



A. M. A. T.

AZIENDA MUNICIPALIZZATA AUTOTRASPORTI - TARANTO

DELIBERAZIONE ORIGINALE DELLA COMMISSIONE AMMINISTRATRICE

OGGETTO

Presa atto relazione su chiusura gestione assicurativa esercizio 1981. Rinnovo contratti assicurativi per l'anno 1982.

L'anno millenovecentottantuno il giorno 28 (ventotto)

del mese di Dicembre, alle ore 19.00 in TARANTO e nella sede dell'Azienda;

si è riunita in seduta ordinaria, previo avviso di convocazione, la Commissione Amministratrice nelle persone dei Signori:

1. **Luigi PIGNATELLI** PRESIDENTE

MEMBRI EFFETTIVI

2. **Fulvio MASTROBUONO** 3. **Vito Franco FIORE (a.g.)**

4. **Enrico GRILLI (a.g.)** 5. **Alberto GALLUZZO**

6. **Matteo MALANDRINO** 7. **Giuseppe MESTO**

MEMBRI SUPPLENTI

8. **Francesco RUGGIERI (con diritto a voto)** 9. **Cosimo MICCOLI (con diritto a voto)**

Assiste il Direttore dell'Azienda Dott. Ing. **Silvano CAVALIERE**

Svolge le funzioni di Segretario della Commissione il Sig. **ing. Silvano CAVALIERE**

Il Presidente constatato il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta la seduta.

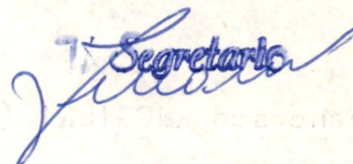
LA COMMISSIONE AMMINISTRATRICE

- **PREMESSO** che con deliberazione n. 378/80 si autorizzava la Direzione di Esercizio a rinnovare con la Società di Brokeraggio Assicurativo "Iacobi no Insurance Credit" - Via Cavour, 24 - Taranto il mandato per la gestione dei contratti assicurativi per il periodo 1/1/1981-31/12/1981 alle medesime condizioni contenute nella nota di incarico prot. n. 1851 del 14/ dicembre/1977;

- ESAMINATA la relazione datata 23/dicembre/1981 fatta pervenire dalla succitata Società che allegata al presente provvedimento ne fa parte integrante;
- CONSIDERATE le economie realizzate nell'anno 1981 in favore della Azienda, con la intelligente e fattiva gestione delle polizze in atto;
- RITENUTO necessario dover rinnovare il mandato per la gestione dei contratti assicurativi per l'anno 1982;
- VISTI gli atti;
- AVUTO il voto consultivo del Direttore di Esercizio;
- A VOTI unanimi

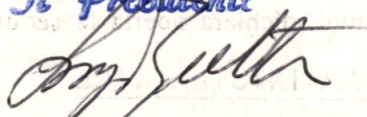
DELIBERA

- 1) - di prendere atto della relazione di fine anno (1981) predisposta dalla Società di Brokeraggio Assicurativo "Iacobino Insurance Credit" - Via Cavour, 24 - Taranto, che allegata al presente provvedimento ne fa parte integrante;
- 2) - di rinnovare alla Società innanzi citata il mandato per la gestione dei contratti assicurativi per il periodo 1/1/1982 - 31/12/1982 alle medesime condizioni contenute nella nota di incarico prot. 1851 del 14/12/1977;
- 3) - di autorizzare la Società di Brokeraggio Assicurativo "Iacobino Insurance Credit" Taranto a stipulare i contratti assicurativi con la Società SIAD;
- 4) - di imputare la presumibile spesa di £. 230.000.000.=(duecentotrentamiloni) sul Cap. 5 del bilancio di previsione dell'anno 1982.

7. Segretario


Visto:

Il Presidente



Comunicata all'Amministrazione Comunale il 16/1/1982
la Giunta Municipale nella seduta
Approvata con deliberazione del Consiglio Comunale n. / del 25/1/1982
~~Resa/ esecutiva /1/~~

Il Funzionario Superiore
(Il Direttore ERRANTE)
[Signature]

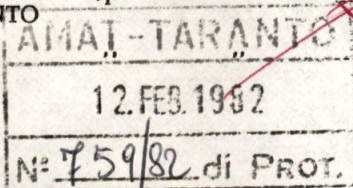


11
ALL'UFFICIO MUNICIPALIZZATE

COMUNE DI TARANTO

e.p.c. ALL'UFFICIO DIREZIONE A.M.A.T.

Segreteria Generale



S E D I

DECISIONE DELLA G.M. RIUNITASI IL 25.1.1982

Oggetto : Delibera A.M.A.T. n.419 del 28.12.1981.-

(Relatore SINDACO)

La G.M. , nella seduta del 25.1.1982 (assenti: Intelligente, Armenta= ni, Guadagnolo, Bailardi). APPROVA.-

Taranto li, 28.1.1982

IL FUNZIONARIO DELEGATO
(dr. Emilio ROMANDINI)



74100 Taranto, 16/Gennaio/82

AZIENDA MUNICIPALIZZATA
AUTOTRASPORTI PUBBLICI - TARANTO

VIA C. BATTISTI, 657 - TEL. 334101 (N. 5 LINEE URBANE)

N. di protocollo 46/82 Rip.

Risposta a N. del

Allegati N.

Spett.le

ASSESSORATO ALLE MUNICIPALIZZATE
del Comune di TarantoTARANTO

Compiegata alla presente trasmettiamo, per opportuna conoscenza, n° 3 (tre) copie dei provvedimenti adottati dalla Commissione Amministratrice di questa Azienda:

- Del. N° 386 del 2/12/81 = Nomina Commissione appalto concorso sopraelevazione locali sala movimento.
- " N° 406 " 21/12/81 = Manutenzione ed assistenza tecnica in abbonamento per fotoriproduttore CANON NP/30.
- " N° 413 " " " " = Presa atto spese eseguite nel mese di Novembre 1981 con l'autorizzazione del Direttore di Esercizio.
- " N° 414 " " " " = Presa atto rimborso spese di trasferta a Roma e a Bari.
- " N° 419 " 28/12/81 = Presa atto relazione su chiusura gestione assicurativa esercizio 1981. Rinnovo contratti assicurativi per l'anno 1982.
- " N° 1 del 6/1/82 = Aumento quota sociale paritetica in favore del Dopolavoro Aziendale.
- " N° 2 " 6/1/82 = Istanza delle OO.SS. relativa alle anticipazioni in conto buonuscita-Determinazioni.
- " N° 4 " 6/1/82 = Presa atto nota dell'avv. DE VITO relativa alla richiesta di rimborso della somma di £. 100.000.=
- " N° 5 " 6/1/82 = Acquisto porte flessibili.
- " N° 6 " 6/1/82 = FAISA-CISAL/AMAT- Appello avverso sentenza del Pretore di Taranto-Giudice del Lavoro- Resistenza-Appello incidentale-Nomina di femore.
- " N° 7 " 6/1/82 = AMAT/ALBANO Walter-Giudizio dinanzi Pretore di Taranto-Giudice del Lavoro-Presa atto sentenza-Liquidazione spese occorse per la difesa dell'A.M.A.T.-.
- " N° 8 " 6/1/82 = Svincolo cauzione Soc.LEBOLE EUROCONF di Arezzo di £. 6.156.000.=
- " N° 12 " 6/1/82 = Presa atto nota Comune di Taranto relativa spostamento capolinea dalla Via D'Aquino alla Via Cavour.

Distinti saluti.

Il Funzionario Superiore
(Francesco FERRANTE)



74100 Taranto, 19/gennaio/82

AZIENDA MUNICIPALIZZATA
AUTOTRASPORTI PUBBLICI - TARANTO

VIA C. BATTISTI, 657 - TEL. 334101 (N. 5 LINEE URBANE)

N. di protocollo

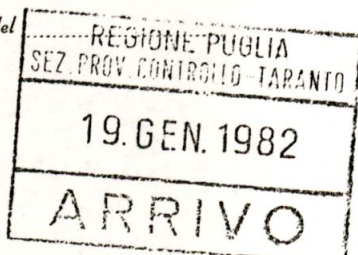
144/82

Rip.

Risposta a N.

del

Allegati N.

RACCOMANDATA

Spett.le REGIONE PUGLIA

Sezione Provinciale Decentrata
di Controllo sugli Atti degli
Enti Locali

Via De Cesare, 102

TARANTO

Trasmettiamo oggetto delle sottoindicate deliberazioni adottate dalla Commissione Amministratrice di questa Azienda :

- Del. N. 386 del 2/12/81= Nomina Commissione appalto concorso sopra elevazione locali sala movimento.
- " N. 406 " 21/12/81= Manutenzione ed assistenza tecnica in abbonamento per fotoriproduttore CANON NP/30.
- " N. 408 " 21/12/81= Presa atto Capitolato Tecnico Speciale e lettera di invito a gara.
- " N. 413 " 21/12/81= Presa atto spese eseguite nel mese di Novembre 1981 con l'autorizzazione del Direttore di Esercizio.
- " N. 414 " 21/12/81= Presa atto rimborso spese di trasferta a Roma e a Bari.
- " N. 419 " 28/12/81= Presa atto relazione su chiusura gestione assicurativa esercizio 1981. Rinnovo contratti assicurativi per l'anno 1982.
- " N. 1 del 6/1/82= Aumento quota sociale paritetica in favore del Dopolavoro Aziendale.
- " N. 2 " 6/1/82= Istanza delle OO.SS. relativa alle anticipazioni in conto buonuscita. Determinazioni.
- " N. 4 " 6/1/82= Presa atto nota dell'avv. DE VITO relativa alla richiesta di rimborso della somma di lire 100.000.= (centomila).
- " N. 5 " 6/1/82= Acquisto porte flessibili.
- " N. 6 " 6/1/82= FAISA-CISAL/AMAT- Appello avverso sentenza del Pretore di Taranto-Giudice del Lavoro-Resistenza-Appello incidentale- Nomina difensore.
- " N. 7 " 6/1/82= AMAT/ALBANO Walter- Giudizio dinanzi Pretore di Taranto-Giudice del Lavoro- Presa atto sentenza- Liquidazione spese occorse per la difesa dell'A.M.A.T.-.
- " N. 8 " 6/1/82= Svincolo cauzione Soc. LEBOLE EUROCONF di Arrezzo di £. 6.156.000.=.
- " N.12 " 6/1/82= Presa atto nota Comune di Taranto relativa allo spostamento Capolinea dalla Via D'Aquino alla Via Cavour.
- " N.416 del 21/12/81= Presa atto fattura n.56 di £. 747.500.= dell'avv. Armando GRECO.

