

# 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)

4° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 2 MARZO 1982

Presidenza del Presidente Senatore **FORMA**

## INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 55, 56, 58 e passim	BALDRIGA . . . . .	Pag. 55, 56, 70
AMABILE (deputato - DC) . . . . .	67	CERIANI . . . . .	60
de' COCCI (Senatore - DC) . . . . .	65	DEL FRATE . . . . .	69
FELICETTI (senatore - PCI) . . . . .	62	ROSSINI . . . . .	58, 60
		SYLOS . . . . .	72

*Intervengono, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, i signori Mario Pisanu, Giovanni Rossini e Teodoro Sylos della Federazione nazionale assicuratori (FNA) e i signori Giancarlo Baldriga, Giorgio Ceriani, Carlo De Cinti, Mario Del Frate e Claudio Paielli della Federazione unitaria lavoratori assicurazioni (FULA)*

*I lavori hanno inizio alle ore 16,35.*

**P R E S I D E N T E.** Riprendiamo i lavori dell'indagine conoscitiva sull'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli con l'audizione di rappresentanti della Federazione nazionale assicuratori e della Federazione unitaria lavoratori assicurazioni.

*Vengono introdotti i rappresentanti della Federazione nazionale assicuratori e della Federazione unitaria lavoratori assicurazioni.*

**Audizione di rappresentanti della Federazione nazionale assicuratori (FNA) e della Federazione unitaria lavoratori assicurazioni (FULA)**

**P R E S I D E N T E.** A nome del Comitato paritetico, porgo il benvenuto ai rappresentanti della Federazione nazionale assicuratori ed a quelli della Federazione unitaria lavoratori assicurazioni.

In passato abbiamo già avuto occasione di sentire alcuni dei signori anche oggi presenti: nel 1978, il 30 maggio.

E ora nostra intenzione accelerare al massimo i lavori onde pervenire alla relazione conclusiva entro la fine dell'anno; prima di concludere, però, abbiamo voluto nuovamente sentire i principali interlocutori, anche se ciò era stato già fatto in passato, proprio per verificare — in relazione alle cose che si sono nel frattempo verificate — quale sia l'opinione delle categorie maggiormente interessate alla nostra indagine.

Vorrei ricordare, per sommi capi o addirittura per indici, che la volta precedente le due Federazioni avevano fatto presente, essendo

venute qui nel periodo di rinnovo del contratto, che la loro posizione rispetto al contratto stesso poteva essere illustrata sulla scorta di una loro visione della qualità e delle strutture dei servizi e delle esigenze più vive in relazione alla situazione dei lavoratori dell'assicurazione; in particolare, per la gestione di alcune compagnie, il problema del personale presentava aspetti preoccupanti, senza parlare della cosiddetta guerra dei *brokers* e del problema di nuove forme di espletamento dell'assicurazione che si erano diffuse nel Paese, dal sistema CID a quello della formula *bonus-malus*, tutti problemi che interessano direttamente il personale che deve applicare le relative normative.

Reputo dunque molto interessante il fatto di risentirci oggi, quando molti di questi problemi sono stati avviati a soluzione, per un controllo su tutto il sistema.

**B A L D R I G A.** Signor Presidente, onorevoli commissari, direi che il tempo trascorso dal 1978 ad oggi è passato positivamente per il nostro settore che, infatti, presenta aspetti piuttosto soddisfacenti se si guarda soprattutto ai risultati che tutte le compagnie hanno registrato negli ultimi due anni, essendo peraltro acquisito che i fallimenti di alcune imprese (più precisamente la liquidazione coatta amministrativa di alcune imprese sollecitata anche dalle organizzazioni sindacali) non possono essere imputati a problemi di difficoltà di mercato in quanto tali, bensì a problemi di carenza gestionale e ad altre questioni ben note a questa Commissione parlamentare.

Quindi, questo settore ha avuto risultati soddisfacenti, ma si è dimostrato carente per quanto concerne il suo scarso sviluppo rispetto al prodotto nazionale lordo e per le carenze del prodotto assicurativo oggi offerto all'utenza dal punto di vista delle coperture che vengono presentate sul mercato ed ancora di più in relazione alle carenze di coperture assicurative di cui, a nostro avviso, il mercato avrebbe bisogno e che non vengono invece offerte dalle imprese di riasicurazione.

Per quanto riguarda poi l'attività legislativa è proprio dal 1978-79 che, come organizzazioni sindacali, possiamo esprimere la soddisfazione per aver constatato un'intensa attività in questo senso; basti ricordare la riforma dell'RC-Auto, l'introduzione della legislazione CEE per quanto riguarda il ramo danni, fino all'ultima decisione da noi accolta con grande soddisfazione circa l'istituzione del nuovo organismo di vigilanza.

Riteniamo che gran parte delle proposte che anche le organizzazioni sindacali avevano avanzato già dal lontano 1975 abbiano finalmente trovato un positivo accoglimento da parte delle leggi dello Stato e, a questo punto, ci auguriamo che la Camera approvi il più rapidamente possibile questo provvedimento nel testo già approvato dal Senato non perchè non possano esservi apportati miglioramenti anche in questa sede, ma perchè riteniamo che sia urgente definire questo progetto di legge in quanto, ripeto, il settore ha necessità di una vigilanza assicurativa efficace; ne hanno bisogno, a nostro avviso, i lavoratori del settore, gli operatori, ma, soprattutto, gli utenti, gli assicurati ed i cittadini in genere.

Per quanto riguarda l'attività legislativa noi desideriamo tuttavia porre in rilievo anche alcune carenze.

Il Presidente ha accennato al problema dei *brokers*; si tratta di un problema che si fa di giorno in giorno più urgente in quanto è indilazionabile definire l'attività di questi operatori del settore.

Dobbiamo riscontrare carenze, però anche per quanto concerne l'Albo agenti. Senz'altro il provvedimento di legge che è stato predisposto era opportuno, però così come è stato formulato e come concretamente viene gestito merita, a nostro avviso, delle sostanziali correzioni: 18.000 agenti nel settore assicurativo sono troppi, l'attività assicurativa non giustifica questa presenza così massiccia.

Sta di fatto che gran parte di questi agenti non hanno la necessaria professionalità perchè con troppa facilità si può essere iscritti all'Albo; questa scarsa professionalità, presente in fasce rilevanti di agenti di assicurazione, comporta danni nei confronti del-

l'utenza e, noi riteniamo, anche un massiccio sfruttamento dei lavoratori dipendenti dalle agenzie in appalto, non soltanto amministrativi ma anche produttori. Ritourneremo comunque su questo argomento.

Per quanto riguarda in particolare il problema dell'RC-Auto riteniamo che alcune correzioni debbano essere introdotte per quanto riguarda il modo di formazione della tariffa; il fatto di arrivare sempre, a chiusura d'anno, con le imprese che chiedono una trattativa non dà molto prestigio al settore e, soprattutto, lascia ampi margini di diffidenza negli assicurati e nei cittadini.

Un aspetto che va necessariamente approfondito e decisamente migliorato riguarda il problema della liquidazione sinistri; noi riteniamo che si possano operare da parte delle compagnie delle riorganizzazioni tali da consentire notevoli risparmi.

**P R E S I D E N T E .** In occasione del precedente incontro, la miniriforma cominciava appena a funzionare

**B A L D R I G A .** Quelle norme sono state senz'altro positive soprattutto per quanto riguarda i tempi per la liquidazione dei sinistri; però vi sono alcune carenze che vanno comunque rilevate. Innanzitutto, queste norme sono scarsamente conosciute dalla stragrande maggioranza degli utenti; lo stesso CID, del quale noi torniamo a sollecitare una definizione legislativa tale da renderlo obbligatorio per tutte le imprese, così come oggi è stato attuato registra notevoli difficoltà nella sua applicazione. Vi sono migliaia e migliaia di utenti che, pur essendo assicurati con compagnie che fanno parte del CID, non ricevono, ad esempio, il famoso modulo blu e questo va anche attribuito allo scarso impegno di molti agenti in quanto ciò comporta un rapporto diretto tra assicurato e compagnia, che rischia di scavalcare, in certo qual modo, l'agente e comporta anche un maggior lavoro amministrativo da parte di quest'ultimo per cui si pensa soltanto a risolvere il tutto con un aumento di provvigioni o con altre forme di sovvenzione da parte delle imprese, mentre gli assicurati vengono completamente trascurati.

Un altro aspetto che va particolarmente curato per quanto riguarda la liquidazione dei sinistri concerne il problema dell'assistenza legale. Purtroppo, in questo settore sono frequenti accordi scandalosi per cui gli avvocati percepiscono — a volte — più di quanto lo stesso danneggiato percepisce per il sinistro.

Si tratta spesso di una fonte di scandalose evasioni fiscali e questo oggi è in parte consentito dall'attuale legislazione e dalle attuali procedure; si tratta di un rapporto fiduciario tra assistito e legale e, quindi, si obietta che non sarebbe possibile fare due quietanze: una per l'avvocato e l'altra per il danneggiato. Con questo sistema, di fatto, si facilita però una massiccia evasione fiscale. Tutto ciò avviene prevalentemente nella fase della transazione e c'è da dire che gran parte delle liquidazioni avvengono proprio con questa forma.

Ci rendiamo conto che sono questioni delicate che possono coinvolgere anche l'Albo professionale degli avvocati, ma, comunque, sarebbe opportuno ricercare una strada per moralizzare anche quest'aspetto.

Altro problema importante in questo settore, ed in modo particolare per la RC-Auto, tenuto conto della sua natura di servizio pubblico, è quello che riguarda gli investimenti.

