddizione. Dobbiamo prevedere consorzi fra imprese minori, per garantire la stessa diffusione e la stessa capillarità del momento liquidativo del sinistro? Dobbiamo invece inventare altri modi? Noi abbiamo bisogno del vostro contributo, proprio perchè voi siete in prima linea in questo fronte.

Un'altra questione sulla quale vorrei porre una domanda è quella relativa all'attuale legislazione in materia di RC-Auto, che è sorta nel 1969, si è cominciata ad applicare nel 1971, se ben ricordo, e si è sviluppata attraverso una serie di modifiche, fra le quali la più importante è quella che anche il Presidente ricordava, cioè la cosiddetta « mini-riforma ». Ebbene, questa legislazione è sufficiente o deve essere modificata? E, in questo caso, in che senso deve essere modificata? Per raggiungere quali obiettivi? Voi avete parlato di una modificazione della Commissione Filippi: questa dovrebbe essere una modifica legislativa, modifica che comporterebbe una serie di problemi, perchè poi bisognerebbe modificare la logica con la quale la Commissione Filippi è stata costituita. È comunque un discorso aperto, sul quale possiamo avviare un confronto ed una riflessione. Si tratta, però, solo di questo, oppure c'è qualche altra cosa che è possibile fare? Voi, come sindacato agenti che si propone, assai giustamente, come uno degli obiettivi prioritari (oltre, ovviamente, quello della difesa dei propri interessi di categoria e della sopravvivenza delle strutture distributive nel Paese) quello della difesa dei diritti degli utenti, ed il rispetto pieno della legge dell'obbligatorietà, ritenete che solo questa sia la modifica legislativa da operare, o che vi sia altro? Ad esempio, per quanto riguarda i danni alla persona, siete soddisfatti, al di là della questione dei massimali, che già quest'anno dovrebbe cominciare ad avviarsi verso soluzioni più rispondenti, fra l'altro, al drammatico fenomeno dell'inflazione? Voi ritenete, riguardo ai danni al-

la persona, che si possa solo insistere sulla piena applicazione della legge o che si debba fare qualcosa di più?

d e' C O C C I , *senatore*. Il collega Felicetti ha già sollevato alcune delle questioni che volevo affrontare. Ma lasciamo stare il quadro generale della legislazione assicurativa, sul quale avremmo tutti molto da dire, ed atteniamoci al tema della nostra indagine: l'assicurazione obbligatoria autoveicoli. Ovviamente, la pertinente domanda del collega Felicetti è essenziale: l'attuale legislazione — legge n. 990 più « mini-riforma » — è adeguata oppure no? Anche se, supponiamo, fosse adeguata, ci sarebbe comunque qualche nodo da sciogliere, qualche norma da modificare; ad esempio, come è stato accennato, circa la composizione della Commissione Filippi. Però, forse non è necessaria una norma a questo riguardo, perchè, nominando i membri della Commissione, si possono inserire degli agenti tra gli esperti. Quindi, è un problema che può essere risolto anche nell'ambito della legge.

F E L I C E T T I , *senatore*. Il senso della loro richiesta non era questo.

d e' C O C C I , *senatore*. No, certo, però sarebbe comunque un passo avanti.

Primo quesito: occorre o non occorre modificare la norma su questo punto? Comunque, anche nell'ambito dell'attuale normativa, mi sembra più che legittima la loro aspirazione. Sul piano sublegislativo, in particolare, l'aumento dei massimali può essere effettuato in via regolamentare, senza bisogno di modificare la legge. Allo stesso modo si può procedere ad altre iniziative nell'ambito delle leggi e dei regolamenti attuali.

Io credo molto nella consorziazione tra le piccole compagnie e tra gli agenti — naturalmente di intesa con le compagnie — in particolare per creare un sistema di liquidazione più efficiente, più valido e meno oneroso per ciascun agente.

Vi è poi il problema dei periti. Li ascolteremo successivamente. Ma intanto vorrei chiedere se non si ritenga opportuna la creazione di un albo onde migliorarne la

qualità attraverso una maggiore selezione. Ripeto quanto è stato detto circa i danni alle persone, in particolare nei grandi sinistri, per i quali oggi si trascinano da anni cause in sede penale e civile, anche quando vi è un'amnistia per la parte penale.

Inoltre, nell'attuale situazione di inflazione, i massimali cui eravamo ancorati nel passato, nella prassi anche superiori ai limiti di legge, sono stati praticamente travolti.

Ecco, ho voluto accennare ad alcune questioni al lume delle esperienze accumulate dagli agenti, per vedere come si possa migliorare il sistema dell'assicurazione obbligatoria nella responsabilità civile.

A M A B I L E , *deputato*. Devo scusarmi per essere giunto in ritardo, ma non avevo ricevuto l'avviso di convocazione del Comitato. Purtroppo non ho ascoltato la maggior parte della relazione Sorrentino, quindi qualche mia domanda potrà anche riguardare cose già dette.

Ho sentito parlare della differenza di retribuzione tra agenti, dovuta al fatto che alcuni operano in regioni nelle quali vengono praticate tariffe minori ed altri in regioni in cui le tariffe sono più elevate, mentre tutti espletano gli stessi compiti e quindi sopportano identici costi. I livelli retributivi, allora, sono percentualmente uguali, salvo casi particolari per cui il problema di un meccanismo che consenta di riequilibrare, a parità di prestazioni, i compensi percepiti dagli agenti è senza dubbio esistente, ma vorrei sentire dagli stessi agenti se si possa formulare una soluzione che consenta di superare la rilevata sperequazione, e ciò a parte l'eliminazione delle zone tariffarie, discorso, questo, che ha validità in tema di tariffa *bonus-malus*, ma che, probabilmente, richiederà tempo per essere portato a soluzione.

Altro discorso che ho colto è quello relativo alla agenzia marginale. Mi sembrerebbe opportuno parlare, piuttosto, di agenzia-tipo, cioè di quella che, avendo costi medi, deve essere presa in considerazione per tempi corretti di efficienza e capacità di far fronte ai propri impegni. In proposito vor-

rei avere qualche precisazione: si può ipotizzare un'agenzia di assicurazione che viva soltanto con il lavoro del ramo RC-Auto, sia pure con costi contenuti e con capacità di fornire determinati servizi all'utenza, oppure è indispensabile che l'agenzia abbia un portafoglio negli altri rami, tale da consentire che il guadagno derivante da questi ultimi le permetta, quindi, di gestire anche la RC-Auto?

Questo problema va collegato a quello delle spese. Inoltre, è pensabile che un'impresa viva solo di RC-Auto, di questi tempi, oppure, anche se di dimensioni medie, essa potrebbe sopravvivere esclusivamente a condizione di avere un portafoglio diversificato?

Certo, se consideriamo tutte le agenzie di impresa o le imprese che operano nella RC-Auto l'interrogativo non si pone. Ma è concepibile, oggi, che un'agenzia o un'impresa si sostenga sulla sola RC-Auto?

Vorrei ancora sapere, essendosi parlato di razionalizzare i meccanismi di modulistica ed il movimento complessivo delle carte che incidono sul sistema RC-Auto, se vi siano metodi idonei a semplificare le procedure e, quindi, a ridurre sensibilmente i costi nella gestione del servizio: ciò nell'interesse delle agenzie, delle imprese e degli utenti.

Per quanto riguarda il numero « controllato » delle agenzie ebbi modo, in altra occasione, di riferirmi alla direttiva CEE che, per il sistema bancario, tende ad attenuare alcuni vincoli del tipo di quelli posti dalla Banca d'Italia in relazione all'apertura di nuovi sportelli. Mi sembra, cioè, che si vada verso una direzione che non consente l'apertura di nuove agenzie, anche se non credo che, sul piano della contrattazione, si debba molto insistere in proposito da parte degli agenti, mentre noi abbiamo la possibilità, quanto meno come territorio assegnato o come condizione di responsabilità di chi riceve il mandato, di avere una adeguata distribuzione. Pertanto, sia nella veste di rappresentanti di forze politiche che come persone che approfondiscono tali problemi, noi dovremmo evidenziare la necessità di non far proliferare una rete di agenzie che potrebbe mostrarsi inidonea ad offrire adeguate prestazioni.

Circa il problema dei massimali, non interessa particolarmente conoscere se gli agenti condividano o meno il prospettato aumento decorrente dal mese di luglio, mentre sarebbe assai più utile apprendere quale sia il loro avviso sul fatto che tale aumento intervenga solo dopo alcuni anni rispetto al termine entro il quale avrebbe dovuto essere effettuato. Vorrei, insomma, comprendere se la conoscenza del mercato degli utenti, da parte degli agenti, facesse loro ritenere possibile agire in tal senso qualche anno prima, senza preoccupazione per gli aumenti dei costi, giacchè è senza dubbio necessario spendere qualche somma maggiore ogni anno per avere maggiori garanzie. Oppure essi pensano che sia stato giusto rinviare la questione in quanto la sensibilità degli utenti italiani non avrebbe accettato facilmente una maggiore spesa, sia pure in presenza di un migliore servizio?