Distinti saluti.

Il Funzionario Superiore
(Francesco FERRANTE)
[Signature]



IACOBINO INSURANCE BROKERS S. R. L.

SOCIETA' DI BROKERAGGIO ASSICURATIVO

23/12/1981

Taranto, II.....
Via Cavour, 24 - Tel. 099/23551/2
(servizio di segreteria telefonica)
Telex 860856 - IABROK

AMAT-TARANTO
28.DIC.1981
N° 637181 di PROT.

Preg.mo Ing. Luigi PIGNATELLI
Presidente A.M.A.T.

Preg.mo Ing. Silvano CAVALIERE
Direttore Esercizio A.M.A.T.

Preg.mo Rag. Franco PUCCI
Direttore Amministrativo A.M.A.T.



Spett.le COMMISSIONE AMMINISTRATRICE
A. M. A. T.

Oggetto: RELAZIONE SU CHIUSURA GESTIONE ASSICURATIVA ESERCIZIO 1981.

Eccoci alla rituale relazione di fine anno, a cui daremo particolare spazio, cadendo essa alla conclusione del triennio operativo entro cui avevamo promesso di portare a risoluzione i problemi assicurativi della Vs/ Azienda.

Dalla attenta lettura della prima relazione del 18/04/78 tutta propositiva, a quella che ci accingiamo a sottoporVi, potrete cogliere il succo dei risultati ottenuti, non certo definitivi, ma riteniamo di essere in vista del traguardo, rappresentato dalla copertura integrale di tutte le Vs/ necessità assicurative.

Fra le due relazioni vi è stata tutta una serie di casi nuovi e vecchi che abbiamo cercato di appianare volta per volta, piccoli e grandi problemi di cui siamo stati investiti o da noi stessi evidenziati, e che abbiamo affrontati e risolti man mano che si presentavano.

Son cose, forse, di ordinaria amministrazione per una grossa Azienda, siamo d'accordo, ma sapere che ora c'è qualcuno che ora se ne fa carico, non è, riteniamo, cosa da poco!

A tutto questo bisogna aggiungere l'infortunio finanziario capitato alla Compagnia che gestiva il Vs/ portafoglio R.C. V. e che, al tempo dell'assunzione del rischio, dava la massi-

. / .



ma garanzia, senza contare la sua disponibilità ad accettare le ns/ condizioni, non certo lievi e, soprattutto, la sua fulmineità nella liquidazione dei sinistri, con tutti i benefici che ciò ha comportato per l'Azienda.

Nessuna difesa d'ufficio per la Compagnia, ma neanche intendiamo cospargerci il capo di cenere per averla scelta.

Semmai, visti i risultati che abbiamo ad essa strappati, nel Vs/ interesse, cerchiamo di allontanare da noi il sospetto di aver, sia pure in minimissima parte, concorso al suo affossamento.

Ma non possiamo tollerare che questo incidente venga strumentalizzato per tacciarci di leggerezza ed imprevidenza assumtiva da alcuni che, impropriamente, chiameremo concorrenti, magari dagli stessi rappresentanti di quelle Compagnie le quali, da noi interpellate, rifiutarono il rischio.

Non eravamo azionisti della Meridionale. nè parenti dei suoi proprietari, ma l'abbiamo scelta solo perchè ha aderito a tutte le ns/ condizioni acquisitive, ha consentito che i suoi liquidatori dei sinistri fossero in continuo contatto con noi, cosa che ha impresso alla definizione e liquidazione degli stessi un ritmo che le cosiddette grosse Compagnie neanche se lo sognavano, fino al punto di tacitare bonariamente, senza neanche istruirli, piccoli infortuni capitati a passeggeri dei Vs/ mezzi che magari non erano risarcibili.

Questa velocità e disponibilità alla transazione, ha reso quasi nullo il contenzioso, ridotta al minimo la litigiosità ed evitato appesantimenti alle riserve nella liquidazione dei danni.

Certo noi abbiamo contribuito a creare questa favorevole situazione gestionale dei sinistri e sta di fatto che essa ha determinato, caso rarissimo, l'abbassamento della Tariffa Ministeriale per i Vs/ bus, cosa che ha comportato un risparmio per la Azienda di circa 20 milioni (V. ns/ del 12/06/'80).

Per un Broker una Compagnia vale l'altra e lo guida nella preferenza solo la misura in cui può essere utile alla sua Clientela, pronto a mollarla, se questa condizione non fosse più realizzabile, a affidare un'altra.

Vi dettaglieremo più avanti la soluzione tecnica di que-

. / .



sto problema, ma possiamo tranquillamente anticiparVi che, sostanzialmente, nessun danno deriverà alla Vs/ Azienda (V. ns/ del 25/11/'81).

Ma non possiamo abbandonare l'argomento senza permetterci una constatazione:

Coloro che, approfittando di questo incedente tentano di incrinare la ns/ credibilità professionale ai Vs/ occhi e quindi la Vs/ fiducia nei ns/ confronti, appartengono a quella categoria di assicuratori che, in passato, hanno contribuito a creare il caos nella gestione delle Vs/ Polizze, senza mai controllare che le stesse fossero necessarie o; quanto meno, adeguate al rischio limitando la loro prestazione ad incassare premi su contratti che, qualche volta, garantivano un bel nulla!

Ma perchè, poi, per la R.C.A. abbiamo scelto la Meridas e per gli altri rischi dell'Azienda, grosse Compagnie come la Reliance per l'Incendio e la S.A.I. per la globale infortuni, rispettivamente al 9° e 4° posto della graduatoria delle Imprese Assicuratrici, recentemente pubblicata dal Giornale delle Assicurazioni?

La risposta è semplice: i rischi attinenti la circolazione stradale sono snobbati dalle grosse Compagnie le quali, invece, si buttano a capofitto su garanzie cosiddette gradite quali, appunto, quelle sopracitate.

In queste condizioni al Broker non è concesso un vasto campo di scelta per la R.C.V., le cui tariffe sono fisse ed imposte dalla Legge, limitandosi a preferire l'Impresa che è disposta ad accettare pienamente la impostazione strutturale e gestionale da egli richiesta, che può tradursi nel tempo, se validamente ed intelligentemente applicata, in vantaggi economici, cosa che si è puntualmente avverata.

Se poi essa è disposta, in più, a collaborare per migliorare e velocizzare la gestione dei sinistri, evitando, così, il contenzioso e contribuendo alla realizzazione di vantaggi finanziari, come più avanti andremo ad esporre, il Broker è soddisfatto perchè ha potuto ottenere una gestione ordinata ed organica, difficilissima da realizzare.

Ben diverso è il discorso per i rischi detti "preferiti" che, in quanto tali, offrono al Broker più spazi di manovra, sia

. / .



nella scelta dell'assuntrice che nella richiesta dei tassi e condizioni, anche proibitive, ma che di solito accettano in vista di sostanziosi margini attivi che la R.C.V. raramente comporta.

Come dire che quando il Broker può far valere la sua abilità e professionalità assuntiva, mettendo in concorrenza fra loro colossi dell'assicurazione per accaparrarsi un buon affare, lo si invita a nozze ed i risultati si vedono; quando, invece, offre coperture industrialmente reiette perchè povere di profitti o addirittura passive, come la R.C.V., deve contentarsi di quello che il mercato gli offre, cercando di assicurare il servizio alla Cliente al meglio possibile.

E passiamo oltre.

La ns/ già citata prima relazione del 18/04/'78, finiva così:

"...continunado a darci quella fiducia per la quale dedicheremo tutto il ns/ massimo impegno professionale, perchè sia da noi meritata".

Sono trascorsi oltre tre anni e mezzo da quella data e presumiamo di aver ben meritato la Vs/ fiducia.

Abbiamo operato fra non lievi difficoltà tecniche ed ambientali, superando ostacoli messi sul ns/ cammino da una "piazza" inspiegabilmente ostile, per opera di pochi agitatori e della loro sopponenza di unici profeti del verbo assicurativo.

Ma siamo andati avanti ed oggi possiamo, farVi, con una punta di legittimo compiacimento, un sommario consuntivo dei risultati finora raggiunti.

INCENDIO

Se leggete le ns/ relazioni su questo rischio del 31/03/'78 15/05/'78; 23/11/'78; 22/12/'78; 7/03/'79 e 9/12/'80, vi balzerà all'occhio il salto di qualità realizzato; per esso.