Come organizzazione sindacale noi non possiamo essere d'accordo a che nell'uso delle risorse di questo settore si inseriscano degli speculatori, come spesso avviene e come spesso si è dovuto riscontrare in modo particolare per le compagnie corsare dove, ad esempio, alle compagnie di assicurazione si sono fatti acquistare immobili perchè non si trovavano altri acquirenti.

Queste speculazioni sono state in gran parte favorite anche dalla nascita, ad esempio, di società finanziarie, le cosiddette *holdings*. Ricordiamo le vicende che coinvolsero la famosa «Flaminia Nuova». Era una società finanziaria che comprendeva molte compagnie ed imprese, che poi sono giunte alla liquidazione coatta amministrativa. Proprio per questi motivi, noi esprimiamo la nostra preoccupazione per quanto sta accadendo nell'ambito del gruppo Invest. Si tratta di una grossa società finanziaria alla quale fan-

no capo, fra le altre, la compagnia «Milano», di antiche tradizioni, l'«Italia Assicurazioni», il «Lloyd Italico» e l'«Ancora». Noi riteniamo che sarebbe opportuno un intervento di questa Commissione su tale vicenda. Infatti, quanto sta accadendo coinvolge decine di migliaia di cittadini e merita quindi un'attenta valutazione da parte degli organi di vigilanza e possibilmente, come ho detto, un intervento della Commissione di indagine.

Spesse volte le *holdings* allontanano, in un certo modo, i controlli degli stessi azionisti interessati. Per questo è sempre più facile che gruppi minoritari di azionisti riescano, di fatto, ad operare in modo non sempre corretto, a danno non solo degli assicurati e dei lavoratori delle imprese, ma anche degli stessi imprenditori, degli altri azionisti; senza trascurare il fatto che le società finanziarie facilitano (spesso nascono proprio per questo scopo) il trasferimento di capitali e, quello che è più grave, questi trasferimenti avvengono dai settori più direttamente produttivi dell'industria ai settori finanziari per consentire ulteriori speculazioni. Tutto ciò va contro anche a quello che dovrebbe essere il maggior impegno del settore nei confronti dei problemi economici del Paese, in particolare per combattere la recessione.

Io credo che questo settore deve dare — come è stato più volte sollecitato dal Governo e dalle forze politiche — il proprio contributo per risolvere uno dei problemi più delicati e drammatici, vale a dire quello delle abitazioni. A tal proposito, noi siamo preoccupati per come saranno utilizzate le eccedenze che si realizzeranno con l'approvazione della legge Visentini, con le rivalutazioni che la legge stessa consente. Ci sarà, infatti, una notevole disponibilità di capitale, a nostro avviso, dovrebbe essere colta quest'occasione per favorire un maggior impegno delle imprese nel settore delle abitazioni.

Un capitolo a parte riguarda il problema della presenza dell'ente pubblico nel nostro settore. L'ente pubblico ha avuto in passato vicende burrascose sulle quali non è necessario tornare, anche perchè, avendo noi denunciato già certe situazioni, queste oggi sono in parte migliorate; ma ancora vi è molto da fare. È nostra opinione che la Camera ed il

Senato debbano al più presto esaminare i progetti di legge — da tempo giacenti — di riforma dell'ente pubblico, in modo da consentire allo stesso ente pubblico una presenza più dinamica nel mercato, concorrenziale nei riguardi dell'industria privata, ma anche con una caratterizzazione — che è quella istituzionale — di moralizzazione e di stimolo per venire maggiormente incontro alle esigenze degli utenti.

Fra i progetti di riforma ve ne sono alcuni che sollecitano il decentramento dell'ente pubblico; il che consentirebbe, tra l'altro, un rapporto più diretto tra organismi territoriali regionali dell'ente pubblico ed enti locali. L'ente pubblico dovrebbe poi avere un altro ruolo molto importante: quello del finanziamento della ricerca ai fini della prevenzione, uno dei compiti del settore che dovrebbe essere interessato a curare maggiormente questo aspetto proprio perchè quando avvengono sinistri è il settore che paga!

Nella riforma dovrebbe anche essere ribadito il legame fra le due compagnie del gruppo pubblico, INA e Assitalia. Una particolare attenzione dovrebbe anche essere dedicata ai problemi dell'organizzazione periferica dell'ente pubblico. Anche in questo caso vi sono troppi agenti, ma soprattutto vi sono troppi agenti la cui natura non è definita. È il fenomeno così massiccio del dopolavoro che è di attualità proprio in questi giorni. Le compagnie di assicurazioni (e tra queste l'ente pubblico) si avvalgono con troppa facilità di lavoratori occasionali, di « dopolavoristi ». Basta citare alcuni esempi. L'« Alleanza Assicurazioni » dichiara apertamente di servirsi di 12.000 produttori che non hanno un rapporto di lavoro definito, che, in molti casi, sono impiegati dello Stato o degli enti locali, oppure sono vigili urbani e commercianti. Questo lo fa anche l'ente pubblico. Noi abbiamo valutato che l'ente pubblico si avvale di circa 5.000 operatori occasionali; ciò significa scarsa professionalità, un prodotto che viene venduto tanto per essere venduto, senza alcuna cura nei confronti del cittadino che si dovrà avvalere delle polizze di assicurazione. Ma soprattutto ciò significa malcostume, significa, di fatto, fa-

vorire certi fenomeni, come quello dell'assenteismo, dei quali oggi spesso si occupano gli stessi organi dello Stato.

A mio avviso, su questo problema deve essere svolta un'indagine approfondita, proprio perchè è un aspetto negativo da qualsiasi punto di vista. Le compagnie debbono impegnarsi maggiormente nella ristrutturazione della loro organizzazione periferica, che oggi si avvale prevalentemente dell'appalto. Noi, come organizzazione sindacale, abbiamo per lungo tempo combattuto l'appalto. Oggi riteniamo che possa anche esistere un'area gestita in appalto, ma accanto a questa riteniamo che si debba facilitare un'area gestita direttamente dalle compagnie: o attraverso forme di gestione diretta o attraverso l'assunzione di produttori dipendenti dalle compagnie. Ad esempio vi sono grosse imprese, come la « Generali », con grosse tradizioni, addirittura storiche, che si avvalgono di produttori dipendenti dall'impresa, pur avendo un'ampia area affidata ad agenti appaltatori.

Un'ultima questione riguarda la tariffa RC-Auto. Circa la formula del *bonus-malus* noi abbiamo in parte corretto certi nostri giudizi. Per essere sinceri, non è che siamo convinti della piena validità della formula. Tale formula, definita comunemente di « personalizzazione » della tariffa, può avere degli aspetti positivi. Noi riteniamo, però, che gli incidenti stradali vadano spesso attribuiti più a fattori oggettivi che a colpe dei conducenti. Quindi noi non condividiamo la proposta di inserire oltre la *bonus-malus* la franchigia, anche perchè spesso oggi, di fatto, c'è già una franchigia che i cittadini pagano di tasca propria per non incorrere nelle penalizzazioni del *malus*. Quindi non mi sembra che sia la strada da seguire quella di aggravare ulteriormente questa situazione.

**P R E S I D E N T E .** Abbiamo ascoltato con attenzione le vostre considerazioni. Ora vorremmo ascoltare le opinioni degli altri nostri ospiti. Poi i commissari rivolgeranno delle domande, delle richieste di delucidazioni.

**R O S S I N I .** Sostanzialmente non possiamo che condividere l'impostazione generale data dal collega della FULA. Del resto, si

tratta di problemi che stiamo discutendo da molti anni, sui quali le organizzazioni sindacali si sono trovate unite in tutte le occasioni. Noi esprimiamo il nostro apprezzamento per l'attività svolta in campo legislativo; dalla « miniriforma » all'approvazione del disegno di legge sull'albo dei *brokers* a quella sull'ISVAP. Quest'ultimo rappresenta probabilmente il fulcro del problema relativo al risanamento e quindi al rilancio del mercato. Di fronte a fenomeni patologici del settore assicurativo, legati alla nascita di compagnie con scarsa propensione a svolgere attività imprenditoriali (in molti casi si trattava addirittura di attività ai margini o al di là della legittimità) abbiamo sempre sostenuto che una delle ragioni principali che li determinava era l'insufficienza o addirittura la mancanza di controlli da parte dello Stato. L'ISVAP nasce ora con una serie di caratteristiche positive, sia per i suoi poteri nell'ambito della prevenzione (uno degli aspetti di maggiore importanza per la buona gestione delle compagnie), sia per le sue reali possibilità di controllo, a cominciare da quelle sui movimenti di pacchetti azionari, garantite anche dal potenziamento delle strutture e degli organici.

C'è poi da considerare, a fianco di tale iniziativa, un altro aspetto che voglio segnalare perchè mi sembra non abbia formato oggetto di analisi nei precedenti interventi. Mi riferisco alla SOFIGEA.

Desidero leggere a tale proposito un brano del verbale di una seduta tenutasi nel lontano 1978. Si tratta dell'intervento del dottor Romagnoli, presidente dell'ANIA: « La SOFIGEA, che raggruppa la maggior parte del mercato e che permetterà a coloro che faranno parte di essa di apprendere — me lo auguro — come si gestisce un'impresa, in particolare per quanto riguarda gli investimenti, la razionalizzazione del lavoro e il controllo delle polizze, sarà un banco di prova, un servizio che finora non c'era, a disposizione di tutti. Mi auguro che tra i compiti della SOFIGEA sarà quello di insegnare come deve essere gestita una compagnia di assicurazioni ».

Quando nacque, la SOFIGEA suscitò un vivo e generale interesse, e certamente l'inizia-

tiva torna a merito delle imprese d'assicurazione, un merito di cui credo che i sindacati debbano avere una sia pur piccola parte. Purtroppo, però, tra quelle che erano le prospettive — l'auspicio del dottor Romagnoli — e quella che è la realtà esiste un certo scarto. Oggi, sia pure considerando che i tempi di verifica non sono lunghissimi (ma sono ormai passati più di tre anni), la SOFIGEA non rappresenta ancora quel banco di prova, non rappresenta quella scuola in cui apprendere come si gestisce un'assicurazione. In questo senso credo sia mancato il ruolo che l'ANIA e le imprese avrebbero dovuto assumersi.