Conseguentemente, per il futuro, consiglierebbero essi di procedere immediatamente, senza la preoccupazione di far pagare qualcosa di più alla clientela, essendo questa già disposta a pagare il maggior importo? Ossia, ritengono gli agenti che, essendosi conclusa la riforma dei massimali, esista il sistema di introdurre gli aumenti anche in assenza di legislazione, trattandosi di materia che può ben consentire di procedere in tale direzione, stante l'opportunità di adeguarsi ad una realtà economica in continua evoluzione?

Queste sono le domande che riguardano in particolare l'aspetto dei rapporti con la clientela.

Per quanto riguarda la definizione dei danni, vorrei sapere se il loro giudizio sul sistema CID sia negativo o positivo, avendo io sentito solo alcune delle precedenti considerazioni. E, se il giudizio è negativo, lo è in senso assoluto o solo riguardo ad alcuni aspetti che andrebbero riesaminati? Perchè una cosa è dire che il sistema non funziona e altra cosa è dire che è sbagliato.

P R E S I D E N T E . Allora, io credo che ci sia un'abbondante raccolta di domande, che darà luogo ad altrettante precise risposte per la conoscenza della materia. Pre-

go, però, di fornire le risposte in modo un po' schematico, perchè il tempo a nostra disposizione è limitato.

S O R R E N T I N O . Tutte le domande che sono state poste sono abbastanza pertinenti riguardo a quello che noi vorremmo fosse il risultato di questo nostro incontro, del quale vi ringraziamo.

Va da sè che non vi è mai soltanto un problema di rapporti tra noi e le imprese, soprattutto per quanto riguarda la RCA, la quale è una materia che viene disciplinata per legge e ogni anno ha una certa decretazione, e quindi, evidentemente, entra in rapporto anche con le questioni del riequilibrio delle agenzie ed ha notevoli riflessi su ciò che viene deciso poi in sede legislativa e successivamente esecutiva.

Che cosa chiediamo noi? L'aspetto che il senatore de' Cocci definiva non tanto necessitante di modifiche di legge, e cioè quello del nostro ingresso nella Commissione Filippi a titolo di esperti, è un aspetto di notevole interesse, come dicevo prima. Ma qui più precisamente voglio riferirmi al regolamento di esecuzione della legge n. 990, che stabilisce che i caricamenti devono essere calcolati tenendo conto di ogni singola classe e ogni singolo gruppo di rischi e poi, ancora, che bisogna tener conto del reale livello delle spese agenziali e del prevedibile andamento degli oneri relativamente al periodo di tempo per il quale la tariffa sarà applicata. Noi crediamo che fino a questo momento questi aspetti siano stati disattesi dalla Commissione, in quanto, tra l'altro, non era la stessa Commissione in grado di averli, nè li aveva chiesti, nè c'era stata una indagine precisa in proposito. Non ci è mai stata effettivamente chiesta qual è l'incidenza degli oneri, che solo noi possiamo determinare in maniera completa. Con l'attuale distribuzione della remunerazione non è possibile ipotizzare una agenzia che abbia solo la RCA. Certo è più fortunata l'agenzia che ha un maggiore equilibrio, un maggiore portafoglio, una più consistente percentuale degli altri rami, su cui noi scarichiamo molte nostre spese, soprattutto per quanto riguarda i dipendenti; ma questo non

è più consentito, visto che, tra l'altro, le imprese fanno l'opposto. Ogni tanto esse ci scaricano un ulteriore compito che prima competeva loro; adesso si sono automatizzate e fanno un « forellino » perchè noi gli diamo dei dati, delle informazioni, che però ci costano. Per esempio, su un sinistro, oltre a quella che può essere normalmente intesa come raccolta di denunce, verifica della regolarità, eccetera, compiliamo un modello che per certe imprese contiene 30-40 dati, ma che per altre imprese arriva fino a 60; e la raccolta di questi dati è naturalmente il frutto di un certo tempo che viene messo a disposizione del servizio e quindi grava su questa agenzia. Non è possibile avere, allo stato attuale, un'impresa che gestisca soltanto RCA, proprio per il concetto economicamente sano della differenziazione del rischio, e questo è un settore in cui il rischio è l'elemento principale di ogni operazione. C'è qualche compagnia che ha fatto solo il ramo auto; però a lungo andare il rischio, non essendo differenziato, inevitabilmente — a nostro avviso — finisce per colpire quelle imprese, sia compagnie che agenzie, che non hanno questa differenziazione e questo equilibrio interno.

La nostra richiesta a questo livello è la comprensione da parte vostra di questi problemi, che non sono soltanto di difesa dei nostri interessi di categoria. Come diceva il collega Miragliotta, noi stiamo già operando soprattutto nei confronti dell'utenza, fino al punto che, quando si è parlato di massimali, in gran parte avevamo già compiuto l'elevazione dei massimali convincendo i nostri utenti.

In termini politici, lei, onorevole Amabile, sa molto meglio di me che si discute facendo un bilancio complessivo; ma poi, se andiamo in fondo, certamente riesce difficile pensare che il mio collega di Potenza o di Matera, o io stesso, possiamo avere vita facile a fare una operazione di questo tipo, stanti i livelli economici e sociali — che noi tutti conosciamo — di queste zone.

Quindi, per quanto riguarda il problema delle tariffe, alcuni sforzi sono stati fatti; ma bisogna proseguire per arrivare alla de-

terminazione di una tariffa che, anche se non sia del tutto appiattita — cosa, questa, che credo non corrisponda ad alcuni requisiti tecnici previsti dalla legge stessa — sia comunque, diciamo, gradualmente ravvicinata nelle zone che sono previste (magari addirittura così come si tenta anche di fare correttamente con l'eliminazione di qualche zona). Certo è un lavoro di mediazione ma anche di ricerca del nuovo meccanismo, che però deve essere fatto con molta mediazione perchè talvolta, quando si arriva ad emanare un provvedimento legislativo, probabilmente si colpisce soltanto, senza aver fatto a monte tutto un lavoro che andava invece fatto, per cui si può avere in un decreto l'inserimento della gestione ed esecuzione, in caso di sinistri, che non si sa esattamente che cosa voglia essere, e qualche impresa, magari, ci fa entrare più del dovuto, appesantendo ulteriormente i costi.

Pertanto, un meccanismo nuovo può essere che messo a punto; e qui torniamo ancora a noi, perchè abbiamo chiesto noi all'impresa di creare una apposita commissione per definire alcune mansioni da cui non si può derogare, e quindi stabilire, a fronte di queste mansioni, qual è la giusta remunerazione, per poi intervenire in una legislazione che noi diremmo complessivamente sufficiente, se non fosse che talvolta, nell'applicazione o in qualche regolamentazione, risultasse — come in effetti risulta — carente in alcune cose, che però poi si possono man mano aggiustare.

Certo, vi è l'aspetto che riguarda l'adeguamento ad alcune direttive e norme comunitarie che credo esiga un approfondimento, probabilmente anche di natura legislativa. Io non conosco esattamente i meccanismi della formazione delle leggi, è un problema che riguarda voi legislatori più che noi, ma posso affermare che relativamente, ad esempio, ai danni alla persona, è necessario legiferare affinché il divario oggi esistente tra la definizione del procedimento penale e quella del procedimento civile venga eliminato nella misura massima possibile. Occorre quindi approfondire l'istituto della provvisoria per dare la possibilità a chi de-

ve riscuotere di venire prima in possesso di quanto gli è dovuto.

In quanto agli sportelli, una delle questioni che fecero sobbalzare la nostra naturale controparte, per la posizione che gli è consona, è stata la richiesta di redditività provata di tutte le nuove agenzie e di una possibilità che anche noi potessimo entrare in questo meccanismo documentale, che è estremamente importante, nel quale non vogliamo entrare solo e soltanto per la difesa dei nostri interessi, ma perchè riteniamo di essere molto attenti alla difesa dell'intero comparto.

Il problema degli sportelli era stato da noi già sollevato: ci sono differenze tra compagnia e compagnia, anche se vi è uno strumento che sarebbe adeguato se funzionasse a dovere e che è previsto nella legge n. 48 del 1979, ma che peraltro tarda ad avere una corretta applicazione. Vediamo infatti che le commissioni provinciali delle Camere di commercio e le commissioni di esame a livello centrale sono ferme per le difficoltà che incontrano nella loro composizione. In questo settore sarebbe opportuno un intervento di tipo legislativo, in quanto abbiamo una commissione di esame che è formulata sul tipo di quelle scolastiche per gli esami di Stato, per cui, se manca un commissario, la commissione stessa risulta bloccata nei suoi lavori. Poichè un commissario che manca lo si trova sempre, la commissione non funziona: di qui la necessità di modificare questo meccanismo.