Liberatici da una serie di piccole polizze inadeguate nei valori, inefficienti nelle garanzie (quando non venivano prestate ad autobus non più circolanti o mancanti per quelli in servizio) ed esose nei costi, abbiamo realizzata una copertura assicurativa completa ed efficace che, partendo dalle periodiche stime della ROUX Italia, da noi consigliata, mette in condizioni l'Assicu

. / .



ratrice (Reliance) di tenere sempre aggiornati i valori garantiti sia in beni che in mezzi; abbiamo ottenuto, fra le altre, garanzie attuali ed importanti quali la violenza comune, sociale e politica, senza contare il dolo e la colpa grave, il tutto con una tassazione relativamente contenuta.

La Polizza in atto sarà, alla sua scadenza annuale prossima del 26/12/'81, aggiornata e ciò per i seguenti motivi:

1. Incorporare tutte e 6 le appendici emesse;
2. Immettere in garanzia i nuovi enti sorti di recente (sala termica, gruppo elettrogeno, depuratore ecc.) vedi ns/ del 18/6/'81;
3. Realizzare le nuove valutazioni dei Vs/ automezzi le cui stime Vi sono state consegnate con ns/ del 5/11/'81;
4. Ottemperare alle Vs/ direttive in ordine ai criteri di stima per gli automezzi circolanti e per quelli in contrada Gennarini, giusta Vs/ del 20/07/'81;
5. Inserire miglioramenti garantivi sulla clausola "Buona Fede", rinuncia all'azione di rivalsa verso i responsabili del sinistro, aumento del capitale per ricorso vicini, nonché alcune precisazioni (beni ex S.T.A.T.) ecc..

Vi illustreremo, a breve, i termini dell'adeguamento contrattuale di cui sopra; permetteteci solo di soffermarci un attimo su questa garanzia per riprendere, brevemente, il discorso sul ns/ criterio di scelta delle assicuratrici, abbondantemente sviluppato in premessa.

Questo rischio non è nato con la Reliance, ma era stato gestito provvisoriamente, in attesa della stesura della polizza definitiva dalla S.I.D.A. (Gruppo Tirrena) e dalle Generali, tre grossissime Imprese su cui, ci auguriamo, nessuno abbia da eccepire, a dimostrazione che quando il Broker può svolgere, liberamente, il suo mestiere, sceglie il meglio al meglio.

Infatti la Reliance non solo accettò, in sede di trattativa, tutte le ns/ condizioni, assolutamente ignorate dalle polizze esistenti, ma ad un tasso che gli assunto dei vecchi contratti, pur risicati nelle prestazioni aggiuntive, avrebbero giudicato rovinoso.

E valga per tutto questo piccolo conteggio:

Se l'A.M.A.T. fosse ancora assicurata per l'incendio con le vecchie polizze il cui tasso medio era il 3,50 promille per gli au

. / .



tobus, che è la voce dominante, avrebbe avuto un costo annuale di circa L.47.000.000 considerato che, secondo la stima ROUX, i beni patrimoniali dell'A.M.A.T. alla data del 26/12/'80 ammontavano a L.13.416.590.000.

Con la Reliance, invece, il premio annuo riferito a quel periodo è di L.25.316.653, con tutti i vantaggi di garanzia prestati, il che vuol dire che l'A.M.A.T., nei 3 anni della polizza Reliance ha realizzato un risparmio di circa L.50.000.000.

Onde ~~derivare~~ l'idea sulla eccezionalità delle condizioni e bassi ottenuti dalla Reliance, Vi facciamo presente che l'Assitalia ha in corso con la Vs/ Consorella di Bologna una polizza decennale Incendio che, con un tasso pressochè uguale a quello ~~mediato~~ dalla Reliance, concede una sola garanzia accessoria: lo Scoppio!

Un dirigente A.T.C. di quella città ci informava che dopo lunghi e laboriosi tentativi non sono riusciti a strappare ad alcuna Compagnia la garanzia degli atti vandalici e dolosi, sommosse, terrorismo e sabotaggi, garanzie gradite come il fumo negli occhi dalla quasi totalità del mercato assicurativo e che, invece abbiamo, fra tante altre, ottenuto dalla Reliance.

Ora, ammettiamo che la Reliance facesse un capitolombolo, (ipotesi assurda, trattandosi di un colosso che in America detta legge in campo assicurativo), salterebbero fuori i solitine crofori a tacciarci di leggerezza o imprevidenza assuntiva?

E con l'amezza di questo interrogativo che, solo la Vs/ fiducia in noi può mitigare, chiudiamo l'argomento incendio e passiamo oltre.

INFORTUNI E MALATTIE PROFESSIONALI

Al momento questa garanzia è coperta dalla polizza E.A.I. n°304444543 in essere dal 20/07/'80.

Troviamo superfluo ritornare sulla gestazione di questa polizza, basterà riferirsi alla ns/ relazione del 24/07/'80 e del 9/12/'80.

Vogliamo solo ricordare che quest'anno abbiamo ottenuto ulteriori miglioramenti tecnici, onde ~~evitare~~ le somme assicurate da massimali fissi, adeguandoli, invece, in caso di sinistro, alle retribuzioni lorde annue percepite in quel momento (5 volte in caso di morte e 6 volte in caso di invalidità permanente - V. ns/ del 12/02/'81).

. / .



Per i Consiglieri di Amministrazione, anch'essi coperti da garanzia, la polizza prevede, in caso di sinistro, un risarcimento basato sulla retribuzione media dei Dirigenti e con lo stesso criterio di indennizzo.

Ciò è stato necessario, visto che i Consiglieri non percepiscono stipendi, ma solo particolari indennità che, data la loro esiguità, li avrebbe esposti a risarcimenti irrisori.

Questa precisazione è stata oggetto dell'appendice n°4 da noi richiesta "ad abundantiam" in quanto la polizza tacitamente la prevedeva.

Stiamo trattando con la S.A.I. l'emissione di altra appendice che deroghi per i Consiglieri al limite contrattuale dei 65 anni, pur essendo convinti che difficilmente tale limite potrà essere superato.

Per questa garanzia possiamo darVi un'idea dei vantaggi economici ottenuti con la presente polizza a fronte della vecchia copertura.

L'A.M.A.T. è infatti, ora assicurata con una polizza decennale con il "Lloyd Italico e l'Ancora" che garantisce i soli rischi professionali del personale non INAIL con un tasso medio dello 0,50 promille e senza nessuna, diciamo nessuna, garanzia accessoria.

La S.A.I., invece, garantisce, con un tasso medio eguale:

1. I Dirigenti 24 ore su 24 comprese le malattie professionali;
2. Gli impiegati, per le sole attività professionali, ma con il rischio in itinere;
3. I Consiglieri 24 ore su 24 ad eccezione, ovviamente, della loro attività professionale.

Il tutto con tantissime condizioni aggiuntive fra cui, ci piace ricordare, due fra le più difficili da ottenere e cioè:
a) Imprudenza e negligenza da parte dell'assicurato infortunato;
b) Tumulti popolari.

Alla fine di ogni anno assicurativo, sarà comunicata alla S.A.I. la posizione retributiva annua lorda dei Dirigenti, onde fare in modo che, moltiplicata per 5 (morte) e per 6 (invalidità permanente), non travalichi i limiti massimi di risarcimento, rispettivamente fissati in L.200.000.000 e 250.000.000 per ognuno in caso di sinistro.

Per quanto riguarda i Dipendenti non INAIL ed i Consiglieri

. / .



ri, a causa dei loro emolumenti più ridotti percepiti, il problema non si pone.

Anche questa polizza rappresenta per noi un'altra vittoria nella strategia globale che da sempre perseguiamo: offrire alla ns/ Clientela il meglio al minor costo.

FURTO / RAPINA

La situazione assicurativa dell'A.M.A.T. per questi rischi è la seguente:

1. Polizza Assitalia n°147646 che garantisce contro la Rapina i valori custoditi nelle casseforti posti nella Sede e nella biglietteria di via D'Aquino.
2. Polizza Assitalia n°147652 che assicura contro il furto i valori di cui sopra, nonché le macchine da scrivere e da calcolo della Sede e, contro la rapina, i valori trasportati dai porta valori diadalepsade che dalla biglietteria di Via D'Aquino.

A quest'ultima polizza, abbiamo su Vs/ richiesta apportato aumenti dei capitali assicurati sia in cassaforte che trasportati ottenendo dall'Assitalia, che la gestisce, particolari condizioni che Vi abbiamo illustrato con ns/ del 2/12/'81.

Al momento dell'assunzione del ns/ mandato, questi due contratti, erano già in essere e, come tutti gli altri, furono oggetto della ns/ attenzione sia sotto l'aspetto tecnico che garantito.

A tal fine approntammo un questionario che inventariasse la reale e aggiornata situazione della Vs/ esposizione a questo rischio, nonché degli addetti al servizio portavalori.

Una volta in possesso dei dati richiesti, constatammo che non vi erano variazioni nei termini di cui sopra e, nella speranza di ottenere migliori condizioni da altre Compagnie, interpellammo primarie Imprese che, univocamente, richiesero l'applicazione dei tassi e delle franchige vigenti.

Ciò considerato, e tenuto anche conto della vetustà delle Vs/ casseforti (la più nuova ha oltre 20 anni di vita) ed anche del fatto che una delle polizze fu, nel 1973, colpita da grave sinistro, abbiamo ritenuto opportuno, per ora, non toccare i due contratti dell'Assitalia che pratica ancora i vecchi tassi, consigliandoVi in tal senso con ns/ del 25/05/'81.