Pertanto, considerato che lo stesso Ministero dell'industria, in occasione di un incontro con l'ANIA e le organizzazioni sindacali, ha segnalato situazioni di grave difficoltà nelle quali versano numerose compagnie e che riguardano molte centinaia di lavoratori, credo che dovremmo preoccuparci di rivitalizzare tale istituto per assegnargli, tra gli altri, il compito di rappresentare una gestione esemplare dell'industria assicurativa.

D'altra parte, ci rendiamo conto di come possa essere difficile contemperare le esigenze dei lavoratori con quelle di quadratura di un bilancio, nel momento in cui si rilevano aziende in difficoltà: ci siamo quindi dichiarati disponibili ad esplorare tutte le strade possibili e tutte le alternative con l'obiettivo di non avere aziende assistite, in cui i costi, in definitiva, si scaricano sulla collettività, bensì delle industrie assicurative gestite con sani criteri di imprenditorialità.

È stato positivo, nell'ultimo quinquennio, l'andamento del mercato. Ci veniva segnalato recentemente, in base alle rilevazioni dell'ANIA, che i bilanci sono andati abbastanza bene e che il tasso di crescita è stato superiore a quello di inflazione. Nonostante ciò ritengo vi siano ulteriori grandi spazi di crescita e che il settore sia « sottosviluppato ». I riferimenti sono quelli dati dal rapporto con il prodotto interno lordo; sono quelli del volume dei premi *pro capite*. Ma se esistono gli spazi di penetrazione e se non vengono coperti, allora il problema è probabilmente quello di indagare sulla qualità del servizio e sulla rete distributiva in Italia.

Tale rete, molto squilibrata, molto carente, è il punto sul quale è indispensabile agire. A tale proposito abbiamo elaborato una breve nota, che non so se la Commissione riterrà utile approfondire. Potremmo consegnarla agli atti o, qualora lo si desiderasse, darne lettura.

**PRESIDENTE.** Avremmo piacere di riceverla. Comunque potrebbe anche riassumerla, se lo ritiene opportuno.

**ROSSINI.** Si tratta di una nota specifica sulla distribuzione, che rappresenta un nostro preciso punto di vista su quello che riteniamo sia uno dei principali problemi ancora da affrontare per questo settore. Mentre ve la consegniamo, ci sembra importante rappresentare qui alcune opinioni su altri argomenti riguardanti più specificatamente l'assicurazione obbligatoria per gli autoveicoli: ho annotato alcuni punti che schematicamente indicherò.

Anzitutto, il potenziamento del CID. Non dispongono oggi di dati precisi, ma penso che i sinistri trattati CID dovrebbero aggirarsi intorno al 10 per cento: un volume, quindi, largamente insufficiente, sia rapportato alle esigenze del nostro mercato, sia rapportato ad esempi di mercati esterni, come quello francese, quello tedesco e così via.

Altro punto di rilevante interesse, sul quale probabilmente il Parlamento dovrà esprimersi, è quello del danno alla persona. La discussione su quest'aspetto non è probabilmente ancora abbastanza matura e le idee sono alquanto difformi. Si tratta, d'altra parte, di un provvedimento che andrebbe ad intaccare l'attuale assetto delle norme di legge relative al risarcimento dei danni, ma ci sembra che, trattandosi dell'aspetto di maggior rilevanza sociale per quanto riguarda l'assicurazione auto, vada ampiamente approfondito. Non dispongo al momento dei risultati di uno studio sull'argomento, perchè ancora in corso di elaborazione; ma, se il Comitato lo consentirà, glieli faremo pervenire in un secondo momento.

Riteniamo inoltre che si potrebbe agire introducendo le procedure arbitrali, in analogia con quanto avviene in altri Paesi, in

modo da rendere più snella la liquidazione dei sinistri.

Altri contributi utili ci sembrano quello della definizione dello *status* giuridico dei periti, quello dell'indispensabile adeguamento dei massimali, che appaiono oggi di gran lunga inferiori alle necessità obiettive, e, infine, quello della creazione di consorzi di liquidazione, che possano essere utilizzati per una riduzione dei costi delle compagnie, con la razionalizzazione delle operazioni di liquidazione.

Credo di aver esposto, in linea di massima, alcuni punti specifici. Per quanto riguarda gli aspetti generali mi rifarei sostanzialmente, come avevo anticipato, all'introduzione del collega che mi ha preceduto. Sul problema dell'Istituto potrà eventualmente prendere la parola il mio collega dello SNAGI, dopo ulteriori interventi, per analizzare anche quest'aspetto, che è un po' particolare rispetto al nostro discorso in gran parte legato alla RCA.

**PRESIDENTE.** La ringrazio.

**CERIANI.** Non credo di dover aggiungere molto a quanto già detto dal collega Baldriga. Vi sono però alcune questioni sulle quali mi pare occorra un attimo di riflessione, non essendo tali da potersi sottovalutare nella presente analisi.

Intanto, un dato che mi sembra appunto sottovalutato è quello rappresentato dal fatto che stiamo entrando in una fase di grosse concentrazioni nel settore assicurativo: si tratta, anzi, di un dato assolutamente rilevante e che desta alcune preoccupazioni. Già il signor Baldriga, rilevandone alcune caratteristiche, parlava delle operazioni su immobili; noi riteniamo che sul problema dell'oligopolio che si sta sempre più costruendo nel settore si debbano quanto meno istituire dei meccanismi di controllo. Riguardo all'ISVAP — sul quale esprimiamo comunque un giudizio positivo, un consenso generale per il fatto che si va con esso almeno ad un controllo più severo e razionale — ci sembra che tutto l'aspetto relativo al controllo del pacchetto azionario sia abbastanza generico, tanto generico che non vorremmo — lo dico senza polemica, e del resto sappiamo



COMITATO PARITETICO

4° RESOCONTO STEN. (2 marzo 1982)

tutti come vadano certe cose — che finisse col lasciare tutto come prima, essendo i risultati effetto di mediazioni diverse. È chiaro, quindi, che può aversi una soluzione migliore, almeno per quanto ci riguarda; ma per il controllo sul movimento del pacchetto azionario ci sembra molto generico.

Ora non vorremmo che ciò impedisse un controllo rigido, attento, su un fenomeno che, come ho detto, sta diventando preoccupante, e ciò per tutta una serie di motivi. Infatti diverrebbe difficile andare a controllare, senza dimenticare poi che, per quanto riguarda la questione degli immobili, stiamo entrando in una fase nella quale le compagnie saranno obbligate ad effettuare tutta una serie di operazioni e quindi si presume che in un tempo breve esse metteranno su un mercato consistente di immobili. Come? In quale misura? Attraverso quali operazioni? Stiamo attenti, perchè possiamo emanare una bella legge, come spesso accade, ma senza disporre di strumenti efficienti, razionali, di controllo: un po' come è successo per la legge n. 39 del 1977 del cui regolamento d'attuazione siamo da due anni in attesa. Ci auguriamo che ciò non avvenga.

La questione dell'oligopolio, che va sempre più avanti, mi fa ritornare sul problema della SOFIGEA. Questa è una finanziaria limitata nel settore, ma comunque finanziata in grossa parte dalla collettività attraverso l'aumento e lo stracaricamento delle tariffe RC-Auto. Pare che nel 1981 si sia arrivati abbondantemente sopra i 30 miliardi e che su questa società finanziaria e sulle compagnie che ne fanno parte non vi sia, nella sostanza, da parte dell'autorità ministeriale nessun controllo reale per il funzionamento, per la gestione dei capitali che provengono dalla collettività.

Il problema che si pone riguarda il futuro di queste compagnie, quando saranno risanate. Noi non abbiamo proposte concrete da fare, però è certo che si tratta di un grosso problema, considerando anche che il portafoglio che fa capo alla SOFIGEA oggi supera i 200 miliardi. Si tratta di aziende che sono tra le prime dieci del settore; un gruppo destinato ad avere dimensioni

ancora più rilevanti. Il problema che si pone non è solo quello oggettivo del controllo, ma è anche quello di decidere se è giusto che, ad esempio, per quanto riguarda la destinazione delle risorse, degli investimenti, per quanto riguarda il servizio all'utenza, le modalità del servizio stesso e il tipo di organizzazione del lavoro, queste aziende debbano essere lasciate tranquillamente alla gestione tipica del mercato. Si tratta di imprese che non sono soltanto private, ma che vivono, quanto meno nella fase iniziale, anche su un contributo della collettività attraverso aumenti tariffari. Quindi, su questo punto occorre un momento di riflessione da parte del Parlamento.

Sempre in proposito, un altro interrogativo è se queste aziende saranno vendute a compagnie, a gruppi già nel mercato, magari a prezzi convenienti, oppure se daranno luogo ad una concentrazione, ad un grosso gruppo, come ai primi tempi della SOFIGEA, comunque sempre controllato dai nomi importanti del settore. Anche questo è un interrogativo di cui ancora non siamo in grado di conoscere gli sbocchi, ma che riveste una notevole importanza.