Vorrei dire che questa nostra funzione finora non è remunerata come dovrebbe. A questo arriveremo però gradualmente, perchè siamo coscienti di essere su una strada giusta e che su questa strada troveremo un tale equilibrio che non potrà che far bene all'intero settore. Alcune compagnie abbastanza organizzate negli ultimi anni hanno creato degli uffici di gruppo nelle varie sedi, quindi senza più liquidatori o periti...

FELICETTI, *senatore*. Si tratta di grandi compagnie che non avevano perciò grandi problemi.

SORRENTINO. È esatto. Comunque il risparmio diventa anche un migliore servizio, si ripercuote sulla tariffa e quindi, tutto sommato, torna a vantaggio dell'utenza. Se anche per le piccole compagnie si potesse ipotizzare la consorziatura di questo tipo di servizio, sarebbe una soluzione che certamente sgraverebbe anche noi, perchè poi, là dove si verificano delle deficienze, chi deve correre è sempre l'agente, che purtroppo oggi soffre questa situazione, poichè viene a verificarsi il fatto che il cliente ritiene di dover essere trattato meglio, e siccome la compagnia deve dar poi conto all'altra consorella per la quale paga il sinistro, generalmente l'indennizzo non è mai consono, per cui sei volte su dieci il nostro cliente che si trova ad avere optato per il CID ha poi grosse difficoltà a rimanere nostro cliente.

MIRAGLIOTTA. L'aspetto relativo al problema sollevato dal senatore Felicetti è particolare, e su di esso occorre porre molta attenzione, proprio ricollegandolo al concetto della capillarizzazione delle agenzie di assicurazione, e non alla proliferazione, come comunemente si dice. Infatti, certamente le imprese che nella prima applicazione della legge n. 990 hanno provveduto all'apertura di una serie di sportelli asfittici e che non erano in grado di autogestirsi, lo hanno fatto indubbiamente per accrescere il fatturato, e questo è un obiettivo chiaro, logico e, vorrei dire, anche naturale; vorrei però far rilevare che si è anche trattato di una necessità di servizio, perchè in molti casi, soprattutto nel Mezzogiorno d'Italia, ci si è trovati di fronte a zone scoperte di organizzazione diretta nell'impresa dove era quindi indispensabile garantire un certo tipo di servizio all'utenza. Oggi che questo servizio è garantito dagli agenti, il modificare gli equilibri creati in determinate zone, dove esistono agenzie che non sono in condizioni di sopravvivere autonomamente, è certamente un grosso problema che bisognerebbe trovare il modo di risolvere anche attraverso un consorzio tra agenzie stesse. Quella che quindi viene chiamata proliferazione è una vera e propria diffusione di

sportelli per garantire un certo tipo di servizio.

Si arriva poi all'assurdo che, pur in regime di obbligatorietà, siamo in presenza di alcuni agenti che per mandato non si possono occupare dei sinistri. Invece le imprese più piccole, con scarsa organizzazione propria, consentono, anche se tacitamente, o addirittura richiedono agli agenti di arrivare anche alla liquidazione del danno.

FELICETTI, *senatore*. Il danno del parafango, magari, mentre poi il danno importante aspetta anni prima di essere liquidato.

MIRAGLIOTTA. Sono d'accordo, però vi è nella natura stessa dell'agente e del suo mandato una contraddizione tra il mandato stesso e quello che potrebbe fare proprio per supplire a queste carenze. Quindi il consorzio va visto senz'altro in maniera estremamente positiva e favorevole.

Un altro aspetto che bisognerebbe evidenziare è quello dell'estensione della garanzia responsabilità civile ai familiari trasportati; è un discorso che sta andando avanti proprio in applicazione di una normativa CEE.

Vorrei ora rispondere ad una osservazione dell'onorevole Amabile a proposito dei massimali. È questo un discorso estremamente importante, che ha fini sociali precisi, che quindi va portato avanti; ma va portato avanti nella misura in cui non si contrapponga nettamente a determinate politiche di mercato, che vedono l'aumento costante della tariffa che, soprattutto in determinate zone del Paese, si attesta su livelli notevolmente elevati, sottraendo così disponibilità economica al cliente-utente e rendendo praticamente impossibile la proposizione di un ulteriore aumento per l'incremento del massimale.

Quindi, sì all'aumento del massimale, ma compatibilmente con gli incrementi di tariffa che non devono chiudere le porte al reperimento di altri premi.

GHE'. Se ho ben capito il senso della domanda, ci è stato chiesto se a nostro avviso, specificamente per la responsabilità

civile auto, nella legge potrebbe trovare spazio una eventuale regolamentazione, ovviamente parziale (lasciando poi pieno spazio alle trattative fra le organizzazioni sindacali), dei rapporti fra agenti e imprese.

Il problema è che la legge è già intervenuta, secondo me, in modo da penalizzare gli agenti. La nostra lamentela, infatti, è proprio che, là dove la legge si è preoccupata, giustamente, di stabilire il caricamento e di contemperarlo ai fini sociali dell'assicurazione responsabilità civile auto, e di regolamentare, quindi, la parte di premio che deve essere comunque destinata alla liquidazione dei sinistri, ha però lasciato la parte più debole contrattualmente — l'agente — completamente scoperta. Oltre al fatto che il limite massimo previsto (che continua ad essere diminuito) dal caricamento è insufficiente, l'aspetto più grave è che nell'ambito del caricamento stesso le imprese hanno il massimo spazio possibile per contenerlo ulteriormente. Francamente, non riusciamo a capire come mai il legislatore, nello stabilire il massimo e il minimo del caricamento complessivo, non si sia preoccupato di stabilire il massimo e il minimo del caricamento *pro-agente*. Si potrebbe arrivare all'assurdo che una azienda che non riuscisse a rientrare nel caricamento complessivo, scarichi — come talvolta avviene — completamente sugli agenti la propria incapacità gestionale. Molte imprese comprimono oltre ogni logica la remunerazione degli agenti proprio per cercare di rientrare nel caricamento massimo.

FELICETTI, *senatore*. In genere è capitato il contrario: le aziende incapaci di gestire sono andate oltre. Questa è la verità storica. Comunque il discorso ha una sua logica.

GHE'. Diciamo, allora, che hanno sconfinato in tutti e due i settori. Quindi, mentre è tollerato che le imprese sconfinino in alto oltre il caricamento, per gli agenti questo non è possibile, e ci si trova di fronte a situazioni assurde, a provvigioni erogate a livelli inadeguati.

COMITATO PARITETICO

3° RESOCONTO STEN. (23 febbraio 1982)

Un discorso molto importante, già avviato dal collega Sorrentino, è quello dell'albo agenti. È chiaro che, nelle intenzioni del legislatore, l'albo agenti stava a significare che questa professione ha bisogno di veri professionisti, e che la funzione sociale dell'assicurazione deve essere tutelata anche attraverso una scelta oculata degli operatori di settore. A prescindere dalle manchevolezze che si registrano nell'applicazione della legislazione attuale, è anche vero che, a qualche anno dalla sua emanazione, la legge sull'albo agenti appare inadeguata, incapace di dare all'utenza le garanzie di vera professionalità. È evidente che, soprattutto in tema di titoli equipollenti, è necessario rivedere quanto prima la legislazione. Non è ammissibile che la legge sull'albo agenti possa costituire un avallo di professionalità, incerta ma « certificata ».

SORRENTINO. Vorrei richiamare l'attenzione del Comitato su un fatto particolare: noi abbiamo sentito più volte far cenno, proprio in sede politica, ad una « pulizia » e sembrava che circa 5.000 sportelli dovessero scomparire.

È chiaro che a questo punto la difesa di categoria diventa più forte, ma è motivata. Noi riteniamo che a questo livello — politico, ma anche legislativo — nessuno si possa prestare ad una tale determinazione, anche se alcune affermazioni ci sono giunte da fonte autorevole. È legittimo che si proceda, di volta in volta, a revisioni, anche nell'ambito di alcune compagnie, e che qualcosa accada. Ma che ciò si possa ipotizzare così massicciamente, non mi pare possibile. Si renderebbe in una certa misura addirittura inefficace lo spirito della stessa legge n. 990, e quindi inefficace un servizio che invece deve restare; come deve restare, per fare un esempio, l'ufficio postale di una piccola frazione.

PRESIDENTE. Anche queste sue ultime affermazioni sono molto importanti, e ribadiscono un certo modo di essere, nella nostra economia, dell'agente di assicurazione e del rapporto fra agente e compagnia; rapporto che è pur sempre contrattuale, nell'ambito di un diritto che si è stabilito in

un certo regime. Un rapporto contrattuale che, per lo spirito imprenditoriale proprio dell'agente, crea frapposizione fra soggetti ed interessi diversi. L'agente si pone come impresa, che ha interesse affinché si crei un rapporto umano, e non soltanto contrattuale, nella gara fra imprese, che è comunque logica in un mercato libero, e che è quella che alla fine crea il grande assicuratore e il piccolo assicuratore.