Nella periodica revisione che andremo a fare, Vi chiederemo una mappa completa di tutte le dipendenze aziendali e se esse contengono beni che potrebbero essere sottratti, come macchine da scrivere e da calcolo, arredi, valori, con particolare attenzione



riguardo alla sede del Dopolavoro Aziendale di Via Viscardi e dell'Ufficio abbonamenti da Via D'Aquino che, per quanto ci risulta, non sono garantiti.

Per l'Ufficio abbonamenti si pone anche il problema dei blocchetti dei biglietti che devono essere considerati valori a tutti gli effetti, a meno che non vengano, alla chiusura dei locali, riposti nella cassaforte, cosa che, in ogni caso, Vi consigliamo di fare.

In quell'occasione ci occuperemo anche dell'elaboratore elettronico, già assicurato per l'incendio, informandovi su moderne e complete forme di garanzie che offre il mercato.

Chiudiamo quest'argomento che, come per tutte le altre garanzie, sarà continuo oggetto della nostra attenzione, ma gradiremmo essere certi che, ove si concretizzassero nuove entità o modifiche di quelle esistenti (V. nominativi dei portavalori) ne fossimo informati con largo anticipo.

R.C. VEICOLI A MOTORE

Riteniamo opportuno dare a quest'argomento particolare rilievo, sia per l'importanza che esso acquista per un'Azienda di trasporti come la Vs/ e sia per la sua connessione con le disavventure della Meridionale che, per oltre tre anni, ha assicurato i Vs/ automezzi.

Onde renderlo più accessibile a chi, come Voi, non è del mestiere, faremo precedere al consuntivo dettagliato dei tre anni e mezzo della nostra consulenza per questa garanzia, un'introduzione che chiameremo propedeutica e che riteniamo indispensabile.

Sorella povera delle altre garanzie assicurative, la R.C. V. rappresenta il classico ramo secco dell'albero rigoglioso e fruttifero della Responsabilità Civile Terzi ed ha sulla coscienza parecchi capitomboli di Imprese assicurative, specie di quelle che, prevedendo lauti guadagni, sono sorte come funghi allo apparire della Legge sulla sua obbligatorietà, ma anche altre con più lustro e prestigio come la Firenze (si pensi che qualche anno fa anche la grande S.A.F., che pure aveva alle spalle nientemeno che la FIAT, rischiò di affondare in questa palude). Perché tutto questo?

A differenza di quello di altri rami, il portafoglio R.C.

. / .



V. è costituito da una miriade di polizze, quasi mai indenni da sinistri e che impegnano un piccolo esercito di addetti, variamente impiegati: produttori, amministrativi, periti, liquidatori dei sinistri, legali, esattori, ecc.

Questo ramo, inoltre, comporta per l'assicuratrice, altri adempimenti di natura sociale, quali quelli fissati dalla Legge verso il Conto Consortile, il contributo al Fondo di Solidarietà per le vittime della strada, l'accantonamento obbligatorio delle riserve ecc.

Da ciò consegue che ogni polizza è gravata da un costo enorme, che fatalmente restringe il prefitto, quando non lo annulla o, addirittura, lo sopravanza, ed è comprensibile che le Compagnie releghino questo ramo all'ultimo posto tra quelli non graditi e, visto che non possono liberarsene per via della sua obbligatorietà, cercando di limitare i danni riservando alla propria organizzazione provvigioni all'osso, costringendola ad imporre, quasi, ai Clienti, forme aggiuntive più redditizie, quasi sempre decennali, come gli infortuni dei familiari trasportati, che in qualche maniera alleviino i costi.

Ma appena un libero operatore quale potrebbe essere un Broker, propone loro una pur minima condizione gestionale o organizzativa particolarmente si affrettano a rifiutarla.

La sopravvivenza o, addirittura la prosperità di alcune Compagnie che esercitano solo questo Ramo, si può spiegare con un'altissima specializzazione tecnica ed amministrativa della gestione, la meccanizzazione dei servizi, cose che riducono i costi, ma soprattutto al continuo studio ed offerta di prestazioni aggiuntive sempre più moderne, ben accette dalla Clientela.

La Responsabilità Civile derivante dalla circolazione dei autobus in servizio urbano è collocata al settore III (parte 6) della tariffa R.C.V.

Essa si differenzia notevolmente da quella dei normali veicoli a motore, per la ricorrenza di eventi dannosi legati alla particolarità del servizio svolto.

Infatti questi mezzi circolano prevalentemente in centri urbani quasi sempre intasati dal traffico in cui le occasioni di incidenti sono sempre presenti, fra cui, non trascurabili, i danni ai pedoni.

. / .



Bisogna poi considerare la sinistrosità connessa ai trasportati i quali non rappresentano, come per le autovetture, un rischio trascurabile, ma primario, a causa dell'elevato numero di essi.

A questo ~~punto~~ bisogna aggiungere un'altra particolare fonte di sinistri non necessariamente legati ad incidenti esterni, ma che colpisce i passeggeri, quali quelli conseguenziali a brusche sterzate, improvvise frenate, eccesso di velocità nelle curve ed altri.

Considerato che il rapporto premi/sinistri, comune a tutte le garanzie, è l'elemento premo della collocazione tariffaria di ogni rischio, per quello relativo a questo settore, proprio per le sua peculiarità esposte innanzi, la massa sinistri dell'annualità trascorsa, condiziona il premio dell'annualità successiva.

Infatti il Ministero dell'Industria che, come noto, tutela e controlla l'applicazione della Legge 990, ha istituito nel Suo ambito, il C.R.U. (Comitato Rischi Urbani) che, volta per volta ed Azienda per Azienda, valuta la situazione avendo come base quel rapporto di cui innanzi e, attraverso il C.I.P. (Comitato Interministeriale Prezzi) fissa il premio che le Assicuratrici devono richiedere per ogni bus, tenuto conto di un solo elemento fisso e comune, il numero degli abitanti dei centri urbani in cui essi operano.

In conseguenza contenere il numero e la portata dei sinistri diventava essenziale per ottenere vantaggi tariffari, e noi, come abbiamo accennato in premessa e ci ripromettiamo di dettagliare in seguito, abbiamo operato, insieme alla Meridionale in questa direzione, ottenendo significativi risultati; cosa, invece, completamente trascurata dalle Compagnie che prima del ns/ mandato assicurarono gli autobus.

Purtroppo questa saggia politica ministeriale è stata improvvisamente ed ingiustificatamente abbandonata a favore di un altro criterio di tariffazione, ma ci occuperemo più diffusamente nella parte espositiva che seguirà?

Ci accorgiamo ora che la introduzione a questa garanzia è risultata più lunga di quanto ci proponessimo; ve ne chiediamo scusa e passiamo senz'altro ad affrontare la parte viva della ns/ relazione che la riguarda, dando spazio all'aspetto che chiameremo cronistorico, per poi illustrarvi i termini reali dell'assetto assicurativo che abbiamo realizzato a partire dal prossimo anno per la R.C.V. dei Vs/ automezzi.

. / .



R.C.V. - SITUAZIONE ASSICURATIVA DELL'A.M.A.T. ALL'INIZIO DEL NS/ MANDATO

Riteniamo opportuno e realistico trattare questa parte della ns/ esposizione, facendo solo continui riferimenti alle ns/ relazioni, rispettando l'ordine cronologico con cui sono state redatte ed accennando agli argomenti più salienti ed interessanti di esse.

Cominceremo con laprima, in data 18/04/'78, più volte citata, che fu impostata in aderenza alla decisione scaturita dalla riunione del 13/04/'78 con gli amministratori della Vs/ Azienda.

In essa facevamo il punto della situazione assicurativa che avevamo trovata per questo rischio: 117 bus e 3 autovetture assicurate da ben 8 Compagnie.

Ci rimboccammo le maniche e ci accingemmo a mettere ordine in quel caos.

Ma intanto premeva la necessità di garantire, subito, un primo gruppo di autobus, disdettati dalla S.A.I. ed, in seguito, man mano che gli altri venivano liberati dalle garanzie esistenti, assicurare tutto il parco automezzi con unica Compagnia, in attuazione della concorde decisione in tal senso presa nella citata riunione del 13/04/'78 ed anche per uniformarci alle disposizioni dell'organo rappresentativo delle Aziende di Trasporti (FEDERTRASPORTI).

Per quei 10 autobus, dunque, contattammo, via telex, 9 Compagnie e ben 8 di queste, con varie motivazioni, rifiutarono il rischio o non risposero affatto (alla citata relazione alligammo tutti i telex relativi a questa indagine).

Solo la Meridionale Assicurazioni di Napoli si dichiarò disposta ad assumersi la garanzia alle condizioni da noi avanzate e quindi, Vi consigliamo di affidarle, per ora, queste prime polizze e poi tutto il pacchetto attinenti i Vs/ automezzi.

Avevamo già avuto rapporti con la Meridionale di cui apprezzavamo la correttezza amministrativa, la velocità nella liquidazione dei sinistri e la disponibilità ad accettare particolari richieste della Clientela.

Se attutto ciò si aggiunge che la Meridionale dava, a quel tempo, ampie garanzie di solvibilità (faceva parte di un solido gruppo finanziario comprendente fra le altre l'Europa, la Latina e la Levante) e che, perchè no, era un'Impresa del Sud in via di affermazione non potevamo che essere tranquilli e soddisfatti

. / .



nell'affidarle le polizze R.C.V. della Vs/ Azienda anche se vi fummo costretti dal rifiuto di tutte le altre.