A proposito dell'« Alleanza Assicurazioni », devo dire che siamo stanchi di continuare a denunciare la sua attività quanto meno scandalosa. Le polizze vendute dalla « Alleanza Assicurazioni » non hanno una funzione chiara, non si comprende cosa assicurino; le cosiddette polizze « popolari » non garantiscono nulla e per di più vengono vendute attraverso meccanismi che dovrebbero essere denunciati per le conseguenze che comportano, attraverso personale occasionale che non ha nessuna preparazione e che tanto più è pagato quante più polizze riesce a vendere. L'azienda è per il 67 per cento di proprietà delle « Assicurazioni Generali », le quali — queste cose bisogna pur dirle — sono responsabili in prima persona, oltre che per il tipo di polizze e di vendita, anche per il trattamento che in questa azienda è riservato ai lavoratori, trattamento per il quale il termine « iniquo » è inadeguato. Basti dire che in un settore che ha circa 100.000 addetti, e quindi diverse condizioni

di lavoro, esistono dieci contratti collettivi di lavoro. Forse tutto questo dipende anche dalla nostra incapacità di intervenire, ma significa anche che vi sono meccanismi perversi, i quali permettono di mantenere ancor oggi una situazione del genere. Comunque noi non sappiamo più cosa fare; più di una volta sono state rivolte interpellanze anche in occasione del rinnovo dei contratti, ma si tratta di una grande azienda che, ripeto, fa parte del gruppo finanziario delle «Assicurazioni Generali» il cui atteggiamento sul mercato e nei confronti delle organizzazioni sindacali è tale che definirlo reazionario sarebbe usare un eufemismo. Si può dire che noi siamo quasi rassegnati, nel senso che siamo convinti che al riguardo vi è un pressochè completo disinteresse, ma siamo pur sempre del parere che anche se vi sono problemi forse più gravi da risolvere ciò non rappresenta una giustificazione perchè quelli considerati meno gravi non siano risolti.

Lo stesso discorso vale per l'INA.

Riguardo alla RCA la nostra perplessità concerne i massimali. Il primo aumento dei massimali ci sembra che sia stato realizzato in modo molto ambiguo, quanto meno equivoco. Non approviamo che per portare i massimali a 100 milioni si siano aumentate le tariffe. Per il futuro pensiamo che si debba andare, sia pure con gradualità, ai massimali medi esistenti in Europa ed ipotizziamo anche che si arrivi ad un tipo di polizza senza massimali; certo comprendiamo che si tratterebbe di un obiettivo non a breve scadenza, ma riteniamo che, comunque, in questa logica ci si dovrebbe porre. Vi è, poi, il discorso relativo al sistema della « non colpa », concetto di difficile realizzazione che occorre, però, affrontare; questo è quanto abbiamo già detto in una precedente riunione e che oggi, a distanza di quattro anni, ci troviamo ancora a ripetere.

Per concludere, per quanto riguarda l'opportunità di razionalizzare la struttura distributiva del prodotto e del servizio, compresa la liquidazione civile, in tutta la fascia di gestione periferica delle compagnie, va detto che vi sono grandi possibilità di

razionalizzazione e quindi di risparmio, e per risparmio intendo diminuzione di costo, cioè di tariffe o quanto meno non aumento di tariffe.

A questo punto si potrebbero fare non pochi altri riferimenti, ma, essendo a tutti noti, me ne astengo.

**P R E S I D E N T E .** Ritengo che i colleghi abbiano senz'altro da chiedere qualche chiarimento in ordine a quello che è stato detto e in ordine a qualche altro argomento che possa loro interessare.

**F E L I C E T T I ,** *senatore.* Considero molto interessanti le posizioni esposte e sottolineate dai rappresentanti del movimento sindacale. Speriamo che la nostra Commissione di indagine riesca a concludere il proprio lavoro nel più breve tempo possibile. Il nostro lavoro è andato avanti per anni; tuttavia non è stato improduttivo perchè, anche se ancora non siamo pervenuti ad una conclusione, una serie di esigenze emerse nel corso delle passate audizioni hanno già trovato in una produzione legislativa di grande rilievo una propria collocazione, forse non del tutto soddisfacente, non per tutti soddisfacente, comunque una collocazione abbastanza interessante, tenendo conto della situazione politica complessiva che vige oggi nel nostro Paese. Del resto mi pare che gli stessi amici che hanno parlato fino a questo momento hanno sottolineato questo impegno legislativo, che si è prodotto insieme ad un altro elemento che a me sembra molto interessante. Mi riferisco al rilievo riguardante i bilanci delle imprese di assicurazione, i quali sono stati presentati come sufficientemente positivi, anche se a mio giudizio non esprimono tutta la complessità del mercato assicurativo nazionale. Basterebbe soltanto pensare al ramo vita per capire quali sono le contraddizioni che, all'interno di una indagine che si tende a rappresentare positivamente, ancora sussistono e che sono gravi e profonde.

La situazione complessiva è caratterizzata anche dal fenomeno, che voi avete messo in rilievo, di uno sviluppo di linee che vanno

verso fenomeni di concentrazione dell'impresa. Riguardo a ciò io vorrei che voi ci diceste, questa sera o attraverso documenti che ci potrete far pervenire successivamente e su cui lavoreremo, che cosa pensate sia possibile fare, intanto, per determinare una linea di difesa delle piccole e medie imprese che operano sul mercato assicurativo italiano. Quando si pensa alla concentrazione, infatti, non si deve pensare soltanto alle norme che devono limitare la concentrazione, ma si deve pensare anche a momenti di sostegno di iniziative che dalle concentrazioni potrebbero risultare appiattite e schiacciate. Vorrei, per esempio, sapere qual è l'opinione del movimento sindacale sul margine di solvibilità. Questo problema è di grande rilevanza per il settore delle piccole e medie imprese. Il fenomeno non è soltanto quello di una linea di tendenza verso la concentrazione; vi è un altro fenomeno che si sta producendo e che, secondo me, non è meno pericoloso nel mondo delle assicurazioni. Alcuni di voi hanno accennato e si tratta del fenomeno della sempre più massiccia rilevanza nel settore del momento finanziario rispetto al momento assicurativo, il che determina una situazione di fragilità e di debolezza dell'industria assicurativa nazionale. Questa è la contraddizione: vi è un grosso impegno legislativo nel settore, vi sono i bilanci che vanno sufficientemente bene, per cui certamente non si può parlare di settore in crisi e, tuttavia, il distacco tra l'Italia e l'Europa delle assicurazioni è un distacco che tende non soltanto a non essere superato ma, per certi versi (si pensi al ramo vita) ulteriormente ad approfondirsi.

Io sono abruzzese e dalle mie parti si dice: il filo sta a filo, il piombo sta a piombo, ma il muro è storto. Allora domando: come è possibile che l'impegno legislativo ci sia, i bilanci vadano bene, ma poi il distacco fra Europa e Italia tende sempre ad aumentare e, all'interno della realtà italiana, tende ulteriormente ad allargarsi un'altra forbice altrettanto grave e pericolosa, rappresentata dal distacco fra Italia del Nord e Italia del Sud nel campo delle assi-

curazioni? A fronte di una parte dell'Italia che anche dal punto di vista assicurativo ha seguito un suo sviluppo in connessione con uno sviluppo più complessivo del Paese, c'è un Mezzogiorno in cui il fatto assicurativo, inteso come prevenzione e supporto delle attività economiche, come difesa degli individui e dei patrimoni delle aziende, è un fenomeno che non può non destare gravissime preoccupazioni. Da che cosa deriva questo fatto? Deriva dalla qualità del prodotto del mondo delle assicurazioni per cui non riusciamo a superare il divario tra l'Italia e l'Europa delle assicurazioni? Qual è la vostra opinione? Certo c'è il problema del reddito, dell'estensione della previdenza privata in Italia; sono tutte questioni che abbiamo presenti quando svolgiamo questa analisi; ma tuttavia consideriamo insufficienti queste spiegazioni. C'è un problema che riguarda la qualità del prodotto: quali sono le vostre indagini, le vostre analisi, le vostre conclusioni a tale riguardo?

C'è il problema della qualità del servizio, che è l'altro corno di questo problema; prodotto, qualità del prodotto, credibilità dell'offerta assicurativa in questo mercato dominato dall'offerta piuttosto che dalla domanda, per cui bisognerebbe procedere ad una inversione. Non c'è dubbio che, se c'è resistenza da parte dell'utenza, questa deriva, a mio giudizio, in primo luogo dalla qualità del prodotto e, in secondo luogo, dalla qualità delle prestazioni. Che cosa bisogna fare per il superamento delle due questioni, che sono poi quelle che limitano lo sviluppo del mercato assicurativo nel nostro Paese?

Per quanto riguarda il servizio, rimaniamo nell'ambito, per quanto possibile, della RC-Auto anche se il mondo assicurativo non può non essere considerato nel suo complesso. Ma, per rimanere alla questione della RC-Auto, c'è il problema della formazione delle tariffe, avete detto, su cui avete molti dubbi e molte perplessità. Quali sono le vostre proposte? C'è una proposta secondo la quale bisognerebbe arrivare anno per anno alla formazione della tariffa da parte del Governo, previa istruttoria da parte del-

l'ISVAP, se riusciremo ad andare alla formazione di questo nuovo strumento di vigilanza? È questa la vostra proposta? Cioè di andare alla formazione delle tariffe superando il momento della elaborazione e della presentazione di tariffe autonome da parte delle imprese?

Sempre relativamente alla formazione delle tariffe, voi avete ancora perplessità sulla questione del *bonus-malus*. Io non ho queste perplessità; credo che il meccanismo del *bonus-malus* sia moderno, che provochi qualche conseguenza negativa, ma complessivamente ha consentito di ridurre il ritmo della sinistrosità in Italia a livelli europei. Voi ritenete che questo meccanismo debba rimanere in vita contemporaneamente a quello della divisione territoriale italiana in fasce, che significa un'altra forma di controllo sull'andamento dei sinistri? È un doppio meccanismo selettivo esistente in Italia. Su questo aspetto non avete detto nulla nei vostri interventi e invece sarebbe molto importante conoscere la vostra opinione.