Ciò che abbiamo sentito oggi è molto importante, anche ai fini dell'analisi conclusiva che dovremo fare. Io ringrazio a nome della Commissione per la loro presenza e per l'apporto estremamente positivo e corretto che ci hanno voluto dare.

Sono congedati i rappresentanti dello SNA.

Vengono quindi introdotti i rappresentanti del Sindacato nazionale autonomo periti infortunistica stradale.

Audizione di rappresentanti del Sindacato autonomo periti infortunistica stradale (SNAPIS)

PRESIDENTE. Rivolgo il saluto del Comitato paritetico ai signori Adriano Bittarelli, Giorgio Buonomo, Arrigo Rocco, Franco Spagnoli e Giancarlo Sporeno in rappresentanza del Sindacato nazionale autonomo periti infortunistica stradale che intervengono accompagnati dai signori Alessio Maritati e Armando Vanini dell'Associazione italiana consulenti infortunistica stradale (AICIS).

Io ho ricevuto anche una lettera in cui i periti fanno presenti le loro ragioni. Penso che sia una necessità quella di sentire con particolare attenzione questo ramo dell'assicurazione, essenziale per l'attuazione dello scopo per il quale l'assicurazione è fatta. Devo anche sottolineare l'importanza che il discorso dei periti può assumere in relazione ai metodi, alla rapidità delle liquidazioni, alla liquidazione nell'interesse del danneggiato e al tempo stesso della giusta protezione di quello che è lo sforzo che la compagnia deve fare e fa per venire incontro ad una rapida liquidazione.

Io pregherei di esporci i loro problemi secondo l'ordine che loro hanno certamente stabilito, anche perchè io so che qui abbiamo due organizzazioni, una di carattere sindacale e l'altra di carattere tecnico, che ci potranno dare visione da un punto di vista un po' differente da quello che è il compito dei periti.

Io proporrei di farci una relazione sui rapporti dei periti con le assicurazioni, con i danneggiati e, in un secondo tempo, di avanzare delle proposte concrete perchè si fa l'indagine non per il gusto di scrivere centinaia di pagine, ma per vedere di trarne qualche incisiva proposta sul piano legislativo. Dopo gli sforzi già fatti per adeguare la legislazione vigente alle pressioni che vengono dalla estensione europea del contratto di assicurazione sorgono infatti problemi che non sono più soltanto del nostro Paese, che loro conoscono per certi aspetti e di cui si vorrà tenere conto nel fare proposte.

R O C C O. Noi abbiamo preparato una relazione che è introduttiva al discorso.

P R E S I D E N T E. I miei colleghi vi faranno certamente delle domande, siamo qui proprio per questo, per sentire i chiarimenti che loro daranno su eventuali dubbi e sentire le proposte che saranno fatte.

R O C C O. A meno che loro non preferiscano che prima si illustri come si svolge l'attività del perito e poi si legga la relazione: dovrebbero dirci loro.

P R E S I D E N T E. Se loro ci espongono in parole più concise, più semplici e penetranti possibile la funzione del perito, la necessità del perito, la necessità, per la correttezza della perizia, di una equa legislazione in materia, noi ci permetteremo poi di chiedere informazioni.

La loro relazione, se ce la vogliono lasciare, sarà studiata e dai membri del Comitato paritetico e dai tecnici che poi formularanno le proposte.

R O C C O. Ci siamo consultati e preferiamo leggere la relazione.

« Illustrissimi senatori, onorevoli deputati, vi ringrazio a nome mio personale, del sindacato dei periti e della categoria tutta per avere accolto la nostra richiesta di audizione.

Poichè, mi risulta, è la prima volta che il potere legislativo intende conoscere in via formale il parere dei periti in infortunistica stradale, non possiamo non apprezzare la manifestata sensibilità e diligenza e non voglio nascondervi la nostra emozione.

La delicata materia sulla quale il Comitato svolge la sua indagine è certamente fonte di numerose controversie e di pareri spesso discordanti.

I periti chiedono, anzitutto, che il comparto assicurativo della RCA, voluto e regolato da leggi dello Stato, sia di una trasparente chiarezza: chiarezza nei bilanci e nella corretta gestione delle imprese; chiarezza nell'accertamento dei costi dei sinistri, nelle procedure di liquidazione; chiarezza nel calcolo e nella determinazione dei premi assicurativi.

Lo scopo sociale è quello di dare al cittadino un servizio assicurativo — per il quale si paga un prezzo non indifferente — con la certezza di poter usufruire in modo valido delle garanzie che la polizza e le leggi gli hanno promesso.

Per questo noi auspichiamo che si voglia vigilare nel modo più severo sulle imprese, anche per evitare che assicuratori di pochi scrupoli possano continuare a gestire le società come feudi personali e fino al tracollo economico, alla liquidazione coatta: l'intervento della pubblica Amministrazione deve però prevenire, e non punire intervenendo *a posteriori*; anche perchè tra i puniti vi sono, vittime innocenti, gli assicurati e — sempre — i periti, che invano aspettano per anni dalle procedure fallimentari una « liquidazione » di quanto loro spettante in conseguenza di un lavoro già svolto.

Non desideriamo aggiungere altro alle considerazioni generali, ma dobbiamo evidenziare il punto di vista del sindacato dei periti in quella che noi definiamo la falla del sistema: l'accertamento del danno.

L'articolo 3 della legge n. 39 del 1977 e, meglio, l'articolo 9 del decreto del Presidente della Repubblica 16 gennaio 1981, n. 45, stabiliscono che vi deve essere « ispezione diretta ad accertare l'entità del danno » da svolgersi in ore « dedicate ordinariamente all'attività lavorativa ». Non viene detto da chi deve essere svolta questa « attività lavorativa ». Si tratta di dimenticanza? Di colpevole omissione? Non vogliamo dare noi la risposta ma sappiamo — e lo sa l'utente — che all'ispezione ed alla conseguente valutazione del danno a cose provvede — da sempre — il perito in infortunistica stradale, uomo di punta, di prima linea del sistema assicurativo, con funzione di cerniera tra l'impresa e l'utente.

Come inquadrarne la figura professionale? Chi è oggi questo perito?

Al perito in infortunistica stradale, sia che operi per conto di imprese, che di privati, che per incarico del magistrato civile e penale, viene richiesto di svolgere una professione con compiti delicati ed impegnativi, nella quale deve portare il suo bagaglio di conoscenze e di esperienze che derivano da numerose e varie discipline.

Il perito deve poter offrire garanzie di elevata professionalità, di imparzialità, di indipendenza, di equidistanza; deve possedere in pieno qualità etiche e morali e deve agire in modo deontologicamente corretto.

Purtuttavia, quando si consideri l'attuale situazione, se ne debbono trarre risposte a volte sconsolanti: la scelta ed anche l'etichettazione del « perito » è oggi lasciata al libero arbitrio delle imprese che formano i loro quadri peritali in modo approssimativo: si avvalgono sia di professionisti qualificati che, spesso, di improvvisati pratici.

La conseguenza è che, complessivamente, il servizio peritale viene oggi svolto — a scapito dell'utente — in modo non uniforme, deprofessionalizzato e senza offrire quelle garanzie cui l'utente stesso ha diritto.

Il giusto diritto dell'utente viene leso proprio nel momento in cui egli è messo a confronto — in contatto — con il perito, facendogli credere che è un professionista

legalmente responsabile, mentre ciò non è vero.

Al cittadino, all'utente che richiede — oggi come non mai — la certezza del diritto devono offrirsi degli interlocutori che diano serie garanzie professionali, etiche, morali e di competenza.

Gli interlocutori dell'utente, quale immagine dell'impresa e del sistema assicurativo, sono sostanzialmente due: gli agenti ed i periti.

Il sindacato dei periti si duole che, mentre per gli agenti si è provveduto alla regolamentazione della loro attività, la stessa esigenza — insensibilmente — non sia stata finora avvertita per i periti.

Noi abbiamo rilevato questa macroscopica incongruenza, dalla quale discende che l'impalcatura del sistema assicurativo, la sua filosofia, crolla proprio nel momento in cui l'utente ha necessità che venga puntualmente ed esattamente applicato il contratto assicurativo.

Un aspetto non trascurabile di questo stato di cose è, nel merito, il ritardo della nazione sia di fronte ad altri Paesi più o meno evoluti ed industrializzati che, soprattutto, di fronte alla CEE dove siamo purtroppo inadempienti in molti settori.

Auspichiamo che si voglia evitare di essere formalmente richiamati anche per non avere provveduto a regolamentare l'attività del perito in infortunistica stradale.

