

SENATO DELLA REPUBBLICA
————— **VIII LEGISLATURA** —————

COMITATO PARITETICO

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

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

(articolo 48 del Regolamento)

6º Resoconto stenografico

SEDUTA DI MAREDÌ 16 MARZO 1982

Presidenza del Presidente Senatore FORMA

INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE	Pag. 95, 96, 103 e <i>passim</i>	COZZI	99
FELICETTI (<i>senatore - PCI</i>)	98, 102, 103 e <i>passim</i>	LUZZATI	95, 96, 98 e <i>passim</i>
		MAGLIULO	100, 106
		MARIGRECO	102, 103, 104 e <i>passim</i>
		ODDI	101

COMITATO PARITETICO

6° RESOCONTO STEN. (16 marzo 1982)

Intervengono alla seduta, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, i signori Pietro Caputo, Piero Marco Luzzati, Enrico Mari-greco e Luigi Sestieri, della Confederazione generale del traffico e dei trasporti (CONFETRA), i signori Tullio Cozzi e Nicola Magliuolo, dell'Associazione nazionale imprese trasporti automobilistici (ANITA), nonché il signor Quirino Oddi, della Federazione italiana trasportatori artigiani (FITA).

I lavori hanno inizio alle ore 15,05.

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

Oggi dobbiamo procedere all'audizione di rappresentanti della CONFETRA, dell'ANITA e della FITA, che sono le tre principali organizzazioni di utenti delle assicurazioni che abbiamo ritenuto opportuno convocare.

Vengono introdotti i rappresentanti dell'ANITA, della CONFETRA e della FITA.

Audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale imprese trasporti automobilistici (ANITA), della Confederazione generale del traffico e dei trasporti (CONFETRA) e della Federazione italiana trasportatori artigiani (FITA)

P R E S I D E N T E . Porgo il benvenuto agli intervenuti: desidero ricordare che questa indagine, avviata dal 1977, sembrava che dovesse concludersi nella passata legislatura. È stata ripresa e, siccome è intercorso molto tempo, vi è stato un secondo ciclo di audizioni. In questo secondo ciclo si è ritenuto particolarmente utile ascoltare i rappresentanti (pregando gli intervenuti anche di lasciarci degli appunti qualora lo ritenessero) di coloro che dell'assicurazione RC-Auto sono gli utenti ed i consumatori, anche perchè è evidente che i punti di vista, nella interpretazione della legislazione sull'assicurazione e sulla conduzione della legislazione stessa da parte dei fornito-

ri del servizio, possono essere molto diversi. Pertanto, sono stati ascoltati, oltre alle società, gli organismi sindacali, il personale dell'assicurazione, il personale delle agenzie, i tecnici e i periti. A questo punto è sembrato logico ascoltare anche l'altra parte.

Io penso che gli assicurati siano i primi a volere che questo ramo funzioni, perchè sono quelli che in fondo pagano e sono disposti a pagare il giusto prezzo a condizione che il servizio sia il più possibile rispondente allo scopo per cui è stato creato.

Vorrei fare anche un accenno (nel caso che qualcuno lo volesse cogliere) su quello che può essere lo stretto rapporto della responsabilità civile con il settore commerciale dell'assicurazione e con le conseguenze degli incidenti; perchè un incidente in determinati casi può provocare tali conseguenze da riflettersi sul piano commerciale delle aziende. Questo è un aspetto che finora è stato poco toccato e che mi pare sarebbe bene mettere in luce per poi trasmetterlo agli esperti che dovranno con noi analizzare tali argomenti.

Non vorrei fare altri discorsi, ma lascerei invece agli interessati la possibilità di esporci il loro punto di vista, dando senz'altro la parola al signor Piero Marco Luzzati della CONFETRA.

L U Z Z A T I . Ringrazio a nome della mia organizzazione per la possibilità che ci viene offerta di esporre le nostre idee su questo argomento. Vorrei ricordare che nella passata legislatura la CONFETRA ricevette da questo Comitato un questionario al quale noi risponderemo con un documento che penso sia agli atti del Comitato stesso.

P R E S I D E N T E . Lo abbiamo ricevuto e ne abbiamo tratte le dovute conseguenze.

L U Z Z A T I . Vorrei innanzitutto osservare che la filosofia sottintesa dalla legge n. 990 del 1969, nonché le direttive comunitarie che disciplinano la materia dell'assicurazione RC-Auto si basavano sulla tutela del cittadino. A fronte di ciò, sembra invece a noi che spesso il tutto si realizzi, purtroppo,

COMITATO PARITETICO

6° RESOCONTO STEN. (16 marzo 1982)

solo nell'interesse delle compagnie di assicurazione.

P R E S I D E N T E . Avevo allora ragione nel ritenere che fosse utile sentire il suo punto di vista!

L U Z Z A T I . Certamente. Quanto premesso noi lo riscontriamo sotto una serie di aspetti. Innanzitutto un argomento da sottolineare è quello riguardante i massimali. Non riusciamo a comprendere, a meno che non vi sia una grossa resistenza dall'altra parte, perchè i massimali continuano a rimanere fermi dal 1977. Essi erano già bassi allora e lo sono maggiormente oggi.

Oggi in sede comunitaria si parla di 630 milioni di massimale. Noi siamo ancora fermi a 7 milioni e mezzo per le cose ed a 20 milioni per le persone. Dal 1977 vi è stato un aumento vertiginoso dei premi, a fronte del quale non è assolutamente aumentato in alcun modo il massimale. Questo problema, relativo all'insufficienza dei massimali, è aggravato dall'impossibilità pratica di stipulare polizze concorrenti tra più compagnie. E il fatto di stipulare volontariamente massimali superiori a quelli previsti per legge crea dei problemi, perchè in caso di insolvenza da parte delle compagnie il fondo di garanzia subentra solo nei massimali previsti dalla legge; inoltre si paga comunque un premio che è più che proporzionale rispetto all'aumento del massimale. Quindi, questo rappresenta un grande problema; e noi vorremmo che la normativa nazionale si adeguasse alle indicazioni emerse in sede comunitaria.