Lo stesso dicasi per quanto riguarda l'altro aspetto del servizio, il problema della liquidazione dei danni. Molto interessanti le vostre dichiarazioni circa l'assistenza legale, circa i meccanismi che suggerite per evitare anche l'evasione fiscale, nonché i rapporti non corretti fra assistito e assistente dell'assistito, perchè quando la liquidazione è fatta su un'unica ricevuta il rapporto tra l'avvocato e l'assistito, che evidentemente è la parte debole, non si sa bene come si definisce e la mia esperienza personale mi dice che la definizione non è sempre molto felice e spesso favorisce la parte più forte.

Per tornare alla liquidazione dei danni, vorrei avere la vostra opinione su due questioni fondamentali. Sulla struttura organizzativa che provvede alla liquidazione dei danni, che a noi sembra molto modesta, molto precaria, molto fragile, non ritenete che spesso la lentezza nella liquidazione, che si rileva soprattutto nell'Italia meridionale, deriva dall'insufficienza della rete dei servizi delle imprese che devono provvedere alla liquidazione dei danni? La vostra opinione su tale questione mi interessa molto. Ritenete

che si debbano prendere delle iniziative a questo riguardo? E di che qualità debbono essere certe iniziative? E ancora il problema della liquidazione dei danni alle persone. C'è qualcuno che pensa di andare al superamento della legge n. 990 nel senso di prescindere dall'obbligatorietà, per quanto riguarda la liquidazione dei danni alle cose, per andare a un sistema di liquidazione dei danni alle persone che prescinda dalle responsabilità e che determini le liquidazioni sulla base di un sistema di tipo infortunistico, pervenendo alla determinazione della qualità, del valore del danno riportato indipendentemente dalla responsabilità.

Sulla CID mi pare che voi siate del parere che si debba andare a una definizione legislativa di questo meccanismo.

Ho ascoltato con molto interesse la parte degli interventi che si riferivano alla SOFIGEA che tutti e tre i nostri amici hanno svolto; in sostanza voi ritenete che si debba andare a un sistema diverso che garantisca l'utenza rispetto al fatto che oggi è l'utenza che partecipa in parte al finanziamento di queste imprese. Il problema esiste perchè si tratta in generale di imprese private, gestite per la gran parte con fondi pubblici. Però proposte non sono venute: sono affermazioni di principio quelle che avete fatto. Il problema esiste e non consiste soltanto nella capacità di un controllo effettivo della funzionalità di queste imprese, ma è un problema che riguarda soprattutto il loro destino. Pensate che si possa ipotizzare un collegamento fra tali imprese e l'ente pubblico per trovare una strada attraverso la quale recuperare la partecipazione pubblica al salvataggio delle imprese di assicurazione gestite oggi dalla SOFIGEA, oppure pensate ad altre soluzioni? Il problema esiste e dobbiamo andare a degli orientamenti che siano tali da farci superare le questioni che sono state oggi denunciate.

Un'altra questione assai importante è quella che si riferisce alla prevenzione cui voi avete fatto cenno. Leggo sull'ultimo numero dell'ADS che nella Repubblica federale tedesca c'è stata una flessione del no-

ve per cento negli incidenti stradali. La cosa è di grande rilievo, perchè una flessione simile significa una diminuzione del costo del risarcimento e una diminuzione delle tariffe. Che cosa si può fare? Pensate ad intese, a collegamenti che debbano coinvolgere l'ACI, le scuole, le Amministrazioni comunali, il Ministero dei lavori pubblici? Cioè per voi battere la strada rilevantissima della prevenzione che cosa può significare? Potete suggerirci delle idee in proposito? Il tema è di grandissima rilevanza.

Ancora. Avendo preso nota di tutte le altre cose che voi avete detto e che serviranno di base per l'elaborazione del documento finale, una osservazione per quel che si riferisce agli investimenti. Voi sollevate questo problema e lo sollevate in parte legittimamente. Proponete in sostanza una modifica della legge n. 295 del 1978 e della legge n. 39 del 1977 o proponete soltanto una più accorta gestione di questa normativa? È una questione alla quale bisogna dare risposta: non è sufficiente parlare di investimenti in generale. Prevedete che si debba andare nel profondo, oppure che si debba soltanto avere a mente la piena funzionalità del meccanismo che abbiamo introdotto con la mini-riforma e poi col recepimento delle direttive comunitarie in materia di libertà di esercizio nel ramo danni?

Infine, avete sollevato il problema che riguarda l'organizzazione in gruppi di imprese di assicurazione, avete parlato dell'Invest per la quale avete sollecitato una soluzione in vista di uno stato di conflittualità che non può che essere preoccupante, e vedremo noi, in sede di Presidenza, che cosa fare, quali suggerimenti, quali messaggi lanciare anche da questa sede. Ma avete parlato anche dell'INA: è aperto il dibattito sulla trasformazione dell'istituto in una *holding* ed è molto importante acquisire l'opinione del movimento sindacale relativamente a questa proposta che è riapparsa in una nota di un'agenzia di stampa che mi è pervenuta questa mattina. Sembrerebbe già pronto il progetto della trasformazione: non è un'agenzia specializzata in assicurazioni, è un'agenzia di carattere economico

e sembrava un dibattito di tipo culturale quello che ci aveva interessato fino a qualche momento fa. La notizia dell'agenzia di stampa, invece, sembrerebbe ipotizzare il passaggio da un dibattito culturale ad una operazione concreta di trasformazione molto importante, al di là delle vostre considerazioni sul decentramento, sull'unificazione dell'INA e dell'Assitalia in un unico organismo fortemente capace di stare sul mercato carico di iniziative produttive. A monte di tutto questo è stata avanzata questa proposta; desidererei conoscere la vostra opinione

d e' C O C C I , *senatore*. Dopo tutte queste interessanti considerazioni ritengo quasi doveroso intervenire brevemente per chiedere alcuni chiarimenti, tanto più che i nostri interlocutori non solo sono i rappresentanti dei dipendenti delle compagnie di assicurazione, ma, come parte importante del movimento sindacale, sono i migliori rappresentanti dei cittadini, della massa dei cittadini utenti, dei consumatori.

Il settore, indubbiamente, è sottovalutato e pertanto ha prospettive di ulteriore sviluppo. Le quote del reddito *pro capite* che vengono destinate alle assicurazioni ci pongono al di là del 20° posto nel mondo, noi che invece siamo ancora tra i sette Paesi più industrializzati. Il settore ha una tale composizione che, se si tiene conto della necessità di una ulteriore ripulitura da inquinamenti, in fondo è un settore veramente oligopolistico. Infatti, le 200 o più compagnie non sono moltissime, se facciamo il confronto con altri Paesi della CEE.

Per quanto riguarda il momento finanziario nei suoi rapporti con quello assicurativo, auguriamoci che l'ISVAP che abbiamo tutti voluto, con celerità e con un certo possibilismo per ciò che attiene alle soluzioni concrete, riesca a realizzare un controllo quotidiano su ogni momento della vita delle compagnie.

Relativamente alla normativa esistente, ritenete che sia opportuno rivedere le norme sugli investimenti? Dovremo in ogni caso occuparcene per quanto concerne l'adeguamento della normativa comunitaria nel

settore vita; l'esame del relativo disegno di legge è imminente. Per esempio, a me non sembra apprezzabile che le modalità per gli investimenti previsti dalla legislazione RCA siano diverse da quelle previste dalle norme di adeguamento alla direttiva comunitaria nel settore danni. Quindi, credo che sia da auspicare un allineamento sulla normativa migliore più recente che, ripeto, può essere ritoccata, magari anche senza attendere il provvedimento di circa 100 articoli sul settore vita.

Ho ascoltato con interesse alcune considerazioni sul *marketing* e devo dire che mi sembra che il settore non sempre abbia una articolazione moderna, adeguata ai tempi. Ad esempio, ho sentito parlare di gestioni dirette: anch'io mi meraviglio quando operatori del settore affermano di considerarle una calamità. Perché? Può essere un modo, specialmente nelle zone urbane, per affrontare in chiave più moderna i problemi del mercato.

È stato ricordato il provvedimento sui *brokers*, frutto di un nostro sforzo collegiale. Auguriamoci che la Camera per i vari disegni di legge segua il nostro esempio. Quello del *broker* è un istituto molto moderno che ha un grosso sviluppo nei Paesi anglosassoni, in particolare in Inghilterra, mentre da noi convoglia meno del dieci per cento dei premi in questo momento.

Un provvedimento sul lavoro *part-time* potrebbe essere interessante per disciplinare certi fenomeni nel settore. Per quanto riguarda certi modi di procurare polizze non avete detto cose ardite o blasfeme.

È interessante quanto è stato detto circa la riforma dell'INA. Ritenete però che, con tanta carne al fuoco che abbiamo e che cerchiamo di cuocere con celerità, questo sia veramente un problema prioritario ed urgente? Oppure può bastare qualche ritocco che sciolga alcuni nodi, senza arrivare alla grande riforma che rischia di richiedere anni, con « palleggiamenti » tra Camera e Senato?

È pure interessante quanto ho ascoltato sulla SOFIGEA. In fondo, bisogna riconoscere che il settore ha scelto una via di autori-

sanamento, naturalmente finanziato con i ritocchi sui contributi che vanno al «Fondo».

Nei settori non assicurativi ci troviamo di fronte all'ennesima legge di salvataggio per il settore elettronico; vi è al solito un altro « eterointervento » calato dall'alto, con uno strumento nuovo che si aggiunge agli altri esistenti, attraverso la creazione di un apposito ente.

Tornando alla SOFIGEA, che avverrà delle società che fanno capo ad essa? Possono rimanere società consortili, con una funzione anche di stimolo per altre consorziazioni sul mercato; possono essere assorbite da compagnie di buona volontà in modo che entrino a far parte di gruppi; potremmo forzare i tempi perché facciano capo alla mano pubblica, che in fondo è piuttosto debole rispetto a quella privata: la mano pubblica comprende solo l'INA e l'Assitalia, salvo la Banca delle comunicazioni e l'Istituto per le assicurazioni nel settore sportivo!