Ci sembra prematuro, in questa sede, indicare soluzioni, modi e requisiti, ma — in linea di massima — noi riteniamo, una volta che il principio venga fatto proprio da chi ha il potere di cambiare questa situazione, che si possa procedere su questa strada:

stabilire le caratteristiche ed il campo di applicazione dell'attività del perito in infortunistica stradale;

determinare i requisiti professionali del perito, in modo da creare una categoria omogenea in grado di valutare equamente e, se possibile, certificare i danni;

imporre, a tutela della imparzialità ed obiettività, la non dipendenza del perito dalle imprese di assicurazione;

fissare un adeguato riconoscimento economico, da rettificare periodicamente, a tutela sia della indispensabile equidistanza, che della tranquillità morale e materiale del perito stesso;

salvaguardare, attraverso una oculata sanatoria, il diritto alla tutela del lavoro di tutti coloro che attualmente operano nel settore.

Se questa sarà la strada maestra da percorrere, noi auspichiamo che alla migliore soluzione del problema si giunga tramite il libero confronto di tutte le forze in campo: imprese di assicurazione, pubblica Amministrazione, potere legislativo ed esecutivo, associazioni sindacali e di categoria dei periti.

Nel ringraziarvi della vostra cortese attenzione, vogliamo formulare l'augurio che il Comitato paritetico bicamerale faccia proprie, migliorandole, le nostre osservazioni, affinché si possa giungere alla soluzione del problema in termini di estrema urgenza ».

P R E S I D E N T E . Ascoltiamo il signor Vanini, presidente dell'Associazione italiana consulenti in infortunistica stradale.

V A N I N I . Innanzitutto, signor Presidente, onorevoli senatori, onorevoli deputati, vorrei dire due parole di informazione sulla nostra associazione.

L'Associazione italiana consulenti in infortunistica stradale è l'associazione professionale degli esperti che operano, quali ausiliari della giustizia, nel settore dell'accertamento e certificazione dei danni degli autoveicoli nonché nelle ricerche di ricostruzione della dinamica delle collisioni.

L'AICIS è stata fondata nel 1968 traendo le sue forze dal lavoro e dagli aderenti delle precedenti associazioni professionali che in essa sono confluite.

Durante questo periodo ha organizzato sette convegni internazionali di infortunistica stradale, a sequenza annuale, continuamente.

L'ottavo convegno si terrà quest'anno, il 27 maggio, a Bologna.

Questi convegni annuali a carattere tecnico-scientifico e giuridico, con la costante partecipazione dell'ANIA e del CNEL, del corpo forense, della FIEA, dell'ACI, sono frequentati dai periti italiani e stranieri, tra i più qualificati ed attenti all'aggiornamento professionale.

Sin dagli inizi, l'AICIS ha aderito alla « *Fédération Internationale Experts en Automobiles* », dando un notevole contributo all'approntamento della normativa sulla professione peritale.

La FIEA ha infatti edito nel 1979 un documento che indica il carattere degli studi e le caratteristiche del perito, definendone organicamente la figura e l'ambito professionale.

L'AICIS si è fatta promotrice presso la FIEA della adozione di un codice deontologico dei comportamenti nella vita della professione, trasferendolo poi nel proprio statuto.

In riconoscimento di questo contributo di studi la FIEA ha nominato il presidente dell'AICIS vice presidente della FIEA.

Oltre a ciò, l'AICIS svolge un costante lavoro normativo della professione, con seminari di studi trimestrali, che si svolgono presso costruttori e riparatori di autoveicoli, anche introducendo nuove proposte tecniche originali.

Particolare cura è stata dedicata alla costante raccolta di dati e di esperienze tratti dal lavoro peritale, affinché siano elaborati e trasferiti, attraverso i convegni, ai costruttori, ai riparatori ed agli assicuratori, al fine di migliorare i prodotti rendendoli più aderenti alla necessità della sicurezza ed alla esigenza di un economico ripristino in caso di danno.

All'AICIS aderiscono circa 500 studi professionali, disposti su tutto il territorio nazionale, il cui elenco è pubblicato annualmente a cura dell'associazione.

Desiderando comunicare la nostra esperienza di studio sulle necessità dell'utenza, sia essa costituita da imprese assicuratrici, sia essa rappresentata da utilizzatori di autoveicoli, si espone la necessità da tutti sentita di disporre di un corpo peritale omologato, in grado di certificare autonoma-

mente i danni agli autoveicoli secondo una normativa definita, valida per tutte le parti interessate

Secondo il risultato dei nostri studi, per porre le premesse di realizzazione di un corpo peritale indipendente atto a certificare i danni, occorre attuare i seguenti provvedimenti normativi:

1) — Qualificazione professionale. Revisione del testo unico e dei decreti ministeriali sui ruoli degli esperti delle Camere di commercio, nel senso di consentire l'iscrizione dei candidati muniti di titolo di studio di scuola superiore solo tramite il superamento di un esame codificato, orale e scritto, di carattere teorico e pratico, davanti ad apposita commissione in cui siano ampiamente rappresentate le associazioni di categoria.

L'appartenenza ai ruoli deve qualificare alla professione di esperto abilitato alla certificazione legale delle stime nelle categorie autovetture, motocicli, veicoli industriali e *containers*.

2) — Istituzione di corsi presso le Camere di commercio, con il sostegno delle Regioni, per la preparazione dei candidati all'esame di abilitazione alla professione.

Ai corsi dovranno partecipare docenti che abbiano tratto la loro esperienza dal lungo esercizio della professione e che quindi siano provenienti dalle associazioni professionali di categoria.

L'attuazione dei corsi deve essere deliberata di anno in anno da apposita commissione che vagli le possibilità di sbocco professionale in rapporto alle esigenze di mercato.

3) — Normativa dei compensi. Spostamento dei costi peritali dalla quota di caricamento stabilita dal Ministero dell'industria e assimilazione in un conto separato, correlato all'ammontare del premio puro.

Approvazione del tariffario perizie autovetture da parte del Ministero dell'industria, con revisione da attuarsi su base annua, in accordo con le organizzazioni di categoria.

4) — Ammissione dei periti iscritti nei nuovi ruoli camerali al versamento dei contributi INPS al fine dell'ottenimento della pensione di vecchiaia, con classificazione legata al loro reddito tassabile IRPEF (ove non diversamente coperti per altri motivi).

5) — Sviluppo della professione sul piano organizzativo. Occorre favorire il costituirsi di centri di cooperazione tra i periti, in numero anche limitato a tre periti per ogni centro, provvedendo alla disponibilità di credito agevolato per l'acquisto del locale di lavoro e delle attrezzature, analogamente a quanto disposto per gli artigiani.

6) — Ottenimento dell'equiparazione di trattamento fiscale alla categoria dei rappresentanti di commercio e commessi viaggiatori, cui è consentita la detrazione integrale dell'IVA sull'acquisto dell'autovettura.

7) — Considerare l'opportunità dell'applicazione di una sanatoria che consenta di iscrivere nei ruoli camerali, anche in assenza del titolo di studio di scuola superiore, gli esperti che abbiano esercitato da almeno sette anni dalla data di entrata in vigore della nuova normativa legislativa e regolamentare.

Durante gli ultimi quattro lustri sono stati presentati alle Camere numerosi progetti di legge per il riconoscimento giuridico della professione peritale. Alcuni di questi progetti di legge sono tuttora all'esame delle Commissioni. Quanto esposto nella proposta vuole essere una alternativa, forse non ideale, ma certamente assai semplificata, per raggiungere lo scopo di dare uno *status* a questi ausiliari della giustizia.

I riflessi di tale alternativa sul settore delle assicurazioni private sarebbero certamente di grande rilievo, ottemperandosi in tal modo a due esigenze: fornire valida base ai certificatori di bilancio delle imprese assicuratrici, con un microcontrollo dei pagamenti dei sinistri da parte delle imprese, effettuato dai periti, giorno per giorno, nell'interesse dell'utenza come fruente del servizio e come contribuente dei suoi costi;

contenere i costi del ramo danni con una costante opera di vigilanza, introducendo, attraverso la elaborazione delle esperienze dei periti, nuove tecniche di riparazione dei veicoli, come in effetti già in atto.

Il servizio sociale di accertamento e certificazione dei danni colma una grave e lamentata lacuna del sistema di liquidazione delle assicurazioni private, recando un elemento di equilibrio tra le parti e di certezza di congruità della gestione.

P R E S I D E N T E . Penso che loro abbiano detto le cose principali che intendevano farci conoscere attraverso il loro promemoria. La parole ai senatori che desiderano chiedere chiarimenti in merito a quanto esposto.

F E L I C E T T I , *senatore.* Considero molto interessanti le notizie che ci sono state fornite con le relazioni che acquisiremo agli atti e che potremo ulteriormente approfondire. Qualche domanda, tuttavia, vorrei rivolgerla ai rappresentanti della categoria, ai dirigenti delle due organizzazioni.

Prima di tutto, quale è il numero dei periti operanti in Italia oggi?

R O C C O . Dobbiamo fare una importante distinzione: innanzitutto vedere chi è il perito e che cosa esso fa attualmente. Se parliamo esclusivamente dei periti che operano per conto delle imprese di assicurazione, il loro numero è piuttosto ridotto, intorno ai 4.500-5.000, compresi quelli che operano nei piccoli centri.