Passiamo all'altro aspetto: condizioni di polizza. Molte osservazioni le abbiamo già fatte anche presso la Commissione Filippi. Ultimamente, nel decreto che ha fissato le tariffe per il 1982, sono state modificate le condizioni di polizza togliendo (cosa molto grave) dalla copertura assicurativa i danni arrecati durante il carico e lo scarico dei nostri automezzi. Sono cose all'ordine del giorno! La stampa non ha dato peso a tutto questo e l'opinione pubblica non lo sa. Sta di fatto che tali danni, esclusi dalla RC-Auto, rientrano oggi nella RC-Terzi. E

il costo è molto caro, è un onere aggiuntivo. È stata inoltre sdoppiata la categoria degli autoveicoli al di sopra dei 220 quintali. Prima, dai 220 quintali in poi c'era un'unica categoria di automezzi con un unico premio; oggi, i veicoli al di sopra dei 220 quintali sono stati suddivisi in due categorie, creando in realtà una categoria fittizia con un aumento di premio irrisorio, mentre l'aumento si è concentrato nella categoria superiore, che è quella dove si addensa la quasi totalità degli automezzi. E questo ha creato anche un'illusione a danno della categoria stessa.

C'è poi il problema delle patenti. La legge dice che si esclude l'operatività dell'assicurazione quando il soggetto che guida non è abilitato. Le compagnie da sempre danno una interpretazione formale della disposizione, per cui se uno ha conseguito la patente di guida, ma non l'ha ritirata, e quindi non l'ha con sé (pur avendo superato gli esami e pur essendo state esperite tutte le procedure amministrative per la concessione della patente stessa presso la Prefettura), si esclude l'operatività dell'assicurazione, nel senso che questa non paga. In effetti, essa paga e poi agisce nei confronti dell'assicurato in via di rivalsa. Questo è un problema che si ricollega alla questione della carenza di autisti. Le direttive comunitarie impongono infatti almeno il limite di 21 anni di età per poter guidare gli autoveicoli industriali, limite riducibile a 18 anni solo se si è in possesso del certificato di abilitazione professionale. Si tratta, in realtà, di una trafila molto lunga (circa 2 anni) per poter venire in possesso di questi documenti che danno la possibilità di guidare i nostri automezzi. E, tutto sommato, durante questo periodo si potrebbe anche guidare l'automezzo in attesa del documento; ma l'assicurazione, come ho detto, in queste circostanze, non opera.

Parliamo ora dell'articolo 11 delle condizioni generali, che noi giudichiamo un'indecenza perchè attribuisce alle compagnie la più completa discrezionalità nella gestione della lite; cioè le compagnie assumono in esclusiva la gestione della lite senza alcun

obbligo di rendiconto nei confronti degli assicurati, e gestiscono la lite finchè hanno interesse. Questo prevedono le condizioni generali! In questa situazione, con i massimali bassi, succede che le compagnie con vari pretesti vanno in contenzioso e portano avanti la causa magari per parecchio tempo, dopo di che, quando la svalutazione fa sì che il danno arrivi al livello dei massimali, esse mettono a disposizione i loro massimali e si ritirano dalla lite.

Noi chiediamo che la lite venga gestita d'intesa con l'assicurato, che una volta che le compagnie hanno assunto la lite debbano portarla fino in fondo nei vari gradi e stati di giudizio e che i massimali vengano rivalutati. Il massimale, cioè, che aveva un determinato valore al momento del sinistro, deve essere rivalutato, come si rivaluta il danno. Dopo dieci anni di lite la compagnia non deve più essere obbligata soltanto per quei massimali nominali, ma per quei massimali rivalutati per l'inflazione intervenuta. A tale riguardo è importante riformulare l'articolo 11 delle condizioni generali.

In sostanza, è tutta la procedura per la determinazione delle condizioni di polizza che non ci soddisfa perchè, in pratica, le condizioni generali di polizza si fanno e si modificano su iniziativa o su proposta dell'ANIA. Il Ministero dell'industria non fa proposte proprie: attende sempre che l'impulso — e la legge è fatta in maniera da consentire questo — venga dalle compagnie. Su proposta delle compagnie si modificano, così come le tariffe, anche le condizioni generali di polizza. Noi chiediamo invece che ciò avvenga in una sede dialettica, dove la questione possa essere dibattuta, e chiediamo che l'iniziativa non spetti soltanto alle compagnie perchè, altrimenti, in un modo o nell'altro, l'evoluzione va esclusivamente in una direzione e non certo a favore degli utenti.

Un altro discorso per noi importante è quello dei terzi trasportati. Noi vorremmo che nel settore degli autoveicoli industriali ci si uniformasse alle condizioni valide per le autovetture, nel senso di ricomprendere nell'assicurazione i danni ai terzi trasportati.

E fin qui abbiamo parlato di condizioni di Polizza. Poi c'è il problema della formula tariffaria. Le compagnie chiedono sempre di applicare anche al nostro settore — che è il settore quarto — la formula personalizzata, mentre per il momento siamo riusciti a mantenere la tariffa fissa evitando la formula *bonus-malus*. Noi vorremmo che si continuasse così, perchè applicare la formula personalizzata al nostro settore è un non senso; tutti i criteri, i motivi e le considerazioni che giustificano la formula personalizzata per le autovetture, per il nostro settore non hanno alcun significato. I nostri autoveicoli industriali, che sono guidati da una pluralità di autisti diversi, in che senso potrebbero avere una assicurazione personalizzata? Si personalizzerebbe la targa. Personalizzare l'assicurazione al proprietario di un'autovettura può stimolarlo ad una guida più accorta o a ridurre l'uso della vettura o a risarcire in proprio i piccoli danni, ma gli autisti professionisti di una impresa di autotrasporti non sarebbero minimamente influenzati da un discorso di questo genere, nè l'impresa potrebbe autolimitare l'utilizzo dei propri mezzi.

Un altro problema è costituito dalla cosiddetta forbice tariffaria. C'è una divaricazione che aumenta di anno in anno tra il premio che pagano gli autoveicoli per il trasporto di cose in conto terzi ed il premio che pagano gli stessi identici autoveicoli immatricolati per il trasporto di cose in contro proprio.

Ora, questa diversità di immatricolazione, a nostro avviso, non dovrebbe avere alcuna rilevanza ai fini assicurativi; risponde a tutti altri scopi: di controllo del settore dell'autotrasporto, del contingentamento delle autorizzazioni, di tutela della categoria. E tutto questo fa capo al Ministero dei trasporti.

Non riusciamo a comprendere, pertanto per quale motivo si debba diversificare la tariffa fra due veicoli uguali (uno immatricolato per conto proprio, l'altro immatricolato per conto terzi), se tutti e due fanno lo stesso autotrasporto di cose.