A questo punto qualcuno potrebbe farci osservare che queste titolate Compagnie dimostrarono saggezza e lungimiranza nel rifiutare un rischio così "rischioso", e che, invece, la Meridionale, accettandolo, in piena aderenza alla ns/ impostazione, imboccava la strada che l'avrebbe portata alla rovina.

A questi geni del "senno di poi" rispondiamo che, in quel momento, con le scadenze che incombevano, non avevamo tempo e possibilità di interpellare, per ordine alfabetico, tutte le 170 Compagnie dell'Annuario '78, nella speranza che qualcuna ci facesse la grazia di accettare il rischio e che la "dissennatezza" della Meridionale ci ha fatto comodo per oltre tre anni ed infine, che non facciamo parte della lega per la protezione delle imprese assicurative!

In quella relazione del 18/04/'78, dedicavamo particolare spazio alla situazione in cui trovammo il Vs/ Ufficio Sinistri, i cui addetti, con tutta la buona volontà possibile, non riuscivano ad impostare il servizio in maniera pratica e funzionale a causa della frammentarietà del postafoglio e del totale disinteresse delle Compagnie che lo costituivano.

Questo stato comportava un allungamento dei tempi, tecnici per la transazione dei danni, con la conseguente messa a riserva di un enorme numero di sinistri; la sommaria transazione di quelli attivi con evidente danno economico per l'Azienda e soprattutto uno smisurato gonfiamento del contenzioso con tutti i risvolti psicologici e materiali che esso comportava per l'A.M.A.T..

Abbiamo detto in sede di illustrazione del ramo, quanta importanza rivestiva la serietà ai fini della determinazione tariffaria, era quindi indispensabile avviare a soluzione quel problema e Vi sottoponemmo una serie di suggerimenti in tal senso che riteniamo superfluo elencarvi, mentre, invece, ci soffermeremo più avanti ad analizzare i risultati conseguiti senza trascurare ulteriori possibili miglioramenti a questo servizio.

Nella ns/ relazione del 14/11/'79 dopo una premessa sulla situazione preesistente al ns/ mandato e sul lavoro svolto per individuare le carenze ed il modo per eliminarle, facevamo il punto dei risultati ottenuti in un anno e mezzo del ns/ mandato, con particolare attenzione per la R.C.V. del Vs/ parco, ed ai vantaggi conseguiti a quella data con l'impostazione da noi suggerita, dell'Ufficio Sinistri.

. / .



Ci soffermavamo particolarmente sulla necessità di confermare la Meridionale per il seguente anno assicurativo, sia per gli ottimi risultati ottenuti, ~~in un anno~~ ~~che~~ ~~per~~ ~~la~~ ~~disposizione~~ alle disposizioni della Federtrasporti sulla necessità di avere una gestione triennale con la stessa Compagnia onde creare un periodo uguale nella osservazione dei sinistri (detta "generazione dei sinistri"), indispensabile per determinare quel famoso rapporto premi/sinistri, in base alla quale il C.R.U. innanzi citato, fissa i livelli tariffari per le Aziende di Trasporto Urbano.

Sugerivamo l'aumento dei massimali da 200/15/10 milioni ad altri più rispondenti alle realtà risarcitive di quel tempo e la rescissione della Polizza S.L.P. (V. ns/ del 7/07/'78) e che poi riuscimmo ad ottenere dalla Compagnia, visto che era diventata inutile dopo l'impostazione che avevamo data all'Ufficio Legale.

La relazione proseguiva con un'analisi particolareggiata della situazione dei sinistri e della netta diminuzione di essi frutto di una efficiente gestione degli stessi da noi consigliata e dalla velocità e praticità della Meridionale nell'istruirli e liquidarli.

Evidenziammo i vantaggi economici che la nuova impostazione nel trattare i sinistri attivi aveva portato all'Azienda e mettevamo in ~~giusto~~ ~~risalto~~ la piccola "vittoria", ottenuta con la prestazione gratuita, da parte della Meridionale, della Assistenza Legale Penale.

Verso la metà del 1980, si verificò un fatto di eccezionale portata: Vista la favorevole situazione gestionale dell'A.M.A.T. con conseguente riduzione della massa sinistri e quindi il miglioramento del famoso rapporto con i premi, il Comitato Interministeriale Prezzi, su segnalazione del C.R.U., autorizzava la Meridionale ad abbassare la tariffa unitaria per i Vs/ autobus.

Con ns/ del 12/06/'80 davamo il giusto rilievo a questo avvenimento e quantificavamo in L.20.000.000 il beneficio economico che ne deriva all'Azienda.

Ci pare superfluo ritornare sulle cause di questa rara decisione ministeriale (velocità nella liquidazione dei sinistri, assenza del contenzioso, ecc.) anche per non dover ritessere le lodi della tanto vituperata Meridionale.

E andiamo avanti.

. / .



L'anno 1980 consolidò i frutti del lavoro di riassetto ed ordinata gestione assicurativa impressi da un anno e mezzo di lavoro.

I ns/ suggerimenti erano stati da Voi quasi interamente recepiti: l'Ufficio Sinistri funzionava, a parte qualche carenza nel recupero di quelli attivi causati dalla mancata organizzazione di cui Vi parleremo più avanti, tuttavia, i risultati conseguiti dal recupero dei danni subiti dai Vs/ mezzi furono interessanti e cioè un'incremento di circa 5 milioni su quello del passato esercizio.

I sinistri passivi erano diminuiti, malgrado l'aumento del bus in circolazione e diminuita era anche la litigiosità (le citazioni pendenti pro-1980 furono solo 4).

Naturalmente abbiamo solo accennato al lavoro di un anno da noi svolto nella cura dei Vs/ interessi di natura assicurativa, Vi rimandiamo alla ns/ relazione del 9/12/'80 e a tutto il carteggio ed ai contatti personali avveuti in quell'anno, per una valutazione particolareggiata del ns/ impegno che, contrariamente a quanto si possa pensare, non fu meno lieve di quello profuso all'inizio del ns/ mandato, per mettere ordine e venire a capo della situazione delle polizze esistenti.

Capita, invece, che a parte la crescita fisiologica dell'Azienda, si presentano, nuove esigenze garantitive maturano, sicchè l'impegno di cui parlavamo acquista una tale rilevanza che, quasi quotidianamente, qualcuno di noi si occupa dell'A.M.A.T..

Non ce ne lamentiamo affatto, ma non possiamo fare a meno di pensare a coloro che, di colpo, si ritrovano la vocazione di fare i Brokers, magari illudendosi che per un'Azienda delle Vs/ dimensioni, basti emettere polizze ed incassare premi.

Evidentemente hanno le idee un po' confuse su quello che vogliono e su quello che possono offrirVi, e qui cade a proposito la celebre battuta: "non sanno quello che vogliono e lo vogliono subito!".

L'anno che volge al termine ci ha portato, anch'esso la sua bisaccia colma di cose da fare, cose buone e meno buone, alcune importanti, altre meno, ma abbiamo dedicato a tutte il solito impegno adoperandoci per tentare di esorcizzare quelle negative o quanto meno, limitare i danni per la Vs/ Azienda.

Intendiamo riferirci alla messa in liquidazione della Meri

. / .



dionale e alla decisione ministeriale di aumentare il premio unitario per i Vs/ bus.

Ad ognuno di questi due importanti argomenti intendiamo dare in appresso lo spazio che meritano

1. MESSA IN LIQUIDAZIONE DELLA C.M.A.

Abbiamo doviziosamente trattato quest'argomento in varie parti della relazione e non intendiamo ripeterci, vogliamo solo affrontare l'aspetto pratico della cosa, focalizzandola sulle sue conseguenze reali per l'Azienda.

Nella ns/ lettera del 25/11/'81 e nella riunione del 2/12/81 con la Commissione Amministrativa, abbiamo sviscerato questo problema in maniera che riteniamo esauriente, comunque lo riprendiamo volentieri, stante la sua importanza con particolare riferimento ai sinistri pregressi, sia civile che penali; i quali alla fine rappresentano l'unico elemento da analizzare compiutamente.

E veniamo ai fatti:

con decreto del 5/10/'81 il Ministero dell'Industria e Commercio, revocò alla Meridionale, per la durata di 30 gg., l'autorizzazione ad emettere polizze, senza però bloccare le altre attività connesse e cioè: l'istruzione e liquidazione dei sinistri, incasso dei premi, ecc.

Questo fatto non ci rallegrò di certo, ma la certezza che i sinistri sarebbero stati comunque istruiti e liquidati, alleviò le ns/ preoccupazioni sui riflessi negativi della cosa per l'Azienda.

Ma ecco che all'improvviso tutti i Dipendenti della C.M.A., compresi, quindi, i liquidatori, entrarono in sciopero, riteniamo, per motivi di pagnotta e questa fu l'unica causa per cui si accumularono dei sinistri, per fortuna pochi, i quali, per questo fatto divennero "pregressi" e quindi soggetti ai limiti risarcitivi di cui parleremo innanzi.

per salvare il salvabile e non creare allarmismi nei danneggiati e quindi fastidi alla Vs. Azienda, prendemmo l'iniziativa di far, comunque, istruire i sinistri a ns/ spese.

Il 11/11/'81 il Ministro Competente decise la messa in liquidazione della C.M.A., ma non per sue manchevolezze o ritardi nella liquidazione dei sinistri, che rappresentano il motivo classico e ricorrente di simili provvedimenti, ma ha contribuito notevolmente a creare questa situazione l'aver garantito polizze di credito alla Banca Fabroncini di Napo-

. / .



li che la travolse nella sua messa in liquidazione.