Queste sono considerazioni di carattere generale. Tram e e il senatore Forma c'è questa piccola diversità, più che legittima, di orientamento: egli mi ha convinto che dovremo attenerci ai tempi specifici senza farci prendere dalla tentazione di affrontare problemi più vasti. Io non avevo saputo resistere a questa tentazione: ma, siccome ci auguriamo che si terminino i lavori entro pochi mesi, sarà bene attenerci strettamente al problema dell'assicurazione RCA.

Ho ascoltato osservazioni interessanti circa il sistema *bonus-malus*: mi pare che ci siano riconoscimenti positivi da parte di tutti. Ma la franchigia, ad esempio, è criticabile? Lo è anche per quanto riguarda gli autotiratori? Desidero sentire una vostra opinione in proposito.

Per quanto riguarda il CID, certamente oggi la sua attività è piuttosto modesta, inadeguata, con disfunzioni di cui abbiamo sentito parlare anche recentemente. Probabilmente — mi pare che sia stata adombrata questa opinione — dovremo estenderlo per legge. Rimane però il problema dei danni alla persona, dei danni più grossi. Oggi l'attività del CID è limitata soltanto ai piccoli danni alle cose. Ma anche per i grossi danni

bisogna fare qualche cosa. Specialmente in questa fase inflattiva, usciamo subito fuori dal massimale. Il povero danneggiato viene così a trovarsi senza assistenza: la compagnia si sbarazza del massimale e lo butta sul tavolo.

Il procedimento arbitrale può essere interessante nei casi in cui vi siano grossi danni, in modo che non si debbano attendere numerosi anni per le liquidazioni; si veda cosa è possibile fare. Vi sia, ad esempio, un momento arbitrale nel corso del giudizio. Ad esempio, la giurisprudenza discute molto dei casi di *mala gestio*: ma una disciplina potrebbe essere interessante senza attendere il lento consolidamento della giurisprudenza.

Arrivare a massimali illimitati non costa molto di più che giungere a quelli di 500 milioni: nei Paesi più evoluti esistono massimali altissimi o illimitati.

Cosa si può fare per migliorare la qualità del servizio? È stato detto che, selezionando la categoria dei periti, magari con la creazione di un apposito albo, si potrebbe ottenere un servizio migliore. Sono convinto che consorziazioni tra le compagnie, soprattutto le piccole, possono portare ad un miglioramento e parallelamente ad un minore costo del servizio. Ho sentito poi far cenno a campagne di carattere generale: per esempio, per il settore vita, per quanto riguarda la lotta contro i tumori. Mi pare che le compagnie, attraverso la loro associazione, si siano offerte a versare una piccola tangente sui premi dell'assicurazione vita. Sono convinto che sia veramente l'ora anche di una adeguata campagna contro i danni dell'alcolismo: forse potremo arrivare ad una piccola contribuzione del settore commisurata ai premi dell'assicurazione RCA.

Dovremo vedere cosa si deve fare sul piano legislativo. La legge n. 990 e la miniriforma sono, come io ritengo, in larga parte ancora sufficienti, salvo qualche aggiustamento? Oppure bisogna fare qualche cosa di più profondo, qualche passo in avanti sulla via della responsabilità obiettiva? È inutile parlare di *no fault*, cavallo di ritorno dai Paesi anglosassoni, quando abbiamo sempre

avuto l'istituto della responsabilità obiettiva. Dobbiamo vedere cosa si può fare, per usare un'espressione aulica, sul piano sublegislativo, della normazione secondaria per esempio, visto che l'aumento indispensabile dei massimali non richiede una legge. Dovremo vedere, infine, cosa poi si deve auspicare sul piano attuativo, nell'ambito delle leggi vigenti, con provvedimenti anche comuni a più compagnie come quelli che abbiamo adombrato.

A M A B I L E, *deputato*. Chiedo scusa di non aver sentito gli interventi di Baldriga e di Rossini, ma avevo contemporaneamente un altro Comitato bicamerale e quindi non potevo essere presente in tutti e due i posti. Peraltro, questa carenza ed il fatto che i colleghi Felicetti e de' Cocci abbiano posto una serie di domande in maniera così ampia mi esimono dal tornare sugli stessi argomenti, per cui mi soffermo solo su due o tre punti che vedo in termini abbastanza problematici ed in relazione ai quali sono stato sollecitato soprattutto dalla relazione del signor Ceriani, che è quella che ho ascoltato e sulla quale ho potuto svolgere delle considerazioni.

Il primo tema che è stato toccato mi sembra sia stato quello degli investimenti in immobili, cioè del ruolo degli investimenti immobiliari delle compagnie per cercare di dare soluzione al problema della prima casa.

A questo problema è stata data una risposta alcuni anni fa nel momento in cui si è cercato di privilegiare, probabilmente, un altro tipo di esigenza, cioè quella di garantire la concreta esistenza di beni valutati con certezza piuttosto che favorire, attraverso rivalutazioni fittizie, la creazione di riserve non effettivamente costituite.

Oggi credo che con la costituzione dell'ISVAP sia ipotizzabile una valutazione del problema in termini più moderni. Su questo, quindi, vorrei che da parte dei rappresentanti sindacali venisse dato un contributo in termini più precisi di quanto non abbiano fatto nell'enunciare il problema perchè esiste da parte di parecchi parlamentari di ogni parte politica un'attenzione verso tale problema ed un desiderio di far sì che

si arrivi ad un'interpretazione migliore delle norme esistenti o anche ad una modifica, per alcuni versi, dell'attuale legislazione che, fatta salva la prima funzione degli investimenti, che è quella di garantire attraverso la loro consistenza e anche attraverso un certo reddito adeguato la possibilità di contribuire al volano del sistema assicurativo, dia però anche, non dico come sottoprodotto, ma come prodotto collaterale, un contributo a risolvere il problema della casa e quindi a creare un equilibrio fra le due esigenze, un'apertura nel valutarle in termini più moderni, quanto meno più aderenti alla realtà di oggi. Tali esigenze, poi, potrebbero modificarsi da qui a cinque, dieci anni nel momento in cui questo problema non fosse più così pregnante e così incidente su ogni fase della vita di tutti noi. Quindi desidererei che venissero fatte proposte anche più definite, che possono essere di carattere legislativo oppure no; comunque è un approfondimento da fare.

Parlo subito del problema della SOFIGEA per dire che, a mio avviso, l'ISVAP dovrebbe consentire, nella compilazione dei bilanci, un tipo di controllo sulla SOFIGEA e sulle sue società più approfondito rispetto a quello che viene fatto per il resto delle compagnie, proprio perchè in questo caso, in sostanza, c'è una gestione di denaro pubblico e, a mio avviso, errori commessi in malafede in tale gestione darebbero luogo addirittura a peculato. Nel caso della SOFIGEA, infatti, anzichè parlare di mezzi di privati, si parla di denaro pubblico (anche se non sono introiti di tipo fiscale vero e proprio, sono certamente parafiscali), di contributi che vengono ricavati con un fine: che è quello di garantire il mantenimento di un certo assetto del sistema assicurativo.

E la domanda: « Cosa sarà poi di questa società? » è quella che nella mente dei legislatori esisteva fin dal momento in cui si è fatta la legge che ha dato luogo, poi, alla creazione della SOFIGEA; domanda alla quale si potrà rispondere, in una prima fase, dicendo che certamente alle imprese non potrà andare altro che l'importo dei 10 miliardi iniziali versati, che costituiscono quel-

la parte di capitale che è stata emessa dal mercato e che rimarrà, probabilmente, quella che potrà ritornare alle imprese socie; potrà essere dato, forse, un compenso per il lavoro svolto, ma nulla più di questo. Allora, a questo punto, un domani che queste società dovessero essere vendute sul mercato anche a gruppi stranieri (perchè non possiamo escludere una eventualità di questo genere) a chi andranno questi soldi? Dovremmo ridarli a tutti coloro che hanno pagato premi a quelle compagnie nel corso degli anni, cioè quello 0,50 per cento? Si tratta evidentemente di un problema molto complesso.

La soluzione in termini abbastanza rapidi dell'impostazione che dovrà essere data indubbiamente potrebbe consentire, oggi, di affrontare alcuni temi della SOFIGEA con maggiore chiarezza di quanto non si faccia, perchè è proprio l'incertezza del destino finale di questa realtà che non consente di affrontarle, in un'ottica corretta, certi temi quali quelli, per esempio, della famosa agenzia e della rotazione del personale, o altri che possono nascere, perchè in una realtà che è ancora così imperfetta e indecisa nessuno sa bene, poi, a chi si nuoce e a chi si dà vantaggio.

Pertanto, salvo quei famosi 10 miliardi sui quali credo che non si possa discutere, anzi che non valga la pena proprio di discutere, perchè molti di più sono quelli che nel tempo vanno confluendo, anche in questo caso ritengo che una soluzione vada quanto meno ipotizzata, studiata, verificata perchè da questa discendono i comportamenti odierni, che vanno adottati in funzione, appunto, di quel tipo di soluzione.

Quello che invece mi preme sottolineare, anche perchè, tra l'altro, nella SOFIGEA c'è un passaggio molto interessante che è in contrasto con quanto si fa per le altre imprese (qui ci si collega al discorso dell'oligopolio della RC-Auto, eccetera), è che le imprese SOFIGEA ottengono dai caricamenti e dagli extracaricamenti anche le somme che vanno a costituire il margine di solvibilità, che invece non sono previste in tariffa per le altre imprese. Ora, perchè le



imprese della SOFIGEA ottengono dal caricamento una somma pari a ciò che serve per costituire il margine di solvibilità, mentre il resto del mercato non ha nelle tariffe tale margine, così come non lo hanno le stesse società che incassano quello 0,50 per cento e poi lo versano alla SOFIGEA? È questa una condizione equa e tale da consentire una parità di condizioni anche rispetto al mercato straniero?