In realtà, però, è che questo si verifica. La divaricazione si fa sempre più rilevante

e questo è uno dei tanti incentivi economici indiretti (credito, fiscalizzazione) dato all'autotrasporto in conto proprio, il quale, pur essendo meno produttivo dell'autotrasporto in conto terzi, godendo di tutti questi incentivi, alla fine, diventa quasi conveniente; la conseguenza è che il mercato invece di indirizzarsi naturalmente verso la professionalità del trasporto in conto terzi, viene falsato e dirottato verso il trasporto in conto proprio creando una disfunzione ed una diseconomia.

C'è inoltre un costo di gestione nel servizio assicurativo che noi chiediamo che venga abbassato mediante, innanzitutto, un'unificazione delle procedure (unificazione degli stampati, dei moduli, delle procedure di liquidazione dei sinistri); e questo mediante l'istituzione di un meccanografico centralizzato con terminali presso le varie compagnie. Questi terminali dovrebbero essere, eventualmente, collegati con l'organo di controllo che dovrebbe essere in via di istituzione.

Passando alla questione dell'organo di controllo, devo rilevare che se ne parla da tanto tempo — c'è stato un momento che sembrava una cosa fatta — ma oggi non ne sentiamo più parlare. Noi vorremmo che venisse sbloccato questo discorso perchè ci sta particolarmente a cuore. L'assicurazione RC-Auto per gli autotrasportatori professionali è una sorta di assicurazione sociale, come può essere la contribuzione previdenziale e assistenziale; è una assicurazione che fa parte della nostra attività imprenditoriale. Il dissesto, il fallimento delle compagnie, ed anche le semplici voci di tali evenienze che di tanto in tanto si diffondono, allarmano la categoria e sono cose estremamente preoccupanti. Quindi vediamo senz'altro in maniera positiva l'istituzione di questo organo di controllo, che — ripeto — vorremmo venisse sbloccata. Naturalmente, vorremmo che non fosse un carrozzone, che non fosse un centro di potere, senza poi una reale funzione di controllo nei confronti del settore. Vorremmo, se fosse possibile, che fosse gestito in maniera partecipativa e che all'interno degli organi ci fosse anche la possibilità da parte nostra, come da parte delle compagnie e

di altri enti o istituti interessati al settore, di portare un contributo di esperienza.

C'è, infine, l'aspetto della scadente qualità del servizio, che noi lamentiamo. Quando si richiede un prezzo per un certo prodotto non si può fare soltanto l'equazione « prezzo uguale costo marginale per produrre quel servizio ». C'è anche un discorso di qualità perchè, torno a ripetere, il servizio è scadente, e ciò forse per cause non del tutto imputabili alle compagnie, anche se sicuramente le compagnie hanno anche le loro grosse responsabilità. I ritardi nella liquidazione dei sinistri, spesso pretestuosi, giovano, indubbiamente, alla gestione finanziaria delle compagnie, ma mettono in seria difficoltà le nostre aziende, sia quando queste sono nella veste di danneggiati, sia quando sono i danneggiati, con l'utilità di non essere trascinati in lunghe vertenze. Un'altra prassi che non si riesce a capire perchè si sia instaurata e consolidata — per quel che ci concerne la riteniamo un abuso — è quella di pretendere la sottoscrizione firmata di una quietanza completamente liberatoria della compagnia non a fronte del pagamento di un risarcimento, ma a fronte di un impegno verbale che il risarcimento verrà effettuato.

FELICETTI, *senatore*. Non siete obbligati a firmarla.

LZZATI. Ci obbligano di fatto.

FELICETTI, *senatore*. Vi potreste rifiutare!

LZZATI. Certo, ma è l'unico modo, magari, per sbloccare una questione che va avanti da anni.

Sempre in relazione alla qualità del servizio, c'è il problema dello scatto del *malus* che avviene alla semplice presentazione della denuncia cautelativa o, peggio ancora, alla semplice richiesta di danni di un terzo qualsiasi: in queste circostanze per noi scatta il *malus*.

Non so se questa è la sede opportuna, ma, data l'importanza dell'argomento, vorrei ancora fare una piccola riflessione sul discorso della responsabilità del vettore, sulla

assicurazione della responsabilità vettoriale, che sta molto a cuore alla categoria. È dalla passata legislatura che alla Camera dei deputati, se non erro presso la Commissione giustizia, giace una proposta di legge che integra la disciplina dettata dal codice civile in materia di responsabilità del vettore; tale provvedimento è bloccato. Collegato anche al discorso della disciplina normativa è quello della conseguente assicurazione. Oggi, parallelamente ad una disciplina della responsabilità del vettore, che è quella del diritto romano e quindi assolutamente non adeguata ai tempi, manca un'assicurazione adeguata. L'assicurazione che si utilizza è una polizza per danni per la merce trasportata del tutto inadeguata alla bisogna. Pertanto, un altro discorso estremamente importante per il nostro settore in materia assicurativa è costituito dall'assicurazione della responsabilità del vettore per la merce che gli viene affidata per il trasporto.

COZZI. Signor Presidente, ritengo che tutte le cose dette dal collega che mi ha preceduto siano apprezzabili e, in linea di massima, sono condivise dall'Associazione che rappresento, cioè dall'ANITA.

Ritengo, peraltro, che il problema più grosso derivi proprio dalla legge istitutiva dell'assicurazione obbligatoria. Le compagnie di assicurazione agiscono in un regime che è libero da qualsiasi concorrenza, con delle clausole già determinate. Esse trovano in questa legge la loro *magna charta* in base alla quale possono fare quello che vogliono.

Ora, se esaminiamo la situazione precedente alla legge sull'assicurazione obbligatoria, possiamo constatare che le compagnie si facevano una certa concorrenza fra loro in base alle condizioni di mercato; cosa che è caduta completamente dopo l'emanazione della citata legge, che fissa la tariffa. Ma la tariffa doveva servire proprio per uno scopo opposto: tutelare l'utente, dato il regime di assicurazione obbligatoria, da cifre troppo alte.

Se si fissasse soltanto un massimo e si lasciasse libertà alla concorrenza fra le varie compagnie di assicurazioni di stabilire il prezzo, già in questo ci sarebbe la tutela.