Contestualmente lo stesso Ministero emanava un decreto con cui autorizzava l'assorbimento del portafoglio Meridionale da parte della S.I.A.D., facente parte di un gruppo finanziario dell'A.N.I.A. (Associazione Imprese Assicuratrici) ed il cui amministratore delegato è il Direttore generale delle GENERALI Assicurazioni, la quale si era offerta proprio, riteniamo, per la integrità dello stesso portafoglio.

Se non vi fosse stato lo sciopero dei suoi Dipendenti, la messa in liquidazione della C.M.A. avrebbe comportato un sospendi sinistri pregressi irrilevante considerato che, per l'A.M.A.T., si era realizzata una velocità liquidativa sorprendente, circa l'80% della massa sinistri, ma un mese circa di sosta ha accresciuto quelli sopposti che, comunque, come vedremo innanzi, rimane pur sempre modesta.

Per i sinistri successivi all'11/11 data del citato decreto, nessun problema in quanto la gestione di essi prosegue sino al 21/12/'81 con la S.W.A.D. alle condizioni esistenti.

I sinistri pregressi, invece, vengono anch'essi gestiti dalla S.I.A.D., ma per conto del Fondo di Solidarietà per le Vittime della Strada che fissa la loro liquidazione nei limiti dei massimali minimi previsti dalla Legge (200/20/25 milioni).

Nell'accluso foglio troverete specificati tutti i sinistri non ancora liquidati, alla data del 10/11, e che sono appunto di competenza del fondo e quindi soggetti al tetto risarcitivo di cui innanzi.

Analizzando i dati riportati nell'elenco balzerà agli occhi di tutti, il numero complessivo dei sinistri, dall'inizio dell' gestione C.M.A. al 10/11/'81 (n°2060), e di quelli irrilevanti dei sinistri con citazione (n°20) ed infine quelli riguardanti il Penale che sono complessivamente 12 di cui 3 mortali mentre gli altri si riferiscono a lesioni, che

Questi ultimi, verificatisi entro il 31/08/'81 sono da considerarsi estinti per mezzo dell'amnistia uno, in fase istruttoria, è stato archiviato per manifesta incolpevolezza dell'autista, mentre gli altri due riguardano persone di età avanzata e quindi il risarcimento supererà il limite di cui innanzi. (L.20 milioni).

Pertanto, al momento, gli unici sinistri per cui possa ipotizzarsi una richiesta all'A.M.A.T. di integrare una franchigia di L.100.000 sono circa n°76, dettagliati nell'accluso elenco. abbiamo volutamente scritto "ipotizzarsi" perchè, reputiamo, che in effetti, per i motivi anticipativi nella citata riunione

. / .



nione del 2/12 i danni che potrebbero derivare all'A.M.A.T. saranno quasi nulli.

A tal proposito siamo ottimisti e fiduciosi e Vi chiediamo solo qualche mese per poterVi dare, ci auguriamo, la certezza di quanto affermiamo.

Come vedete, la situazione non è affatto pesante, e per quanto sta in noi faremo il possibile per renderla ancora più lieve. Certo non ci sentiamo di escludere che qualche fastidio possa derivare da questo fatto alla Vs/ Azienda, o meglio, a noi, Vs/ Brokers, ma non saranno certo tanti come quelli che, a quanto ci è stato detto, Vi ha procurato ed ancora Vi procura il fallimento della Columbia che, in passato, ha assicurato alcuni Vs/ bus.

A fronte di questi limitati inconvenienti, stanno le somme che la politica gestionale della C.M.A. ha fatto risparmiare all'A.M.A.T. sotto forma di decurtazioni tariffarie: L.20.000.000 in questo esercizio, a cui vanno aggiunti L.55.000.000 circa per recupero sinistri attivi dall'inizio del ns/ mandato ad oggi, complessivamente per questo settore L.75.000.000 da assommare ad un importo non inferiore a L.100.000.000 scaturito da particolari alleggerimenti amministrativi, dalla riduzione di una unità nell'Ufficio Sinistri (da 3 a 2) e da noti benefici economici, cifre notevoli che si confrontano con quelle irrisorie che si riuscivano a realizzare prima del ns/ mandato.

Vi abbiamo quantificato il passivo e l'attivo della gestione C.M.A., sta a Voi tirare le somme e giudicare.

Per quanto ci riguarda, questo capitolo a cui abbiamo dedicato tanta parte della ns/ relazione è definitivamente chiuso; dilungarci ancora potrebbe apparire come un tentativo di giustificazione ai Vs/ occhi cosa che è lontanissima dai ns/ intendimenti, giacché possiamo affermare, senza timore di essere smentiti, che i ns/ rapporti con la Meridionale dalla sua scelta alla sua caduta, sono stati sempre ed esclusivamente finalizzati a salvaguardare gli interessi della Vs/ Azienda.

E passiamo all'altro argomento.

2: NUOVO CRITERIO DI TARIFFAZIONE AUTOBUS URBANI

Vi abbiamo illustrato innanzi come viene determinata la tariffazione per questi mezzi e quanta incidenza abbia la situazione dei sinistri per quantificare il premio.

Il 12/06/'80 Vi comunicammo che eravamo riusciti ad ottenere un sensibile abbassamento dello stesso da L.1.093.000 a L.

. / .



L.965.000 per bus.

Ciò fu possibile perchè era allora vigente la tariffa cosiddetta "volta per volta" che si basava sulla situazione di ogni Azienda di trasporto, premiando quelle che si adoperavano per ridurre la sinistrosità: una specie di "Bonus/Malus" delle auto e vetture.

Era un criterio giusto ed efficace che concedeva margini alle Compagnie ed agli Operatori e noi vedemmo così riconosciuti i ns/ sforzi per un' oculata ed efficiente gestione dei Vs/ sinistri.

Ma all'inizio dell'anno il C.I.P. ha rivisto questo criterio per i centri da 60 a 100 mila abitanti decidendo di abolire quel tipo di tassazione, instaurando quella "Fissa" e sganciandola dall'andamento dei sinistri e ciò fino al 31/12/'82.

Conti alla mano, questa bella pensata del C.I.P. costerà alla VS/ Azienda qualcosa come 60 milioni di Lire per anno assicurativo.

Ovviamente facemmo il possibile per tentare di ripristinare il vecchio sistema e per prima cosa ci consigliammo con un Giurista particolarmente addentrato in questi problemi, per avere un consiglio sulla linea da seguire per opporci "ope legis" alla decisione Ministeriale.

Egli ci sconsigliò di far produrre ricorso al T.A.R. delle Puglie da parte dell'A.M.A.T., inquanto, la controparte è la Presidenza del Consiglio di cui il C.I.P. fa parte e quindi, competente il T.A.R. del Lazio, salvo rafforzare il ricorso della Federtrasporti con un intervento "ad adiuvandum".

Allora il ns/ Titolare si recò personalmente a Roma per concordare con la Federtrasporti, il ricorso al T.A.R., ma fu informato che la stessa aveva già provveduto, collegialmente, a tale adempimento, ma che era, nel contempo, molto scettica su un esito favorevole del ricorso.

Ma non potevamo fare che aspettare la sentenza del T.A.R. del Lazio, ma come temevamo i dirigenti della Federtrasporti, questo ha recentemente rigettato il ricorso, non ritenendo validi i motivi della sua impugnazione (alligato n°2).

La Federtrasporti ha comunque già prodotto, nel merito, un "motivo aggiunto", consistente nell'invalidità che deriva al provvedimento C.I.P. dalla mancata conversione in Legge del decreto 2/01/'81 n°2 che costituisca presupposto dell'atto impugnato dalla federtrasporti.

Riprenderemo definitivamente l'argomento della tassazione al prossimo capitolo di questa relazione che riguarda la nuova copertura assicurativa per i Vs/ mezzi.

. / .



NUOVA ASSICURAZIONE R.C.V. PER GLI AUTOMEZZI A.M.A.T.

Potevamo aprire e chiudere questo capitolo con il confermarVi che la Meridionale ha cessato di esistere e che il suo portafoglio è stato assorbito dalla S.I.A.D. e passare oltre.

Infondo si tratta di un'operazione amministrativa non insolita, ed imposta dalla Legge che regola la R.C. obbligatoria e che, alla fine, non comporta alcuna grave conseguenza per l'A.M.A.T., vista la situazione dei sinistri pregressi.

Ma noi non potevamo accettarla e basta: sarebbe apparsa come una piccola ombra sui risultati raggiunti in oltre tre anni e mezzo di mandato, dei quali, con legittima considerazione per il lavoro svolto, con la presente, Vi stiamo dando contezza.

Dovevamo a tutti i costi tentare di mitigare l'aspetto insoddisfacente della questione e riteniamo di esserci riusciti.

Ci vorrebbero intere pagine per dettagliarVi quello che abbiamo fatto per raggiungere questo risultato: telex, telefonate, gite a Napoli (sede della S.I.A.D.), abbiamo sollecitato l'intervento di amici influenti presso le alte sfere del settore assicurativo ed infine siamo riusciti ad ottenere dalla S.I.A.D. che, trincerandosi dietro la sua possibilità di imporre lo stato di fatto avrebbe potuto a buon diritto rifiutarle le seguenti condizioni:

1. Oggetto dell'Assicurazione.

L'Impresa garantirà il risarcimento dei danni che la Contraente fosse tenuta a pagare quale civilmente responsabile, derivanti dalla circolazione dei propri automezzi su linee urbane, extraurbane, anche se attraverso i paesi limitrofi, compresi i servizi speciali e riservati.