Quando si parla di oligopolio dobbiamo porci la domanda in che cosa esso consista, quali sono i meccanismi che tendono a far sì che in Italia vi sia sempre più una concentrazione non verso la grande, ma verso la grandissima impresa. Voi questo oligopolio come lo considerate? A che livello? Qual è l'impresa tipo, media o piccola, che secondo voi va difesa, se siete contro l'oligopolio, e quali sono le norme, i comportamenti concreti che possono consentire di far sì che a questo oligopolio non si arrivi, se lo considerate un male? Badate, infatti, che l'oligopolio può anche essere considerato un bene: la società che ha grossi bilanci, grossi redditi finanziari può permettersi, in regime di concorrenza aperta e non controllata, di offrire condizioni all'utente che la società media non può offrire. Allora come vogliamo difendere la società media? Quali sono i criteri a cui vogliamo fare riferimento? Il problema interessa soprattutto la RC-Auto perchè questo è il settore nel quale operano la maggior parte delle imprese che non hanno raggiunto quelle consistenze finanziarie tali da farle rientrare nel novero delle imprese di grande oligopolio. Importante, allora, è avere idee chiare circa la politica della RC-Auto, la politica tariffaria, come devono essere costituite queste tariffe, quali elementi devono entrare, se devono essere uguali per tutti o meno, se deve procedere lo Stato autonomamente senza richieste, se si deve aprire alla concorrenza indiscriminata. Sono tutte domande alle quali bisogna dare una risposta se vogliamo costruire un sistema equilibrato. Se, poi, tale sistema dovrà essere equilibrato verso l'alto, verso il centro o verso il basso, è una valutazione che possiamo

fare con la massima libertà; l'importante è che sia fatta e su questo io chiedo a voi un approfondimento.

Preoccuparsi di far risparmiare all'assicurato 3.000, 5.000 o 8.000 lire l'anno e fargli avere poi un cattivo servizio, oppure massimali inadeguati, e contribuire con questa stessa impostazione a creare notevoli difficoltà propri a quelle imprese medie che non si possono permettere di integrare la gestione RC-Auto (con altri proventi parlo sempre di un sistema controllato, con la certificazione dei bilanci e con l'ISVAP che funziona) non mi pare che sia la politica più opportuna.

In questo regime, a mio avviso, dobbiamo cominciare a ragionare in termini di servizio, di massimali, di prestazioni efficienti e in termini di mercato equilibrato fra grandi, medie e piccole imprese anche nella RC-Auto. Siccome questo è un problema di non facile soluzione, ma che va posto in termini concreti con il massimo del coinvolgimento di tutte le forze responsabili che nel settore si impegnano, io penso che il vostro contributo, anche se non si può risolvere in una risposta questa sera stessa, sia essenziale perchè mi sembra di capire che c'è un interesse per questi problemi e questo interesse deve trovare occasioni di approfondimento.

**P R E S I D E N T E.** Se nessun altro deve porre dei quesiti, darò la parola ai rappresentanti delle organizzazioni sindacali perchè rispondano.

Le osservazioni che noi abbiamo sentito e le domande che i miei colleghi, non digiuni di assicurazione, hanno posto, possono sembrare, qualche volta, al di fuori dell'argomento dell'assicurazione. Esse, invece, sono essenziali per risolvere il nostro problema ed il loro parere è per noi molto interessante.

**D E L F R A T E.** Ritengo che per noi sia difficile poter rispondere questa sera a tutti i quesiti che i senatori Felicetti e de' Cocci hanno posto al sindacato e poter dare quel maggiore contributo che non si li-

miti alla semplice enunciazione, così come l'onorevole Amabile ci ha chiesto relativamente al problema degli investimenti immobiliari.

Ritengo, quindi, che dobbiamo accogliere la proposta che ci è stata fatta di presentare un documento complessivo che contenga le proposte del sindacato su tutti i problemi messi oggi sul tappeto.

Circa il problema della scarsa attività assicurativa che vi è in Italia, nel senso che gli italiani danno poco peso alla questione della previdenza sia per la propria persona che per i propri beni (siamo al 20° posto, cioè siamo al di sotto degli altri Paesi europei), ritengo che così a caldo non si possa rispondere e che esso debba essere oggetto di riflessione profonda. Ma sono del parere che uno dei motivi di tale situazione debba essere ricercato anche in un inquinamento del settore: è un prodotto che molto spesso viene venduto non nell'interesse dell'utente. Mi riferisco, naturalmente, ai produttori non qualificati, con poca professionalità, che spesso — come è stato già detto dai miei colleghi — vendono un prodotto che pure loro, forse, non conoscono bene, così come non conoscono bene l'esigenza del cliente. Insomma, la molla principale per questo tipo di produttore è quella di incassare un premio per avere poi delle provvigioni.

Così ritengo che la differenza tra Nord e Sud vada individuata anche nelle carenze delle compagnie di assicurazione, della loro struttura e organizzazione territoriale, carenze di cui il Sud risente fortemente. Quindi anche qui potremmo andare ad una analisi approfondita su come ipotizzare un migliore rapporto tra compagnie di assicurazione, utenza, liquidazione dei sinistri e tempi di liquidazione che sono, quasi al 90 per cento, superiori a quelli che prevede la stessa legge (entro 60 giorni) e che comportano l'aumento del costo medio dei sinistri stessi. Anche per questo riteniamo che forse una consorziazione di piccole compagnie per la liquidazione dei sinistri possa essere una strada perseguibile; ma non vi è dubbio che il problema deve essere

esaminato al nostro interno, per vedere se poi è questa una soluzione che possiamo indicare.

Su un punto credo di potermi invece sicuramente pronunciare senza consultarmi con i colleghi: quello della trasformazione dell'ente pubblico in *holding*. Noi vediamo l'ente pubblico come un'azienda che deve stare nel settore e operare da stimolo al mercato stesso, e, quando parliamo dell'ente di Stato, intendiamo l'INA e l'Assitalia.

Il senatore de' Cocci ci poneva questo quesito: ritenete di andare immediatamente ad una piccola riforma dell'ente pubblico e quindi, in tempi brevi, a qualcosa che assicuri la competitività e la presenza dell'INA, abbreviando così quelle pastoie burocratiche in cui oggi si dibatte lo stesso ente? Questa potrebbe anche essere una strada da seguire subito, per ovviare alle difficoltà di questo ente che negli ultimi due anni ha modificato la sua esistenza, è passato da bilanci passivi a bilanci attivi, ma comunque presenta ancora molte carenze rispetto a ciò che una compagnia di Stato dovrebbe rappresentare. Quindi anche al riguardo credo che sia necessario un confronto al nostro interno; ma sulla indicazione della trasformazione dell'INA in *holding* penso che oggi tutto il sindacato assuma una posizione, non dico di difesa dell'ente pubblico così come è, ma quanto meno di rigetto della indicazione accennata.

Pertanto, penso che dobbiamo affrontare complessivamente questi quesiti e farne un documento che sarà nostra premura consegnare al più presto possibile alla Commissione.

*BALDRIGA*. Penso anch'io che necessariamente dovremo riassumere le nostre proposte e le nostre considerazioni in un documento che speriamo di poter far pervenire al più presto possibile alla Commissione. Tuttavia ritengo che alcune risposte immediate sia giusto darle.

Abbiamo dimenticato nella nostra introduzione un aspetto secondario, ma importante, che mi è stato suggerito dal fatto di aver qui ricordato una sproporzione esistente, purtroppo, tra la situazione del Mezzogiorno

no e quella del Nord. Tale sproporzione esiste anche in altri settori, ma nel nostro settore emerge una particolarità, quale è quella delle compagnie di autorizzazione regionale in Sicilia, alle quali credo che un'attenzione particolare vada dedicata da parte della Commissione.

Non voglio fare di tutte le erbe un fascio, ma è certo che in quella realtà esistono situazioni al limite dello scandalo che vanno attentamente esaminate. Peraltro esiste una divergenza anche sulla stessa interpretazione della legge. L'ultima pronuncia della Corte costituzionale, per quanto mi consta, non ha dato certezza sulla potestà della Regione siciliana di autorizzare le compagnie; ha dato certezza e risposta positiva circa la competenza legislativa. Quindi la questione dell'autorizzazione è ancora quanto meno discutibile.

Sta di fatto che il problema va accertato perchè esistono anche disparità tra gli assicurati e soprattutto tra i danneggiati. Perchè è vero che l'autorizzazione viene data in sede di Regione siciliana, ma con quella polizza si può circolare in tutta Italia. Quindi si verificano delle anomalie.

Molto brevemente vorrei soffermarmi sulla situazione del nostro mercato e sulle ragioni che hanno determinato questa assoluta sproporzione tra la capacità del mercato italiano e quella del mercato europeo, per non parlare anche degli Stati Uniti. Io credo che noi abbiamo in Italia delle imprese multinazionali (come la stessa RAS) che agiscono in modo differenziato nel nostro Paese e all'estero, per cui vi sono grosse imprese con capacità competitive nei confronti dei concorrenti stranieri.