Se si stabilissero delle condizioni di polizza e si lasciassero libere le compagnie di fissare condizioni di miglior favore, molte cose cadrebbero da sole per il regime di mercato che verrebbe ad instaurarsi. Molte compagnie si reggono solo ed esclusivamente — e questo può essere confermato dal nostro consulente — sulla responsabilità civile. Quindi, non è vero che la responsabilità civile sia così catastrofica, non è vero che si creano questi grandi vuoti, non è vero che sono passive; sono tutte storie. Il fatto è un altro: hanno trovato la « greppia » in cui possono attingere come vogliono e come meglio ritengono.

Siamo del parere, pertanto, che, per quanto concerne la tariffa, per tutelare l'assicurato, si deve fissare il massimo al li là del quale non si può andare, ma riteniamo che poi si debba lasciar libera la compagnia di assicurazione di abbassarla se lo ritiene opportuno. Lo stesso dicasi per le condizioni di polizza: d'accordo che debbano essere fissate, ma come un minimo indispensabile, lasciando libere le compagnie di assicurazione di garantire condizioni migliori.

Affacciamo l'ipotesi di affidare, ad un certo punto, ai privati la gestione della previdenza sociale (INAM, INPS): cosa succederebbe? Succederebbe che chiederebbero continuamente aumenti. E qui siamo nella stessa condizione: come giustamente diceva Luzati, anche questo è un servizio sociale; ed è un servizio che viene svolto dai privati con criteri privatistici, però senza le garanzie che si hanno quando operano i privati, senza cioè le garanzie date dal mercato.

Per quanto concerne, poi, la differenza fra trasporto in conto proprio e trasporto in conto terzi, questa è una chiara e palese dimostrazione di come le compagnie di assicurazione agiscono secondo criteri che non sono neppure economici, perchè delle due l'una: o il veicolo che trasporta in conto proprio fa quel minimo di chilometri che lo eguaglia ai veicoli che fanno il trasporto per conto terzi, ed allora può essere produttivo, o non li fa e la società che dovrebbe acquistarlo vi rinuncia perchè diventerebbe un peso, un onere. Quindi, questa differenza è dovuta

ad altri criteri e non certamente a quello di una differenza di rischi e di incidenti.

Soltanto questo mi premeva sottolineare.

M A G L I U L O . Anch'io sono un rappresentante dell'ANITA e desidero sottolineare, a proposito dei massimali, che essi sono veramente insufficienti. Ma accanto alla sostanza dei fatti vi è anche un aspetto formale, cioè che oltre i 40 quintali, come si dice, i massimali sono 100, 20 e 10. Ed io sono fermamente convinto che l'80 per cento dei nostri associati ritengono di essere coperti per 100 milioni; il che non è vero. In realtà la copertura reale è quella dei 20 milioni per la persona e dei 10 milioni per le cose. Ma dati i tempi attuali, in cui una macchinetta elettronica può valere sui 100-200 milioni, se un nostro associato dovesse danneggiarla con il proprio automezzo, dovrebbe smettere di lavorare o quanto meno dovrebbe lavorare per ripagarla.

Quindi, siamo di fronte a massimali che sono addirittura ridicoli se si pensa che per i Paesi più avanzati sotto l'aspetto assicurativo il massimale è illimitato. E la cosa ci sembra giusta anche perchè, evidentemente, il nostro operatore economico deve preoccuparsi più che altro per la fascia di rischio superiore, non per quella più bassa. Cioè il danno che veramente procurerebbe seri guai quale sarebbe? Quello di andare al di là dei 100 milioni o dei 600, 700 milioni! Questo per quanto riguarda i massimali, per i quali mi pare che tutti siamo stati sensibilizzati. Per aderire un attimo alla realtà, io suggerirei un massimale unico sull'ordine dei 200 milioni, per evitare quel vizio di forma secondo il quale i nostri associati ritengono di essere assicurati per la cifra più alta, mentre in realtà sono assicurati per la cifra più bassa.

Un altro aspetto che è stato già toccato e che sta a sottolineare il comportamento veramente ingiusto degli assicuratori nei confronti degli autotrasportatori è quello per il quale i terzi trasportati non sono compresi nell'assicurazione, quando invece lo sono, addirittura, nelle assicurazioni dei motorini. Ora, questo sta a significare una chiusura totale verso gli autotrasportatori che di so-

lito sono coloro che più facilmente di altri caricano l'autostoppista o portano qualcuno per compagnia durante i lunghi viaggi. Ebbene, proprio gli autotrasportatori vengono penalizzati con un superpremio per l'assicurazione dei terzi trasportati, cosa che non avviene per le altre categorie di assicurati.

La critica fondamentale rimane però quella sulla quale, purtroppo, non abbiamo ancora dati precisi a riprova. L'anno scorso, per esempio, abbiamo avuto un aumento delle tariffe del 39 per cento. Era giusto o non era giusto? Non lo sappiamo, come non sappiamo se l'importo odierno di 1.700.000, 1.800.000 corrisponda ad un premio giusto o ingiusto. Io ho preso visione dei sistemi proposti dalla Commissione Filippi sul fondo consortile, ma devo confessare che non sono di facile comprensione; si tratta di parametri di tipo attuariale, tra i quali è veramente difficoltoso muoversi. Noi vorremmo che i risultati a cui è pervenuta quella Commissione fossero più chiari, vorremmo poterli consultare con più tranquillità e vorremmo, al tempo stesso, poter dire che oggi gli assicuratori non ci hanno rubato niente; invece questo dubbio rimane ed è un dubbio atroce, soprattutto avallato dal fatto che quest'anno, nonostante l'inflazione dichiarata del 20 per cento, si sono accontentati di un aumento di poco più del 2 per cento. Mi sembra, allora, che venga naturale la domanda se hanno rubato prima o se sono in perdita oggi; poichè mi sembra poco probabile che siano in perdita oggi, debbo ritenere che abbiano rubato prima.