La garanzia è operante:

- a) nel caso di impiego dei mezzi per esperimenti di prova e/o svolgimento di esercitazioni di guida del personale nonché per il traino di altri veicoli Aziendali in avaria;
- b) anche all'interno di depositi, delle autorimesse delle officine, della depositeria e dei locali tutti di proprietà e/o in uso all'A.M.A.T.;
- c) durante la sosta anche in momentanea e motivata assenza dell'autista, la manovra a mano, le prove, i collaudi e durante l'uso dei veicoli per servizi interni;

. / .



- d) anche al di fuori dei limiti urbani, per trasferimenti, trasporto dipendenti, gite aziendali, particolari servizi di emergenza nonché per tutti quei casi in cui, per esigenze di servizio, si rendesse necessario;
- e) durante la salita e discesa dei passeggeri da incendio dell'automezzo, da scoppi di pneumatici;
- f) nel caso in cui i passeggeri o passanti dovessero subire danni per distacco, rottura o sfondamento dell'arredamento, strutture ed attrezzature del mezzo.

2. Terzi Indennizzabili

- a) i passanti, i trasportati all'interno dei veicoli anche a titolo gratuito ed in soprannumero;
- b) gli Amministratori, i Dirigenti, ed i Dipendenti dell'A.M.A.T. nonché i parenti ed affini di questi ultimi;
- c) tutte le altre Aziende Municipalizzate, i loro Amministratori, Dirigenti e Dipendenti nonché parenti ed affini di questi ultimi;
- d) la garanzia è estesa anche ai danni cagionati agli indumenti ed alle cose di uso comune e personale indossate o portate nei mezzi da tutti coloro che sono considerati terzi.

3. Difesa Penale.

La Compagnia si impegna a rimborsare all'A.M.A.T. tutte le spese da essa sostenute nella difesa Legale Penale per fatti connessi alla circolazione stradale per tutti e tre i gradi di giudizio, - a condizione che il suo parco automezzi sia assicurato con la stessa Compagnia.

L'A.M.A.T. si impegna a segnalare preventivamente alla Compagnia il nominativo dei Legali da incaricare.

4. Limiti di Risarcimento.

500/100/100 milioni per ogni sinistro.

5. Comunicazione sinistri mortali.

In deroga all'Art. 10. delle G.G.A. le comunicazioni di sinistri mortali verranno effettuate dalla contraente, anche a mezzo del suo Broker, sia per telex che per telefono.

Seguono condizioni gestionali ed amministrative che per brevità tralasciamo.

. / .



Affidiamo chiunque ad ottenere simili condizioni che, seppure non alterano lo spirito della Legge 990, la Compagnia avrebbe avuto il diritto di rifiutare, concedendone, invece, anche qualcuna inesistente nelle vecchie polizze le quali sono recentemente scaturite dall'esperienza e dalla casistica riguardante il Vs/ parco.

Potremmo dire che abbiamo trasformato in una vittoria quella che alcuni cari amici volevano a tutti i costi fare apparire una disfatta, ma preferiamo onestamente ammettere che siamo stati facilitati in ciò dalla ottima situazione gestionale e dei sistemi che abbiamo presentato alla S.I.A.D. la quale conta molto sulla ns/ collaborazione per mantenerla e migliorarla e, inaspettato, dall'aiuto di alcuni funzionari dell'ex Meridionale, che, per effetto dell'assorbimento, sono passati alla S.I.A.D..

Anche la durata biennale del blocco può risultare vantaggiosa, giacchè, almeno per due anni, le ottime condizioni ottenute dalla S.I.A.D., non possano essere riviste.

Sull'impostazione assuntiva e gestionale sopra formulata, la S.I.A.D. ha adombrato la eventualità che l'A.N.I.A. dalla stessa interessata, possa gravare di soprappremio qualcuna delle condizioni sopra dettagliate.

Poichè urgeva la necessità di non più procrastinare la stesura della relazione, visto che l'imminente scadenza del 31/12 non può godere dei termini di compimento del rischio di cui all'art. 1901 C.C. ci riserviamo di informarvene prontamente e quindi di valutare insieme l'opportunità di accettare gli eventuali soprappremi.

Per quanto riguarda la tariffazione dobbiamo accettare quella nazionale abbondantemente illustrataVi insieme ai ns/ tentativi di far ripristinare la vecchia a Voi più favorevole salvo che la nuova iniziativa della Federtrasporti produca esito positivo.

Comunque abbiamo fiducia che il Ministero, di fronte ad un sicuro aumento della sinistrosità determinato dal disinteresse delle Aziende verso una politica intesa a contenerla, torni sulla sua decisione senza contare che se dopo i dati del censimento in corso Taranto dovesse superare i 300.000 abitanti, scattarebbe automaticamente nella fascia che prevede la Tariffazione più favorevole.

. / .



Un'ultima precisazione su questo argomento.

Una recente circolare Ministeriale (All. 3) vieta qualsiasi convenzione o intesa fra la Compagnia e l'Assicurato che comporti deroghe ai criteri di esenzione dei premi fissati dalla legge.

Pertanto, non resta altro che scegliere da parte Vs. il tipo di rateazione che intendete praticare per i Vs. mezzi e cioè:

1. ANNUALE (versamento in unica soluzione dell'intera annualità)
2. SEMESTRALE (con un aggravio sul premio netto del 4%)
3. QUADRIMESTR(" " " " " " " 5%)
4. TRIMESTRALE(" " " " " " " 6%)

Altre forme non sono ammesse.

Attendiamo di conoscere le Vs. decisioni in merito prima di concludere la trattativa.

STRUTTURAZIONE DELL'UFFICIO SINISTRI

Torniamo a trattare questo argomento così importante per esporVi i ns. suggerimenti onde ancor più migliorarlo sia sotto l'aspetto organizzativo che strutturale.

Per quanto riguarda la parte organizzativa, stiamo mettendo a punto criteri migliorativi ed innovativi nella modulistica onde portarla ad un livello di essenziale funzionalità.

Circa l'aspetto strutturale, visti i vantaggi economici che dall'impostazione da noi data al servizio, sono finora derivati all'Azienda, Vi sottoponiamo alcuni ns; consigli intesi a perfezionarlo.

Finora i Vs. sinistri attivi sono stati egregiamente ed efficacemente gestiti dai due legali che la C.A., come da ns. suggerimenti formulati con relazione del 18/4/78, deliberò di nominare nelle persone degli Avv. Santacroce e D'Ambrosio e questo fu uno dei primi passi verso la costituzione di un'Ufficio Legale dell'A.M.A.T. su cui vogliamo un po' soffermarci più avanti.

Intanto allo scopo di realizzare una maggiore speditezza dopo l'istruzione preliminare del sinistro attivo individuato col solito sistema collegiale(broker - liquidatore - funzio

. / .



nario dell'Ufficio Sinistri A.M.A.T.) suggeriamo l'immediato incarico al legale convenzionato con l'Azienda, il quale andrà a predisporre il tempestivo invio della rituale raccomandata al responsabile del sinistro.

Abbiamo volutamente detto: "al Legale", perchè intendiamo proporVi di unificare tutti i sinistri nelle mani di uno dei due avvocati di cui sopra a Vs. scelta.

Ciò comporterà un maggior impegno dello stesso verso l'Azienda oltre a consentire compensi che, a causa dell'unificazione, diventerebbero più stimolati.

A tal proposito ci permettiamo di proporVi la revisione della delibera n. 147 del 24/05/'78 sia per quanto riguarda la durata dell'incarico al legale di fiducia, e sia anche in ordine all'onorario ed alle spese dello stesso a cui per effetto di tale delibera dovrebbe rinunciare in caso in cui il recupero del risarcimento attivo non andasse a buon fine, salvo compensazioni con le parcelle relative a sinistri definiti.

Vi consigliamo di dare quindi al mandato del legale una durata ragionevole e di chiarire anticipatamente il criterio da seguire in ordine agli onorari relativi a sinistri irrecuperati, altrimenti potrebbe verificarsi il caso che il legale insoddisfatto del mancato compenso del lavoro che comunque ha svolto, per il recupero delle spese sopportate, ci ti l'Azienda.

E' una cosa che ci riguarda solo per i suoi riflessi sul buon funzionamento del servizio e sulla quale spetta solo a Voi una decisione.

Per quanto riguarda il penale di cui si occupa l'Avv. C. Petrone, non possiamo che, come per il civile, esserne soddisfatti, sia per la speditezza e l'impegno (nei limiti consentiti dalla natura e gravità del fatto) che egli imprime alle pratiche e sia anche per la rara e lodevole prassi di informarci sul decorso di essi.

Indubbiamente con la istituzione del repertorio sinistri da noi consigliato, al posto di un sistema molto meno pratico che consisteva nell'elencarli sotto il nominativo dell'autista interessato all'incidente, in uso al momento del ns. mandato, abbiamo consentito una velocizzazione ed efficacia



al servizio e che ha prodotto i vantaggi che abbiamo innanzi evidenziati a cui va aggiunto quello non meno importante di dover trattare con una sola Compagnia.

Con la ns. proposta di affidare le pratiche dei sinistri attivi a due Legali che ora proponiamo di ridurre ad uno solo, abbiamo portato avanti il ns. progetto, che da sempre perseguiamo, e cioè quello di proporVi la creazione di un vero e proprio Ufficio Legale A.M.A.T. alla guisa di altre Vs. Consobrelle come l'A.T.C. di Bologna ha affidato all'efficientissimo ed onnifacente avv. Agostini che abbiamo avuto il piacere di conoscere.