A maggior ragione, quindi, è giustificato l'interrogativo: come mai in Italia non si riesce a dare il via ad uno sviluppo più intenso? Per quanto riguarda le nostre conoscenze, siamo di fronte ad un settore che è nato prevalentemente con quelle finalità finanziarie cui faceva riferimento il senatore Felicetti, che dispone di una immediata liquidità — con tutte le conseguenze che questo comporta — ma che soprattutto affida la propria immagine, il proprio rapporto con i cittadini, danneggiati e assicurati, pre-

valentemente ad agenti improvvisati e a periti che svolgono più lavori. Si tratta di un settore che ha una rete periferica dove a fronte di 18.000 agenti di assicurazione avremo qualche migliaio di ispettorati di liquidazione sinistri, dove in sostanza (scusatemi una battuta) si spende per guadagnare, ma non per spendere. E questo è un aspetto molto importante, perchè esiste uno steccato tra il momento di sottoscrizione della polizza e il momento in cui poi si debbono onorare gli impegni che con la sottoscrizione si assumono.

Quindi anche sul problema dei periti e dell'albo dei periti c'è da dire che oggi in un sinistro concorrono già due avvocati, tre medici (nel caso di sinistri che comportano anche danni alle persone), di cui due di parte, e tre periti. Sono anche questi gli elementi che appesantiscono il costo dei sinistri. Ma oltre ad appesantire il costo dei sinistri, permane questa situazione di subordinazione, di sproporzione nella capacità di contrattazione tra il cittadino e l'impresa. E questa è una delle cose che poi determinano sfiducia, per cui alla fine è anche difficile vendere il prodotto. In un sinistro, in sostanza, la debolezza del danneggiato appare evidente dal fatto che mentre la compagnia si può permettere di pagare il sinistro dopo dieci anni, il danneggiato si trova, invece, ogni mese che passa, più debole nei confronti della sua capacità di contrattazione con la compagnia stessa.

Perciò, le compagnie debbono dare una diversa immagine del mercato, innanzitutto adeguando il prodotto (che esse offrono) alle esigenze degli utenti che maturano di giorno in giorno, ma adeguando anche la propria struttura periferica per quanto concerne l'acquisizione e la liquidazione.

Non è più possibile affidare la vendita del prodotto assicurativo ad agenti occasionali. Sono necessarie una maggiore cura e una maggiore professionalità, sia nell'acquisizione della polizza, sia nella liquidazione del sinistro.

Per quanto concerne, invece, la questione della media impresa da difendere io credo che qui il problema richieda uno studio più approfondito ed una conoscenza maggiore

rispetto a quella di cui posso disporre. È certo che andiamo incontro a tempi in cui saranno sempre maggiori le difficoltà per alcuni versi, anche se poi aggiungiamo: ben vengano queste difficoltà! Con l'apertura del mercato a livello europeo, come già è accaduto per il ramo danni e come mi auguro avvenga per il ramo vita, le imprese italiane dovranno affrontare la concorrenza di grosse imprese straniere che dispongono di prodotti sicuramente più adeguati alla realtà. Nel ramo rischi industriali, per esempio, oggi gran parte dei contratti — ci si dice — viene trattata da alcuni *brokers* per conto di grosse imprese straniere. Sarebbe interessante a questo punto sapere perchè queste imprese italiane non svolgono un ruolo adeguato nel mercato italiano.

Naturalmente siamo dell'opinione che le attuali fasce tariffarie per il ramo RC-Auto debbano essere abolite rapidamente perchè non è ammissibile che i cittadini siano discriminati per la esistenza di differenti tariffe a seconda del territorio.

La SOFIGEA, a nostro avviso, ha svolto un ruolo di difesa dell'utenza. Per quanto riguarda l'interrogativo posto dal senatore de' Cocci sul problema della riforma dell'INA noi possiamo rispondere che l'attività legislativa in questi ultimi anni è stata positiva e che alcune delle questioni più importanti sono state affrontate, come ad esempio la legislazione sulla RC-Auto, la legge n. 295 del 1978 e l'istituzione dell'ISVAP. Ora ci avviciniamo alla definizione della legislazione sul ramo vita e crediamo che l'estensione di questa in Italia comporti necessariamente l'urgenza di una riforma globale dell'ente pubblico.

Pertanto, in sostanza, la legislazione in questo settore deve essere a nostro avviso caratterizzata da queste fasi: la RC-Auto è stata varata e va migliorata, la legge n. 295 ha segnato un'altra data importante, l'ISVAP va considerata allo stesso modo per cui, ormai, la prossima tappa deve riguardare la riforma dell'ente pubblico, senza inquinamenti privati di nessun genere nè all'INA, compagnia madre, nè all'Assitalia.

D'accordo con quanto diceva Mario Del Frate, affermo anch'io che il gruppo pubbli-

co deve essere presente nel mercato come tale. L'INA è già oggi in grado di svolgere un ruolo per quanto riguarda investimenti e rapporti con enti locali, ed ora non si tratta di far altro che riformare questo ente per renderlo più dinamico, abolendo le pastoie che oggi ne impediscono una ottimale capacità di presenza. Comunque la natura dell'ente pubblico deve rimanere quale è attualmente.

S Y L O S . Signor Presidente, di fronte alla pioggia di domande posteci ritengo che anche noi abbiamo in parte risposto, mentre per altra parte ci riserviamo di far pervenire al Comitato successive notazioni. Desidero però ancora precisare, in aggiunta a quanto già detto, che indubbiamente questo settore ha vissuto — dal momento in cui ha avuto una forte espansione in poi — una vita senza controlli. Indubbiamente, uno degli aspetti che maggiormente ci dovrà far riflettere sarà quello relativo ai risultati del nuovo organismo di controllo. Dico questo perchè, in carenza di un tale organismo, si sono venute a verificare una serie di situazioni negative, sia dal punto di vista finanziario dell'impresa che da quello gestionale. Il problema delle tariffe, in mancanza di precisi, puntuali controlli da parte dello Stato, del Ministero competente, ha lasciato in passato larghi margini di dibattito in un senso o nell'altro. Va dunque fatta chiarezza in questo campo e direi che la chiarezza l'aspettiamo anche noi dal funzionamento di certi istituti.

Lo stesso si deve dire, in parte, per un certo tipo di legislazione relativa agli investimenti; evidentemente il legislatore, rendendosi conto della carenza di organismi di controllo, ha dovuto procedere attraverso una serie di misure legislative tendenti a disciplinare, ad incanalare il più possibile e a rendere il più difficile possibile certe attività speculative che le compagnie hanno fatto sul mercato.

Alla luce della funzionalità del nuovo ente di controllo si potranno, a nostro parere, operare correttivi nel settore degli investimenti e, in particolare, per quanto attiene il problema della casa dove in un momento

di crisi è venuto a mancare non solo l'intervento di investitori tradizionali, quali le compagnie di assicurazione, ma, addirittura, è stata sottratta all'edilizia abitativa in affitto una parte rilevante in quanto le compagnie hanno venduto e stanno vendendo i propri immobili.

Ebbene, proprio in questa ottica, in questa prospettiva, si deve indicare, negli investimenti immobiliari, quello per l'edilizia abitativa da concedere in affitto come rispondente alle esigenze del territorio e della popolazione in accordo con le decisioni degli enti locali.

Comunque il problema centrale per il quale in parte rinvio ad un documento che abbiamo già pronto è quello della distribuzione assicurativa intesa sia sotto l'aspetto della distribuzione vera e propria, sotto quello della distribuzione retributiva.

Uno dei motivi per cui il Paese è sottoassicurato è che vi è una cattiva distribuzione assicurativa che incide negativamente anche sul prodotto, perchè dove la presenza non è tale da recepire le istanze della popolazione allora in quello stesso momento diventa inadeguata a proporre un prodotto tale da essere assorbito dalla stessa popolazione. Questo è vero anche dal punto di vista della struttura della liquidazione danni perchè nel momento in cui si fornisce, anche da questo punto di vista, un cattivo servizio all'utente, questo perde fiducia nei confronti dell'ente assicurativo per cui non si rivolge, per tutelare la propria persona o il proprio patrimonio, a questo tipo di assistenza.

Una cosa che desidero sottolineare perchè ritengo che sia drammatica e urgente è la seguente. Noi viviamo in un Paese in cui un cittadino conscio dei propri diritti in un mese, in un mese e mezzo, si può far liquidare il parafrangente rotto della macchina o anche un danno maggiore; nel contempo, in questo stesso Paese, se un cittadino perde la vita o, ipotesi migliore, una gamba deve aspettare anni per vedersi, alla fine, liquidato un danno che non corrisponde assolutamente alla perdita subita.

Mi pare che questo costituisca un qualcosa di veramente abnorme nel nostro sistema assicurativo perchè l'assicurazione obbligatoria nasce proprio come esigenza che, anzitutto, venga tutelata la persona umana, la vittima della strada.

Su questo punto noi faremo pervenire al Comitato un nostro documento ma possiamo già dare qualche indicazione: svincolare il danno alla persona dal concetto di responsabilità perchè quando un cittadino muore forse è tutta la collettività che deve farsi carico delle esigenze che questa carenza determina, e la stessa cosa si dica quando un cittadino rimane invalido.

Pertanto bisogna svincolare il danno alla persona dal concetto della responsabilità mentre, per quanto riguarda il resto dei danni, bisogna potenziare il discorso CID inserendovi la procedura arbitrale che farebbe crollare decisamente i costi del sinistro in generale, senza dire che questa potrebbe essere un'occasione per fare decollare la forma assicurativa che, restituendo l'assicurato al proprio assicuratore e determinando una serena fiducia attraverso una corretta gestione del servizio, potrebbe portare all'incremento del fattore assicurativo che tutti ci auguriamo. Assicurazione, infatti, non vuol dire far guadagnare più o meno alle imprese: vuol dire sottrarre una quota ai consumi per indirizzarla verso il risparmio e quindi verso investimenti che possono giovare a tutti.

**P R E S I D E N T E .** Ringrazio i rappresentanti dei sindacati a nome del Comitato e dichiaro conclusa l'audizione.

Il seguito dell'indagine viene rinviato ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 18,45.*

---

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