Ci sembra, pertanto, che un impegno da assumere sia quello per cui i risultati della Commissione Filippi risultino più chiari e precisi. Ciò dovrebbe avvenire anche e soprattutto in considerazione del fatto che gli autotrasportatori svolgono un servizio sociale. L'autotrasporto su strada rappresenta l'82 per cento del movimento delle merci nel Paese e un po' paradossalmente va notato che, in materia di RCA, siamo di fronte ad un contratto anomalo, nel senso che il contraente è l'autotrasportatore, ma l'assicurato vero e proprio è il cittadino, e le merci del cittadino. Quindi, direi che una partecipazione da parte dei veri assicurati,

tutto sommato, potrebbe anche risolvere il problema, considerando, poi, che gli aumenti non avvengono per colpa degli autotrasportatori a causa di un maggior numero di sinistri, ma perchè è aumentato il valore delle merci, è aumentato il costo per i terzi. Allora ci sembra abbastanza iniquo che il maggior aggravio pesi sempre e soltanto sugli autotrasportatori, considerando anche i vantaggi dell'autotrasporto; basti pensare che se l'autotrasporto non avesse avuto la crescita che ha avuto, sia pure un po' anomala, ci si dovrebbe rivolgere alle Ferrovie con i risultati che possiamo anche intuire. L'autotrasporto è un servizio per tutti. Ogni mattina, per esempio, noi acquistiamo il latte perchè gli autotrasportatori hanno provveduto al rifornimento. Pertanto, ritengo che un minimo di agevolazione nei confronti di questa categoria sarebbe doveroso da parte della comunità.

O D D I. Naturalmente concordo con le questioni sollevate dai colleghi; dico naturalmente perchè ormai siamo legati da un rapporto non solo unitario, ma che si svolge da molto tempo. Vorrei soltanto accennare brevemente a tre aspetti che più particolarmente sono pregnanti ai fini dei bilanci di quelle piccole aziende di autotrasporti che hanno un solo dipendente o che non ne hanno alcuno. Noi siamo nettamente critici nei confronti delle motivazioni con le quali avviene l'aumento dell'onere, chiamiamolo annuale, delle tariffe di assicurazione e non siamo critici soltanto sotto il profilo astratto, ma abbiamo preso una iniziativa concreta svolgendo una indagine in proposito. Desideriamo, infatti, determinare la differenza tra premi assicurativi pagati dall'assicurato, volume degli incidenti e volume del risarcimento. L'indagine è in corso e non possiamo ancora fornire al Comitato bicamerale nessun dato preciso, ma dai primi rilievi, dalle prime schede che ci stanno giungendo, risulta già che esiste effettivamente un immenso divario tra l'entità dei premi pagati dagli assicurati e l'entità del risarcimento delle compagnie di assicurazione. L'indagine riguarda la motivazione dell'aumento annuale, anche con

percentuali alte, delle tariffe da parte delle compagnie di assicurazione. Praticamente, quando saremo in grado di fornire i risultati dell'indagine, raggiunti anche con il concorso dei colleghi delle altre organizzazioni, noi potremo sostenere, a nostra volta, con motivazioni appropriate, la critica sulla mancanza di una vera motivazione da parte delle compagnie di assicurazione per un aumento che, il più delle volte, ogni anno mette in discussione la reale capacità imprenditoriale soprattutto di quella fascia molto numerosa di piccolissime imprese dell'autotrasporto merci e che spesso spinge alle forme di protesta, meglio conosciute come fermi nazionali, le quali mettono in difficoltà il Paese.

A maggior ragione siamo critici perchè le motivazioni delle compagnie di assicurazione in modo inversamente proporzionale vengono usate con discriminazione nei confronti degli autotrasportatori che agiscono per conto terzi rispetto agli autotrasportatori che agiscono per conto proprio. Secondo noi si tratta di una discriminazione notevole e incomprensibile: non si comprende perchè, di due mezzi percorrenti lo stesso itinerario, l'uno debba pagare una tariffa notevolmente più bassa dell'altro, quando poi nel trasporto per conto proprio può venire ad aggiungersi un'altra discriminazione, sempre nei confronti del trasporto per conto terzi, sul terreno dell'abusivismo.

La terza osservazione che può essere utilizzata ai fini dell'applicazione di metodi assicurativi diversi è quella per cui gli autotrasportatori assicurano l'autoveicolo non con lo stesso criterio con il quale gli altri cittadini assicurano la propria macchina. L'autoveicolo per i trasportatori rappresenta l'ambiente di lavoro, l'officina, l'azienda, rappresenta cioè il mezzo per svolgere un servizio sociale, un servizio economico per la società. Abbiamo valutato che il servizio di autotrasporto copre il movimento di merci nel nostro Paese percentualmente nell'ordine dell'82 per cento ed è questo un dato che conferma il carattere di servizio sociale che noi giustamente desideriamo porre in rilievo. Sempre considerando

questa caratteristica, allora non si comprende perchè l'autoveicolo, quale strumento, quale officina mobile, debba essere assicurato per un anno intero, quando i nostri calcoli ci portano a stabilire che le nostre giornate lavorative sono, mediamente, nell'ordine di 200 giorni l'anno. È questa un'altra considerazione, un altro elemento da non sottovalutare perchè è anch'esso all'origine dei malumori della categoria, la quale, quando le tariffe vengono aumentate del 14 o del 15 per cento, esplose con una rabbia che, a volte, può anche andare oltre misura.

M A R I G R E C O. Il mio intervento è solo integrativo perchè la panoramica che è stata fatta è abbastanza ampia ed ha toccato praticamente tutti i punti sui quali c'è da dire qualcosa.

A proposito dei massimali desidero aggiungere che non si riesce a capire come mai queste normative comunitarie non vengano applicate anche in Italia. I massimali corrispondenti sono chiarissimi, sono in moneta europea; a noi vanno benissimo, pertanto si dovrebbe almeno cominciare a mettere i massimali in quell'ordine di grandezza allineandoci così a tutti gli altri Paesi europei. Vi è poi il discorso del fabbisogno tariffario che le compagnie chiedono in cambio dei massimali, e si tratta di un discorso da affrontare seriamente perchè gli incrementi chiesti sulla tariffa base non corrispondono alla realtà e non a caso sono superiori per la RCA, rispetto a quelli della tariffa RC-Terzi. Inoltre, vediamo che sul mercato belga, olandese o inglese il costo per l'utente per riassicurare il rischio o per innalzare il massimale, come diceva il senatore Felicetti, è basso, mentre in Italia è molto alto. È evidente, a questo punto, che qualcosa non va: le compagnie hanno interessi da difendere al loro interno talmente importanti da portare come conseguenza al blocco del mercato. Ma le compagnie dovrebbero contenere meglio i caricamenti, utilizzando la differenza di costo per aumentare i massimali. Vi è una legge, la n. 990, che è stata fatta per rispondere ad un'esigenza sentita dal

Paese e ad essa ci si deve adeguare anche per quanto riguarda i massimali.