F E L I C E T T I , *senatore.* Il senso della mia domanda era di riuscire a stabilire un minimo di rapporto tra il numero degli operatori in questo settore ed il numero dei danni. In Italia si parla di 4 milioni di danni, di cui circa il 50 per cento dovrebbero riferirsi alle cose.

R O C C O . Sono circa 2 milioni e 400 mila nel 1980 per la RCA. È vero che questa Commissione è chiamata ad effettuare una indagine sull'assicurazione RCA, però, quando si fanno questi calcoli, non biso-

gna dimenticare, a nostro avviso, che i periti svolgono il loro lavoro anche in altri rami, cioè incendio e furto.

F E L I C E T T I , *senatore.* Certamente non lo dimentichiamo. Io ho interesse a conoscere il rapporto tra il numero dei periti e il numero dei danni, anche per pervenire ad una determinazione di massima sulla rapidità nella liquidazione dei sinistri, che è il problema fondamentale all'interno di un meccanismo che voglia essere corrispondente alla logica con cui la legge obbligatoria è stata approvata in Italia e alla logica con cui dovrebbe operare e, secondo noi, non opera sufficientemente in Italia. Sappiamo quindi che abbiamo 4.000-4.500 periti cui è affidato il compito di periziare circa 2 milioni e 400.000 sinistri. Poi, quando risponderete, direte anche quale è, secondo voi, la velocità di accertamento del danno, non la velocità di liquidazione.

Un'altra domanda riguarda l'atteggiamento delle imprese di assicurazione e dei loro uffici di liquidazione a fronte delle vostre perizie. Premesso cioè che dovrete anche dirci quanti danni a cose vengono liquidati senza l'intermediazione della perizia, e quindi senza l'accertamento tecnico del danno, vorrei poi sapere se le vostre perizie sono in generale fatte proprie dalle imprese di assicurazione o se danno luogo ad ulteriori contrattazioni tra il danneggiato e l'impresa di assicurazioni. Questo è un altro problema essenziale su cui è necessario avere sufficiente chiarezza, in quanto noi consideriamo il momento dell'accertamento del danno un punto nodale della funzionalità del sistema, essendo chiaro a tutti che, poi, la liquidazione dei danni influisce direttamente ed immediatamente sul sistema tariffario, in quanto la tariffa è fissata tenendo conto dei danni che sono stati liquidati.

Un'altra domanda riguarda i vostri rapporti con l'Associazione nazionale delle imprese di assicurazione. Esiste un tariffario nazionale per la remunerazione dei periti di assicurazione, ovvero la vostra denunciata presenza di fasce di sottoprofessionalizzazione deriva anche dalla mancanza di un tariffario nazionale che sia sufficientemen-

COMITATO PARITETICO

3° RESOCONTO STEN. (23 febbraio 1982)

te remunerativo dell'opera di perizia a cui voi siete chiamati? E, se questo tariffario non esiste, perchè non esiste? Si sono fatte trattative in merito? Le imprese come si regolano? Ogni impresa ha un proprio meccanismo, un proprio sistema? In base a quale logica opera questo particolare e specifico meccanismo? L'impresa di Stato ha una funzione all'interno di una così indispensabile determinazione di un livello tariffario unitario che tenga anche conto della differente situazione che esiste per fasce territoriali? Infatti, ritengo che l'Italia anche in questo settore sia divisa almeno in due parti fondamentali.

Un'altra domanda — e mi avvio rapidamente alla conclusione, signor Presidente — è questa: mi pare che voi pensiate ad un tipo di regolamentazione che ufficializzi la indipendenza del perito dalle parti, e questo a me sembra assai importante. E un'idea che mi pare possa essere rilevata, se ho ben capito, dalle cose che avete esposto, cioè l'idea dell'indipendenza del perito sia dall'eccesso di pretese che qualche volta pure si manifesta da parte del danneggiato, sia da eccessi di resistenza da parte delle imprese, che non sempre operano tenendo conto dei legittimi interessi del danneggiato. Quindi una regolamentazione che abbia come perno fondamentale l'indipendenza del perito, e mi pare di aver capito che voi siete contrari all'assunzione del perito da parte dell'impresa di assicurazione, volete salvaguardare questa autonomia, questa libertà nell'esercizio della vostra professione.

Mi pare che pensiate, partendo da questa idea di fondo, ad un tipo di regolamentazione che dovrebbe avere come punto di riferimento, se non ho inteso male, le Camere di commercio; almeno nella relazione del signor Vanini, che studieremo meglio, mi pare di avere inteso che questa potrebbe essere un'ipotesi sulla quale lavorare. Certo è che se questo dovesse essere — naturalmente premesso che noi raccogliamo idee e non siamo in questa sede a fare le leggi, come ricordava giustamente il Presidente — bisognerebbe approfondire assai bene il meccanismo di accesso a questi ruoli, a questa forma di regolamentazione.

A me è capitato, qualche tempo fa, di leggere la legge francese che regola l'accesso alla professione dei periti di infortunistica stradale, questi ausiliari della giustizia, come diceva il signor Vanini in un termine che mi piace moltissimo; secondo voi queste norme devono essere di tipo francese o prevedete qualcosa di più moderato?

Questa è una domanda alla quale vi prego di dare una risposta perchè è molto importante nel caso si dovesse scegliere una strada di questo genere.

Certo, la tutela di tutti è una cosa molto importante e facendo una forma di regolamentazione bisogna tener conto di coloro che questa professione già esercitano.

Ma come ne usciamo dalla vostra denuncia di operatori professionalmente non qualificati e dalla richiesta contemporanea di una sorta di sanatoria che dovrebbe essere delimitata solo sul piano temporale?

de' C O C C I , *senatore*. La vostra esperienza vi può mettere in grado di darci qualche elemento per giudicare nella sua applicazione la legislazione sull'assicurazione obbligatorio della RCA, legge n. 990 del 1969. Secondo voi questa è una legge che va bene così come è, o che va, almeno in qualche parte, modificata e aggiustata?

In altre parole, quali sono i nodi che rilevate, nella vostra attività, come insufficienti, inadeguati e da perfezionare? Naturalmente se ci sono. Nell'ambito della legge, a prescindere da eventuali modificazioni, cosa si può fare per migliorare, ad esempio, il sistema delle liquidazioni, sia per i piccoli danni, ma in particolare per i danni più grossi, per i danni alle persone, quei danni che di solito vanno a generare cause penali e civili che magari durano anni e anni, in una situazione in cui poi l'inflazione divora i massimali?

Che proponete, poi, allo scopo di migliorare il sistema delle liquidazioni, per esempio consorziando le piccole compagnie in modo che sia possibile contare su servizi adeguati?

Per quanto riguarda poi la sistemazione e il riconoscimento della professione di perito da una parte e di consulente dall'altra, mi pare forse che il sistema da voi auspicato sia

quello di creare degli albi o un albo con più sezioni, con professionisti autonomi, selezionati, di prestigio che diano garanzie di ogni genere. La via dell'albo è stata scelta per gli agenti e penso che questa via sia quella da imboccarsi anche per quanto riguarda la professione di perito.

Ora bisogna vedere se le proposte già formulate per voi sono soddisfacenti o se è il caso di presentarne altre più organiche, più elaborate, avvalendoci anche della vostra esperienza.

S P A N O , *senatore*. Molte delle domande che sono state fatte dai colleghi Felicetti e de' Cocci mi interessano, ma non le ripeterò; io voglio, più che da una domanda, partire da una premessa.

Io credo che ci sia una grande esigenza, fortemente sentita dall'opinione pubblica, in particolar modo dai danneggiati, che vogliono vedere difesi i loro interessi. È questa una esigenza, ancor prima che economica, contrattuale; quindi bisognerebbe entrare nei meccanismi contrattuali tesi alla difesa dell'assicurato e poi del danneggiato, i quali invece sono formulati in termini ambigui e di fatto perseguono l'obiettivo opposto. Per il raggiungimento di quest'obiettivo, che è di natura sociale prima di tutto, la vostra esperienza che suggerimenti, che sollecitazioni può darci ai fini di modificare la legge? Tutte le leggi che vengono approvate dal Parlamento io ritengo siano leggi perfettibili sulla base delle esperienze che si possono avere e, in tempi non lunghi, si possono modificare le norme rispetto agli obiettivi generali e sociali.

La mia domanda è questa: la vostra esperienza quali indicazioni può fornire al legislatore, e quindi offrire alla riflessione di questa Commissione, sulla capacità dei meccanismi che abbiamo determinato come Parlamento di corrispondere a questi interessi generali, sociali e di non prestarsi, invece, a deviazioni?

Io credo che in questo senso vada la vostra richiesta, ad esempio, di essere sganciati dalle compagnie di assicurazione; io colgo questo spirito, lo condivido e dico che è un ritardo che dobbiamo colmare velocemente.

Sono, quindi, estremamente d'accordo con questa vostra sollecitazione, però sono convinto anche che questo si deve sposare con un alto grado di professionalità.