Inoltre, i costi potrebbero essere contenuti anche in riferimento ad altre voci dei caricamenti, mentre gli agenti, che voi avete ascoltato, probabilmente sono gli unici ad avere in qualche parte ragione. Per quel che riguarda le compagnie infatti va osservato che esse non sono tenute a rispettare nessuna norma comune. Su 135 compagnie vi sono 135 stampati uno diverso dall'altro. Gli italiani assicurati sono 14 milioni ed è assurdo che non si possano obbligare le compagnie ad avere uno stesso stampato ed a seguire le stesse procedure di elaborazione dei dati, con una notevole riduzione dei costi. Questo discorso faciliterebbe anche i controlli da parte del Ministero sull'attività delle compagnie.

Le procedure unificate nella trattazione dei sinistri andrebbero bene nel 95 per cento dei casi, eccezion fatta per i casi con feriti o morti che costituiscono il 5 per cento dei sinistri.

A noi pare che si faccia soltanto l'interesse delle compagnie e come utenti di questo servizio ed anche come cittadini dobbiamo subire solamente perchè non abbiamo voce in capitolo. Questa è la realtà nella quale operiamo!

F E L I C E T T I, senatore. Mi pare che l'auspicio del Presidente di sentire l'altra campana si sia dimostrato produttivo di risultati. Mi pare che questa volta le opinioni dei fruitori del servizio assicurativo siano venute fuori con molta evidenza. Sono emersi inoltre elementi di grande preoccupazione, anche se dobbiamo dire, ad onore del Parlamento, che taluni elementi di ansietà oggi possono considerarsi in parte superati.

Il dottor Luzzati chiedeva che fine avesse fatto la legge per la riforma del sistema della vigilanza e del controllo nel settore: è stata approvata da parte del Senato e ci auguriamo tra qualche settimana, programma permettendolo, di poter varare il provvedimento anche alla Camera dei deputati così che la legge sulla riforma, per la quale da anni si impegnano le forze interessate

COMITATO PARITETICO

6° RESOCQNTO STEN. (16 marzo 1982)

al risanamento di questo settore dell'economia nazionale, possa diventare un fatto compiuto.

Vorrei chiedere alcune delucidazioni. In primo luogo vorrei sapere se voi avete mai compiuto un esame comparativo tra la situazione italiana e quella europea (non soltanto in relazione al problema dei massimali, questione certamente di grande rilievo che dovrebbe compiere un primo passo in avanti, anche se del tutto inadeguato ed insufficiente con le decisioni che peraltro sono state annunciate dal Governo per il mese di giugno) per quanto riguarda le condizioni di polizza sulle quali esistono questioni veramente interessanti che voi giustamente avete sollevato soprattutto nella introduzione del dottor Luzzati, sulle quali rifletteremo e sui cui credo dovremmo compiere anche qualche intervento. Sulle condizioni di polizza e sulle tariffe qual è l'attuale differenza e il rapporto tra la situazione italiana e quella europea? Questi dati cercheremo di acquisirli anche attraverso altre fonti, evidentemente perchè è nell'intenzione della Commissione fare una ricognizione di carattere europeo sulla situazione della responsabilità civile auto.

Sarebbe comunque interessante conoscere la vostra opinione anche relativamente alle tariffe per le quali è vero che esistono la determinazione della Commissione Filippi e la decisione del Comitato interministeriale prezzi, che però non impediscono ad una impresa di assicurazioni di fissare premi più bassi. La legge, infatti, stabilisce che ogni impresa può presentare proprie proposte annualmente. La verità è che tutte si adeguano alle proposte ANIA che sono praticamente le sole ad essere esaminate dalla Commissione Filippi e dal Comitato interministeriale prezzi. L'obbligo giuridico di avere un solo prezzo in Italia non esiste. Questa è la sola situazione di fatto. Se un solo assicuratore vuole applicare una tariffa inferiore a quella di cartello stabilita dall'ANIA è perfettamente libero di farlo; l'UNIPOL ad esempio ha avuto nel passato condizioni diverse di premio da quelle del cartello (non so se quest'anno ha mantenuto le stesse condizioni).

In relazione sempre alla tariffa poco fa si è accennato ad una indagine condotta da parte di una associazione relativamente al rapporto sinistri-premi, se ho capito bene; vorrei sapere cosa significa il fatto che voi non accettate le analisi del conto consortile, cioè...

L U Z Z A T I. ...vogliamo fare un nostro tentativo per vedere se sono esatte; si tratta di una verifica all'interno della categoria perchè non vogliamo considerarle come un « vangelo ».

F E L I C E T T I, senatore. In realtà è importante stabilirlo perchè anch'io credo che non esista alcun « vangelo ». Se siete in condizioni di apportare nuovi elementi su questo terreno sarebbe un contributo importante.

M A R I G R E C O. Senatore Felicetti, mi scusi; a questo proposito nei dati del '79 vi sono soltanto i risultati di 70 compagnie e non di 130...

F E L I C E T T I, senatore. Credo che quest'anno la cosa sia radicalmente migliorata.

M A R I G R E C O. È strano sentirsi dire che si prendono in esame solo 70 compagnie perchè i dati delle altre 60 sono poco attendibili e, francamente, ci sembrano sbagliati. Non devono essere sbagliati!

P R E S I D E N T E. Il discorso del conto consortile, man mano che l'applicazione della legge è andata avanti, per le osservazioni fatte e per i provvedimenti assunti ha indotto le compagnie ad adeguare il loro bilancio. Quindi, sarebbe da compiacersi se i dati delle compagnie diventassero quelli della totalità operante. Uno studio nuovo e di categoria potrebbe portarci lumi e consentirci di guardare in fondo al meccanismo del conto, che è un fatto essenziale.

F E L I C E T T I, senatore. Certo sarebbe un contributo essenziale.

COMITATO PARITETICO

6° RESOCONTO STEN. (16 marzo 1982)

L U Z Z A T I. Dobbiamo tener presente che ci troviamo di fronte ad una situazione atipica; il fatto che il trasporto su gomma in Italia rappresenta il 75 per cento del totale e che solo il 18 per cento avviene per ferrovia, mentre in Europa è prevalente il trasporto ferroviario (in Germania è estremamente importante anche il trasporto per acqua), in effetti modifica sostanzialmente le prospettive e le ottiche con le quali vanno guardati questi problemi. Il fatto che poi si possa fare...

F E L I C E T T I, senatore. Dal punto di vista di una consapevolezza della collettività nei confronti dei vostri problemi o dal punto di vista specifico del rapporto sinistri-rischi?

L U Z Z A T I. Da entrambi i punti di vista.

F E L I C E T T I, senatore. Se andiamo verso una formazione di spirito unitario in Europa evidentemente abbiamo bisogno anche di stabilire questi parametri non solo per i massimali, ma complessivamente.

M A R I G R E C O. Ho fatto qualcosa del genere nel passato, ma trattandosi di responsabilità civile non ci sono grosse differenze se non le stesse che ci possono essere nel nostro codice civile: in generale la copertura sostanzialmente è quella mentre invece si vengono a modificare...

F E L I C E T T I, senatore. Io parlo delle condizioni di polizza e dei criteri della tariffazione dei rischi.

M A R I G R E C O. La tariffazione viene naturalmente ad essere condizionata da quell'elemento che citava il collega, e cioè che soltanto in Italia si trasporta via terra con tanta abbondanza; quindi, questo cambia il rischio assicurativamente e anche la tariffa subisce degli aggravamenti...

F E L I C E T T I, senatore. Se la circolazione è maggiore il rischio non aumenta.

M A R I G R E C O. Sì, ma aumentano gli incidenti..

F E L I C E T T I, senatore. ... e quindi il costo delle coperture.

Non vi ho indicato dei criteri per fare un confronto, ma vi ho sollecitato perchè ci forniate materiale anche su questo terreno; i criteri li adatterete e li stabilirete voi.

Inoltre vorrei conoscere la vostra opinione sull'ipotesi di cui si sta parlando, quella relativa, cioè, all'introduzione di una possibile franchigia all'interno della tariffa fissa. Sono d'accordo circa l'impossibilità della applicazione di un criterio personalizzato nel settore dell'autotrasporto, perchè bisognerebbe personalizzare la targa, cosa che non ci porterebbe ad alcun risultato, ma all'interno della tariffa fissa si parla della possibilità dell'introduzione di una franchigia al fine del contenimento del costo della copertura assicurativa.

Vorrei anche conoscere i dati che si riferiscono al rapporto che avete con il mondo delle assicurazioni, cioè tra il ramo RC-Auto e gli altri rami a cui siete costretti a far ricorso per la vostra attività: la copertura del rischio incendio e la copertura del furto soprattutto nella situazione così drammatica che investe alcune regioni d'Italia, se i dati che fornisce la stampa a questo riguardo sono esatti (credo di poter dire purtroppo che sono assolutamente esatti).

L'altro problema riguarda la copertura del rischio trasporti oltre a quello del collegamento sollevato dal dottor Luzzati relativamente alla responsabilità del vettore; problema di gran rilievo a cui evidentemente è necessario dare una soluzione.

Infine, avete parlato di servizio scadente. Sarei interessato e credo che anche la Commissione sarebbe interessata) a conoscere in che cosa consista la definizione di servizio scadente. Ancora, vorrei sapere se c'è un aggravamento di questa situazione in certe parti d'Italia piuttosto che in altre; se, anche per quanto riguarda l'organizzazione del servizio, abbiamo due Italie: quella del Mezzogiorno e quella del Nord. Vorrei infine sapere se per servizio scadente intendete la la velocità della liquidazione dei sinistri op-

COMITATO PARITETICO

6° RESOCONTO STEN. (16 marzo 1982)

pure l'insufficienza dell'organizzazione preposta all'accertamento del danno e quindi alla liquidazione dei sinistri.

Da parte vostra, vorrei che si passasse su questa questione da una definizione generica ad una chiarificazione dei contenuti concreti in relazione all'insufficienza del servizio che voi in questa sede avete denunciato.

M A R I G R E C O. Una delle domande poste tende a sapere se noi abbiamo operato confronti tra Italia ed estero. Ho già detto che si tratta di una situazione atipica ed infatti la prima cosa che risalta è che i chilometri che fanno i mezzi esteri sono ben diversi da quelli che effettuano i nostri mezzi: noi abbiamo un numero di chilometri inferiore al chilometraggio estero. Questo dunque è un altro aspetto da considerare.

Problema della franchigia fissa e del settore quarto. Per la franchigia fissa abbiamo una statistica che rileviamo dal conto consortile che ci dà una percentuale superiore al 98 per cento di sinistri l'anno, il che significa che tutti i mezzi saranno penalizzati. Se questa è la realtà, allora che cosa dobbiamo fare: un ritocco di tariffa?

Secondo discorso: non va dimenticato che i mezzi sono guidati da dipendenti, il che vuol dire che ci sono contratti di lavoro contro i quali non si può andare. Non si può nè penalizzare, nè multare, nè fare niente; accade così che i mezzi vengono penalizzati mentre i dipendenti non sono toccati.

A questo punto allora possiamo dire soltanto che la tariffa deve alimentarsi da sola, deve andare avanti con il sistema usato fino ad ora, in quanto non vi è la possibilità di arrivare ad un altro tipo di intervento.

È stata posta la domanda circa il rapporto RCA con gli altri rami assicurativi; qui il rapporto è completamente diverso perchè nel settore trasporti industriali le compagnie hanno trovato il sistema di ottenere il 50 per cento dei premi con la sola RC-Auto mettendosi d'accordo tra loro, cosa che continuano a fare.

Per quello che riguarda gli altri rami vi è la possibilità di fare certe valutazioni, vi sono gli *outsiders*, vi sono compagnie estere, tante compagnie che hanno un interesse ad operare, vi è la concorrenza e via dicendo.

F E L I C E T T I, senatore. Nei bilanci delle vostre aziende quanto incide il costo della copertura RC-Auto rispetto al costo delle altre assicurazioni?

M A R I G R E C O. Dipende dal tipo di azienda, perchè vi sono aziende di un certo tipo che vogliono essere tutelate in un certo modo, mentre ve ne sono altre che vanno avanti con il sistema adottato finchè tutto va bene. Siamo sempre di fronte ad una sorta di scommessa!

Per il discorso della polizza-trasporti la questione cambia. Per esempio, per il rischio furto è vero che il problema si evidenzia in modo particolare in relazione a zone quali Milano, l'anulare di Roma, Napoli e la Sicilia, dove, effettivamente, la situazione è pesante. Vi è però da dire che si è modificato il rapporto finora esistente o, perlomeno, esistente fino a qualche tempo fa, nel senso che le compagnie guadagnavano molto sul trasporto via terra, mentre perdevano sul trasporto marittimo; infatti, tutti i bilanci delle compagnie di assicurazione fanno sempre riferimento a perdite sui trasporti marittimi, mentre su quelli terrestri questo non succede. Pertanto, le polizze furto e rapina sui trasporti terrestri erano sempre affari ottimi per le compagnie che andavano a ripianare i « buchi » della perdita sul trasporto marittimo.