Proprio il compito sociale, vale a dire indirizzare un servizio a tutta la società, giustifica la ricerca professionale e quella dell'autonomia e dell'indipendenza del professionista.

Voi avete esperienza anche relativamente ai tempi dell'accertamento del danno. Mi rendo conto che si tratta di una valutazione statistica; però, sia pure in termini approssimativi e grossolani, sapendo che vi sono buone compagnie e compagnie meno buone, più o meno efficienti, anche in relazione alla loro questa vostra sollecitazione; però sono condimensione, vi domando: secondo la vostra esperienza la grande compagnia realizza l'accertamento del danno in tempi più brevi — e quindi una difesa dell'assicurato e del danneggiato — oppure no? Questo discorso vale per la media compagnia, oppure anche per la piccola? Vorrei poi sapere, sempre con termini statistici pur approssimativi e grossolani, se le compagnie che corrispondono a questo processo hanno, ad esempio, una forte diversificazione dei rami di attività. Sono presenti, infatti, sul mercato compagnie diverse non solo per dimensione ma anche per rami di attività che svolgono. Questo può portare, in alcuni casi, al miglior perseguimento dell'obiettivo sociale della difesa dell'assicurato e del danneggiato.

Premesso che per noi cittadini qualsiasi — e a maggior ragione se rappresentanti di cittadini qualsiasi — l'obiettivo dovrebbe essere quello di realizzare l'efficienza, finalizzata però ai diritti dell'utente e del danneggiato, vorremmo sapere quali considerazioni potete fare in base alla vostra esperienza, soprattutto degli ultimi anni.

P R E S I D E N T E . Vi è stata rivolta una serie di domande che indicano l'importanza che attribuiamo al vostro parere. Vorrei aggiungere solo qualche altra brevissima domanda che si inserisce in quelle già poste. Vorrei anzitutto sapere quanti sono i periti e quanti di questi si occupano esclusivamente di RCA. È questo un discorso che si colle-

ga anche a quanto è stato detto sull'albo e sulla sua esclusività.

Come avviene la designazione del perito? Voi pensate che debba avvenire in altro modo e, in questo caso, come? E con quale ordine rispetto al corpo dei periti nel suo insieme?

La funzione del perito è quella di giudicare il danno in astratto. Vorrei però avere un vostro parere sull'amichevole constatazione del danno e sulla tendenza delle parti a riconoscere il concorso di colpa, affinché le cose vadano nel modo meno sfavorevole per tutte e due le parti.

R O C C O. Dalla varietà ed anche dalla profondità delle vostre domande ci pare di capire che ci state dando un'importanza dalla quale, fino ad oggi, ci siamo sentiti esclusi; questo giustifica la nostra emozione.

Vorrei cominciare col rispondere alle domande del Presidente. Il numero dei periti è intorno ai 4.000-4.500, forse anche 5.000. Si tenga presente che alcuni di questi hanno uno studio attrezzato e svolgono un consistente numero mensile di incarichi; altri, invece, sia che si trovino in città grandi, sia, soprattutto, se si trovano in provincia, svolgono pochissimi incarichi. A volte un'impresa ritiene opportuno affidare l'accertamento dei danni, in una cittadina di provincia, al carrozziere più anziano del luogo, ad esempio. Quindi, non si può stabilire, dividendo il numero dei sinistri per il numero dei periti, quanti sinistri fa un perito al mese. Questo non sarebbe un dato certo.

La percentuale di periti che non hanno basato la loro fonte di reddito e la loro professionalità esclusivamente sul lavoro peritale è, anche al nostro interno, oggetto di valutazioni attuali, in quanto ci ripromettiamo di affrontare nel corso di quest'anno tale problema. Con un certo margine di approssimazione, possiamo parlare del 50 per cento; abbiamo, comunque, una situazione estremamente diversificata sul territorio nazionale.

Il Presidente chiedeva anche chi designa il perito. Il perito viene designato, addirittura « etichettato », come dicevo, « crismatizzato » dall'impresa di assicurazione. Nè, d'altronde, si vede come si possa fare diversamente,

in quanto si tratta di un lavoro fiduciario che l'impresa deve affidare. Quindi sceglie un perito, ne ha fiducia, e magari questo ha fatto l'archivista fino al giorno prima. Vi sono casi che definirei aberranti: c'è gente che fa, o ha fatto, molti altri lavori, alla quale, dalla sera alla mattina, si dà l'incarico di fare delle perizie. Come ovviare a questa situazione? Anzitutto, dobbiamo tener presente che ci troviamo in un comparto assicurativo, regolato da leggi dello Stato, ma di iniziativa privata. Quindi non si può imporre all'impresa il perito da scegliere. Però, si può dire all'impresa fra quali periti scegliere, si può decidere che il perito deve rispondere a certi requisiti. Soltanto se si arriverà ad avere periti veramente indipendenti dalle imprese e dalle parti, che non assecondino gli appetiti dell'utente che vuole speculare sul danno e le tendenze risparmiatrici dell'impresa, si potrà ottenere un miglioramento del servizio.

F E L I C E T T I, *senatore*. Mi scusi, Presidente, ma vorrei ricordare ai nostri ospiti che, se non sono in grado di rispondere ora a qualche domanda, lo possono fare successivamente, inviandoci delle memorie scritte.

R O C C O. Questo senz'altro. Vorremmo però cercare di personalizzare questo contatto, spiegando che cosa avviene oggi. Questo è uno dei tanti nodi del sistema. Oggi, dunque, noi troviamo periti qualificatissimi (ingegneri, periti industriali, geometri, o che hanno, comunque, (acquisito col tempo una notevole preparazione professionale) che ricevono incarichi dalle imprese. Poi, nel contempo, troviamo periti improvvisati. Questo fenomeno spontaneistico, evidentemente, è consentito, in quanto le imprese stesse formano i quadri peritali molto « alla buona », per così dire, guardando soprattutto al risparmio sul costo del servizio, giustificando questa tendenza al risparmio con il fatto che il costo del perito è all'interno di un certo caricamento.

Non voglio entrare in questa questione perchè è vero che il caricamento è rigido, però è pur vero che ogni anno le tariffe aumentano; invece le tariffe dei periti non se-

guono nessuna legge di adeguamento o di rettifica.

Il Presidente Forma chiedeva se in una constatazione amichevole c'è la tendenza alla concorsualità. Noi abbiamo potuto verificare che quando c'è la constatazione amichevole nella maggior parte dei casi non c'è concorsualità. C'è di solito una parte che ha ragione in pieno e una parte che ha torto in pieno. Quando c'è una vertenza sulle ragioni di un sinistro le parti difficilmente arrivano al modulo di constatazione amichevole, preferiscono restare ognuna sulle proprie posizioni al fine di poter far valere più liberamente il giudizio che ne può scaturire.

VANINI. Io vorrei rispondere vedendo di condensare in modo da dare un'immagine efficace ad una serie di risposte, che sarebbe troppo lungo esporre stasera ma che mi riservo di inviare alla Commissione, con molto piacere, per iscritto.

Due concetti, però, vorrei che qui venissero subito presi in considerazione. Tradizionalmente, l'impresa assicuratrice assicura la responsabilità civile di una persona, di un ente, di un proprietario di autoveicolo e per proteggere il suo capitale lo solleva dalle richieste legittime dei terzi. Così facendo, da ciò discende che in caso di sinistro tutti noi dobbiamo ricorrere al danneggiato con una raccomandata e con un modulo all'assicuratore.

Da questo deriva che l'impresa deve inviare un perito, rincorrere il veicolo danneggiato, trovarlo, stabilire il danno e avviare tutto un processo di liquidazione. In questo processo il ritardo nel passaggio della denuncia del danneggiato all'agente, alla direzione della compagnia, all'ufficio di smistamento, porta la comunicazione al perito almeno con quindici giorni di ritardo. Poi ci sono tutti i problemi di comunicazione con il danneggiato, che vanno da un minuto (se si trova per telefono) a un giorno, a 15 giorni, oppure mai. Quindi questo comporta un grave ritardo nell'accertamento dei danni, si trovano macchine già riparate, eccetera. Tutto questo ha trovato un rimedio in Francia con un sistema di indennizzo diretto. Ciascun assicuratore deve pagare i danni dei suoi as-

sicurati e poi deve rivalersi sull'altra compagnia, come avviene ora in un sistema volontaristico.

Se dovessi dare un suggerimento al legislatore per snellire questo vecchio sistema di liquidazione, proporrei di farlo diventare un sistema di liquidazione diretto, disciplinato con legge. Allora, se così fosse, il danneggiato si rivolgerebbe al proprio assicuratore, l'assicurazione non avrebbe problema a mettergli a disposizione il perito, naturalmente scelto fra quelli previsti dalla legge, il quale farebbe la perizia in modo equo e indipendente e uno dei più grossi problemi sarebbe risolto.