Attualmente, per la verità, sta cambiando qualche cosa perchè siamo in presenza di una diminuzione di furti e di un aumento di circa il 300 per cento, per talune compagnie, di rapine. Questo è successo per una serie di circostanze verificatesi nel nostro Paese.

L U Z Z A T I. A molte delle domande poste non sono purtroppo in grado di rispondere esaurientemente oggi; cercherò dunque di dare soltanto qualche piccolo

COMITATO PARITETICO

6° RESOCONTO STEN. (16 marzo 1982)

contributo nella seduta odierna, rinviando per il resto a note successive.

Per quanto riguarda le condizioni di polizza il senatore Felicetti ci ha invitato a operare un confronto con altri Paesi europei.

In proposito io direi di confrontarci innanzitutto con le direttive CEE che, sicuramente, sono un punto fermo. Ebbene, noi non stiamo attuando le direttive CEE, ed al di là del discorso dei massimali, al di là della prima direttiva n. 166 del 1972 e della seconda che è in corso di approvazione, non va dimenticato il problema dei terzi trasportati e dei familiari trasportati.

Questo aspetto è rilevante soprattutto nel settore delle piccole imprese artigiane dove spesso, insieme al titolare, sulla macchina viaggia il figlio, il cognato o comunque un congiunto. Escludere da questo tipo di polizza i familiari, laddove la direttiva comunitaria lo impone, non mi sembra una cosa accettabile.

Pertanto, il primo problema da affrontare, a mio avviso, è questo riferimento alle norme generali in campo CEE.

Un'altra domanda ha riguardato l'incidenza del costo assicurativo RC-Auto. Questo è stato sempre un cavallo di battaglia dell'ANIA ed è stato sostenuto che tale costo incide sui bilanci aziendali nella misura dello zero virgola qualcosa per cento.

FELICETTI, senatore. La mia domanda non era questa. Io ho chiesto notizie sul rapporto tra RCA ed altri rami.

L U Z Z A T I. Comunque, mi dà lo spunto per dire questo: che l'assicurazione RC-Auto, secondo i nostri calcoli, come costo fisso, incide intorno al 4 per cento del totale dei costi fissi. Questo può sembrare poco, ma spostare il 4 per cento e farlo diventare il 5 o il 6 per cento, con un cambiamento dunque dell'1 per cento, rappresenta in realtà qualche cosa di molto rilevante. Il reddito, infatti, si aggira intorno a percentuali molto basse per cui anche l'1 per cento di variazione diventa un onere pesante. Su questo non ci sono dubbi.

Per quanto poi riguarda i rapporti tra l'assicurazione RC-Auto e altre coperture

assicurative, quello che posso affermare è che, comunque, l'RC-Auto obbligatoria viene spesso utilizzata come cavallo di Troia all'interno dell'azienda per acquisire poi una serie di altri contratti di assicurazione in rami lasciati al libero mercato. Infatti, mentre da una parte le compagnie si lamentano sostenendo che l'RC-Auto, per effetto del controllo pubblico, del prezzo amministrato, non è un ramo remunerativo, dall'altra, in realtà, questo settore è dalle compagnie stesse molto ricercato; le compagnie contattano i clienti per l'assicurazione RC-Auto sapendo benissimo che dietro questa possono venire, specie nelle nostre aziende, altre forme di assicurazioni che fanno molto comodo (furto, incendio, crediti, infortuni, eccetera).

M A G L I U L O. Vorrei soltanto dire che se è vero che lo Stato non può diventare assicuratore potrebbe però diventare, come in Francia, riassicuratore. Sono convinto che lo Stato potrebbe svolgere questo ruolo evitando che 2 o 3 miliardi escano fuori dall'Italia. Gli assicuratori guadagnano, infatti, e non vedo perchè lo Stato italiano non potrebbe fare altrettanto.

Questa potrebbe essere una soluzione, sia pure avveniristica, del problema.

P R E S I D E N T E. Abbiamo preso nota delle risposte verbali che ci sono state date dalle categorie degli autotrasportatori ed attendiamo quanto altro ci verrà precisato per iscritto.

Purtroppo, questa udienza è stata in certo qual modo « minata » dal poco tempo a nostra disposizione e per questo annetto molta importanza alla documentazione scritta che ci farete pervenire e che, certamente, puntualizzerà in dettaglio gli elementi che vi abbiamo richiesto.

Vorrei soltanto rilevare che in questa occasione sono state messe in evidenza, sotto una luce del tutto diversa, problematiche già affrontate dal Parlamento, a cominciare dai costi, dalla qualità del servizio reso, dal contenzioso, dalla necessità di adeguamento del controllo sul quale, del resto, il Senato ha recentemente espresso la propria opinio-

COMITATO PARITETICO

6° RESOCONTO STEN. (16 marzo 1982)

ne che si concreterà, ci auguriamo al più presto, con l'entrata in vigore della legge in questa materia.

Sono anche emersi temi specifici della categoria, che presenta prestazioni molto differenziate da azienda ad azienda; indubbiamente vi sono aspetti non in contrasto tra di loro, ma assai differenti ed è stato bene che queste differenze siano venute fuori, per quanto riguarda il piano assicurativo.

Devo aggiungere che è venuto in luce, nel corso delle nostre udienze, un mutamento della visione dell'assicurazione che gradualmente si va trasferendo sul piano del servizio sociale e va ponendo dei legami molto stretti tra la vita della società e le prestazioni rese da questo servizio.

Ci sarebbero da fare molte dissertazioni in materia, mettendo in luce come, con il progresso civile, molte cose che prima rap-

presentavano l'utile privatistico siano ora diventate un servizio sociale, ma non è certamente questa la sede più opportuna per affrontare una simile problematica.

Mi compiaccio comunque per il fatto che questi temi siano emersi e vi posso assicurare che essi vengono considerati con la massima consapevolezza dal legislatore, il quale vuole scendere in profondità per dare al Paese una normativa ed un indirizzo il più possibile rispondenti alle attuali necessità nel settore assicurativo.

Ringrazio ancora gli intervenuti e dichiaro conclusa l'audizione odierna. Il seguito dell'indagine è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,20.

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