A questo punto c'è da vedere a chi addebitare gli oneri del costo della perizia; gli oneri sono da addebitarsi a chi ha fruito del servizio. Non penso che l'assicurato debba pagarsi la perizia, però ritengo giusto che questi costi peritali vengano sganciati e messi in una zona a parte.

Noi non vogliamo nemmeno che sorga il sospetto che i periti possano approfittare di questa situazione e domandiamo al Ministero dell'industria di stabilire un tariffario con assoluta garanzia per i danneggiati, per i periti, per il pronto intervento, una garanzia nella certificazione del danno, nel senso che il veicolo venga visto prima della riparazione. Questo potrebbe contribuire a una maggiore precisione nella definizione dei costi peritali.

Certo, è una radicale e coraggiosa inversione di sistemi e di tendenze, però ha tutti i lati positivi che, d'altra parte, già si vedono nel sistema CID.

FELICETTI, senatore. Perché funziona così poco il sistema CID?

VANINI. Perché manca la fiducia nei periti. Infatti, se uno incontra un perito che è schiavo della compagnia, che non può esprimere il suo parere con assoluta certezza, ha un indennizzo di due terzi, quando va bene, del danno. E questa è una imperfezione del sistema, per cui ci rivolgiamo allo Stato affinché questa idea, che non ha avuto lo sviluppo che avrebbe dovuto avere, proprio per

la sua imperfezione determinata dal suo stato di parte, trovi un'adeguata soluzione.

R O C C O. Il sistema CID, che sembrerebbe la soluzione di tutti i problemi, è, allo stato attuale, soltanto una convenzione privata fra le imprese.

Le imprese, allo scopo di armonizzare il sistema dei pagamenti, hanno redatto, dopo opportuni studi, degli strumenti per calcolare il danno. Hanno metrificato in modo uniforme questo sistema di liquidazione. Il problema è che i riparatori non sono d'accordo su questa metrificazione. Il « tempario » non è stato concordato con i periti; l'ANIA lo ha studiato unilateralmente.

Io ho parlato con le persone che vi hanno partecipato, lo hanno studiato a fondo, sono andate a parlare con i carrozzieri. I nostri « tempari » sono migliori di quelli tedeschi, però non sono stati concordati con i periti.

Lei ha chiesto che rapporti abbiamo con l'ANIA. Noi per l'ANIA non esistiamo, non c'è un dialogo con l'ANIA, l'ANIA non vuole discutere con i periti. L'ANIA nei nostri confronti pratica la politica dello struzzo. Se questa politica paga poi si vedrà.

Ritornando sul tariffario dei periti, ci è stato detto: « Per conto nostro risponderà l'associazione di categoria ».

S P A N O, *senatore*. Ma nessuno vi ha risposto direttamente.

R O C C O. Vi sono state solo trattative tra perito e liquidatore, che è poi quello che gli dà il lavoro. Comunque il tariffario era un fatto indispensabile, ormai, perchè si capisce che la sfera di applicazione del lavoro del perito non è solo quella del mero accertamento tecnico. A lui sono demandati infatti anche alcuni compiti aggiuntivi: ad esempio, oltre a quello di valutare il danno, al fine di fissare l'ammontare dell'indennizzo, quello, addirittura, di pagare il danno, attingendo ad un fondo che le compagnie danno in dotazione al perito e che poi viene reintegrato. Si tratta però di un discorso che, per cento compagnie, assume trecento sfaccettature, in quanto neanche all'interno di ogni compagnia si

hanno comportamenti uniformi per le varie zone del territorio nazionale.

Ritornando alla convenzione CID, noi non ne abbiamo riportato un'impressione positiva: non per noi periti, sia chiaro, perchè a noi ha anzi snellito il lavoro (anche se, la prima volta che nel mio studio sono apparsi i moduli con crocette e quadratini, noi, che eravamo abituati a stendere perizie anche troppo elaborate, ci siamo chiesti dove fosse finita la professionalità); è il danneggiato ad uscire quasi sempre insoddisfatto, nonostante si faccia il possibile, perchè la convenzione CID opera appunto su un « tempario » di riparazione per i veicoli unilateralmente redatto dall'ANIA. E sto parlando di periti di compagnie che seguono criteri di una certa elasticità; ma vi sono compagnie — ad esempio quelle statali o quasi, come l'Assitalia — per le quali posso affermare con certezza che le perizie devono essere effettuate esclusivamente applicando in forma rigida il tempario: in caso contrario vengono restituite al perito o rettificate dall'ufficio tecnico interno. E questo, se fosse vangelo, per noi andrebbe benissimo; ma ho detto « se ». Non so se riesco ad essere chiaro. Quindi il danneggiato, con la convenzione CID, a volte ha guadagni, a volte perdite.

In parole povere, avviene, in caso di incidente, che l'assicurato si trovi di fronte ad una controparte assicurata con una compagnia non molto forte sul mercato (non per niente Filippi, per redigere quel quadro, ha fatto dei prospetti). Se l'altro, comunque, è assicurato con una compagnia non di cartello, che non offre garanzie — e non faccio nomi — dichiara di non aderire alla convenzione CID e di voler seguire le vie normali, che sono tali da garantire la responsabilità civile. Ma, a proposito di convenzione CID, dovrei osservare che il sistema attuale, per decidere se un sinistro debba essere gestito in regime di tale convenzione o di obbligatorietà, prevede che le compagnie con i loro uffici sinistri, nel momento in cui ricevono le denunce e ne accertano la compilazione nel rispetto degli articoli 3 e 5 della legge n. 39 del 1977 — cioè la constatazione amichevole dei due conducenti — attribuiscono la pratica alla gestione CID. Non si attende,

cioè, che il danneggiato abbia richiesto tale attribuzione. Ora, se questo è indispensabile al fine di pubblicizzare la convenzione, siamo d'accordo; è però aberrante che il danneggiato, rivolgendosi all'assicuratore del responsabile civile, si senta rispondere: « Lei ha optato per il CID perchè ha firmato la constatazione amichevole », con le logiche conseguenze.

Abbiamo quindi elaborato una casistica, sull'area nazionale, dei danneggiati dalla situazione. Esiste una situazione di tipo privatistico, la convenzione CID, che esula dall'indagine del Comitato e che le compagnie hanno posto in essere, al di là delle leggi — su questo penso non possano essere punti di disaccordo — la quale, attualmente, dà luogo ad una serie di discriminazioni dannose per l'utente. Questo è il nostro punto di vista.

V A N I N I . Vorrei aggiungere qualcosa.

P R E S I D E N T E . Ascoltiamo allora ancora questo intervento. Le ulteriori risposte potrebbero poi, se i colleghi sono d'accordo, esserci trasmesse per iscritto, in modo che la presente seduta, così interessante, venga integrata da documenti ancora più particolareggiati

V A N I N I . È stato giustamente osservato che era necessario, ad un certo punto dell'evoluzione del sistema, redigere un tempario e che sarebbe stato meglio l'avessero fatto i periti. Questi, però, molto occupati dallo svolgimento dei loro doveri, non hanno potuto farlo e l'ANIA li ha preceduti. Noi li abbiamo assecondati, anche su richiesta dell'ANIA — con la quale abbiamo un rapporto sereno — e posso dire, avendo controllato i tempi, che questi corrispondono ai nostri studi. Tuttavia si tratta sempre di un documento di parte, che domani potrà essere perfezionato.

Se una critica si può avanzare è quella che il tempario può essere interpretato solo da una persona veramente competente, cioè da un esperto perito: non dal liquidatore inesperto, non da una persona che non abbia una consumata esperienza, altrimenti non sarà possibile cogliere tutti i dettagli. Questo è fondamentale: male interpretato, il tempario è dannoso; bene interpretato, è utile. Ciò che manca è una convenzione sul costo da attribuire alla prestazione di officina, perchè quando abbiamo detto che per eseguire un determinato lavoro occorrono dieci operai ciò significa che in un'officina lo stesso lavoro viene a costare 250 000 lire ed in un'altra 100.000: abbiamo cioè stabilito che occorrono 10 operai, ma non abbiamo quantificato il valore del danno. Si tratta di un punto nodale dei costi dei sinistri nonchè del sistema di liquidazione.

A proposito della CID, dal punto di vista dell'estensione del mutamento di processo, è tuttora validissima, nonostante i difetti ed il fatto che si tratta di un sistema tuttora basato sull'iniziativa privatistica. Bisognerebbe regolarlo per legge, su basi che diano maggiore garanzia all'utente.

P R E S I D E N T E . Allora, poichè non ci sono altre domande, ringrazio i nostri ospiti per il loro prezioso contributo.

Come già detto, restiamo in attesa di un loro appunto per le ulteriori delucidazioni che riterranno di doverci inviare.

Se non si fanno osservazioni, il seguito dell'indagine conoscitiva è rinviato ad altra seduta.

Così resta stabilito.

I lavori terminano alle ore 19,15

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. ANTONIO RODINÒ DI MIGLIONE