E' ovvio che i compiti di tale Ufficio non si limiterebbero ai soli sinistri, ma abbraccerebbero tutta la vasta gamma di rapporti dell'Azienda sotto l'aspetto Legale, con il personale, i Sindacati, i fornitori, il Broker etc.

Per quanto riguarda specificatamente il ns. rapporto di consulenza in attesa che i ns. consigli vengano da Voi recepiti ci preme per ora apportare gli ulteriori miglioramenti innanzi specificati, alla struttura di cui disponiamo ed a cui efficacemente attende il Sig. Gaita .

RESPONSABILITA' CIVILE VERSO TERZI E VERSO I DIPENDENTI

Trattando la R.C.A. abbiamo accennato a questa garanzia della quale è la matrice, per il vasto aspetto di eventi dannosi che copre, si può affermare che nessuno può ritenersi al disopra di essa: dal padre di famiglia al professionista all'imprenditore ecc.

A tal proposito si usa dire che anche solo respirando si può recar danno ad altri.

FigurateVi se per un'Azienda come la Vs. potevamo trascurare lo studio di un simile rischio.

Al punto f) della ns. relazione del 9/12/'80 Vi informavamo che avevamo iniziato detto studio evidenziandoVi le difficoltà tecniche che dovevamo superare a causa della sua complessità e Vi promettavamo che l'avremmo portato a conclusione entro il 1981.

Purtroppo non vi siamo riusciti, non certo per ns. indolenza, ma perchè la sola preparazione degli elementi di base su cui impostare le premesse tecniche del rischio, ci ha impegnati per mesi.



Con ns. del 7/04/'81 Vi mettevamo al corrente di questa necessità e Vi alligavamo un questionario che purtroppo soltanto l'11/09 ci è stato restituito con i dati da noi richiesti.

Con questi elementi abbiamo iniziato la vera e propria preparazione e lo studio del rischio.

Nel frattempo, non potendo contare su un'esperienza specifica riguardante un Ente Pubblico, abbiamo sentito sull'argomento illustri giuristi particolarmente versati sulla vasta materia della R.C.T., abbiamo consultato pubblicazioni e riviste specializzate e, infine, abbiamo organizzato la citata gita a Bologna, proprio per avere qualche spunto dalla Vs. Consorella di quella città, ma che invece non abbiamo avuto.

Abbiamo man mano raccolto tutte queste informazioni e sulla scorta delle stesse, chiesto il parere di grossi complessi assicurativi nazionali e stranieri, compreso un Lloyd Broker di Londra.

Lo studio va avanti con scambio di delucidazioni e chiarimenti con gli stessi.

Quando, infine, saremo in grado di farlo, Vi sottoporremo i risultati e valuteremo insieme la opportunità e la convenienza per l'Azienda di realizzarlo.

DANNI DA INQUINAMENTO

Anche a questo rischio, che completa quello R.C.T./R.C.O., ci siamo interessati nell'eventualità che l'A.M.A.T. possa esser Vi esposta, prescindendo dalla esistenza di un depuratore.

Ma per far ciò abbiamo bisogno che ci venga reso compilato il questionario che Vi inviammo il 3/06/'81 e che Vi sollecitammo con ns. del 3/09/'81, ma che ancora non ci è pervenuto.

Vi preghiamo di farcelo avere al più presto, perchè solo una perizia tecnica che l'A.N.I.A. può disporre, una volta in possesso dei dati richiesti può darci una reale portata di una esistenza o meno di una probabilità di rischio da inquinamento da parte della Vs. Azienda.

Se tale perizia dovesse risultare negativa o si decidesse comunque, di trascurare questa garanzia siamo pronti ad addossarcene le spese.

. / .



GARANZIA KASKO

E', come noto, una forma assicurativa che prevede i risarcimenti dei danni al proprio mezzo per sinistri non causati da Terzi.

Essendo molto costosa e disponendo l'A.M.A.T. di un of^ficina per la riparazione dei mezzi danneggiati, dub^btiamo che possa interessarVi.

Ve l'abbiamo segnalata per completare il discorso sulla R.C.T. da cui in forma indiretta deriva e per anticiparVi che di questa garanzia Vi parleremo congiuntamente in occasione della presentazione della relazione RCT/RCO con riferimento anche alla posizione dei conducenti per danni causati agli autobus per loro colpa.

Vi abbiamo esposto dettagliatamente in ns. programma sull'immediato futuro che va a completare il ns. intendimento di seguire costantemente le polizze già in atto confrontandole con eventuali mutazioni nei termini e nei valori di rischio non ch^è di circostanze e situazioni nuove che potrebbero insorgere nella vita della Vs. Azienda, potenzialmente esposte al rischio.

C O N C L U S I O N I

Abbiamo tanto dettagliatamente e diffusamente trattato gli argomenti man mano che si presentavano che riteniamo superfluo per noi e per Voi riepilogarli.

Desideriamo però tornare sulla ns. richiesta di istituire una commissione sia pure ristretta che si occupi di questioni assicurative: ciò agevolerebbe il ns. lavoro ed il ns. contatto con l'Azienda evitandoci perdite di tempo per la individuazione e la ricerca della persona interessata all'argomento che intendiamo trattare e che essendo così sempre le stesse avrebbero una migliore cognizione del problema da noi sottoposto.

Ed ora ci permettiamo di ritornare su un argomento già trattato con la ns. relazione del 9/12/'80 e che riguarda la durata del ns. mandato.

Il lavoro di un broker comporta sempre tempi lunghi di attuazione proprio per la peculiarità di esso.

Fra lo studio, l'impostazione e la realizzazione della eventuale copertura assicurativa (vedi R.C.T./R.C.O.) passadel tempo, sicchè potrebbe capitare che il termine del mandato con cessogli finisca prima che il suo lavoro si realizzi.



La precarietà del rapporto con la sua Clientela si risolve a danno della sua tranquillità, creandogli esitazioni sulla convenienza di impostare programmi importanti che richiedono tempo e soprattutto mortifica la sua professionalità senza contare che la sicurezza di un rapporto più duraturo lo porrebbe al disopra di continui attacchi palesi ed occulti alla serenità del suo lavoro, che provengono da "avances" sia pure inconsistenti e strampalate di sedicenti concorrenti o di loro organizzazioni.

Vi preghiamo quindi di voler esaminare la possibilità di elevare ad almeno 3 anni il periodo del ns. mandato, e ciò nell'interesse di tutti.

Ed in chiusura di questo ns. lungo ed impegnativo lavoro ci sia permessa una rispettosa ma ferma puntualizzazione.

Per oltre tre anni abbiamo dedicato larga parte della ns. attività a curare gli interessi assicurativi dell'A.M.A.T. ed abbiamo la coscienza di averlo fatto con scrupolo e particolare diligenza, data l'importanza della Cliente, a cui abbiamo chiesto e chiediamo, come contropartita, esclusivamente un'assoluta totale ed incondizionata fiducia.

Ma se questa fiducia dovesse soltanto essere scalfita, se Voi, cioè, foste in condizioni di dimostrare inconfutabilmente, che abbiamo fatto prevalere i ns. interessi su quelli dell'Azienda, saremmo noi a renderVi il mandato immediatamente, prescindendo dalla sua durata.

Ma, fino ad allora chiediamo anzi, osiamo dire, pretendiamo la massima considerazione professionale e personale.

Non contestiamo a nessuno di quelli che a vario titolo amministrano l'Azienda, il diritto-dovere di chiederci conto in ogni momento del lavoro che per essa svolgiamo, ma a noi e solo a noi.

Siamo disponibilissimi, quindi a dare chiarimenti a chiunque di essi su ogni atto che riguardi l'Azienda, sia esso costituito da un programma di copertura o, semplicemente, da un preventivo, ma non possiamo attendere che tali atti vengano discussi con altri giacchè dovrebbe essere chiaro a tutti che, una volta affidato un mandato ad un consulente, questi diventa l'unico interlocutore dell'Azienda in questioni assicurative.

. / .

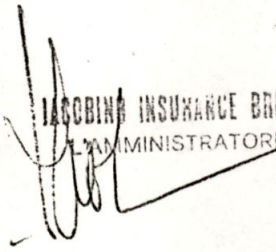


E siamo veramente alla fine di questa ns. relazione che, ci accorgiamo, è risultata più lunga di quanto avessimo pensato, ma erano tanti, vecchi e nuovi, e diluiti in così lungo arco di tempo, che non potevamo sottrarci a trattarli uno per uno e dettagliatamente gli argomenti oggetto di questa relazione.

Vi ringraziamo per l'attenzione prestataci e chiudiamo augurando a tutti Voi, Consiglieri, Dirigenti, Funzionari, Dipendenti, un anno di sereno e proficuo lavoro per le migliori fortune dell'Azienda a cui con diverso apporto tutti noi attendiamo.

Distinti saluti.

Alligati: n.


IACOBINI INSURANCE BROKERS S.r.l.
AMMINISTRATORE UNICO



All. 1) SITUAZIONE SINISTRI PREGRESSI IN CORSO DI LIQUIDAZIONE
AL 10/11/1981 (Fondo di Solidarietà)

Su un numero complessivo di sinistri dal 1978 al 10/11/1981 di 2.060, sono in via di definizione:

Aprile / Dicembre 1988		Nessuno	
Anno 1979	A personenn^ 17	a cose n^ 2	
Anno 1980	" " " 42	" " " 8	
Anno 1981 (al 10/11)	" " " 101	" " " 66	

Citazioni complessive della gestione C.M.A. (Aprile '78/10 Nov.81)

Anno 1979	n^9
" 1980	" 5
" 1981	" 6
Tot.	20

PENALE

Anno 1979	n^4
" 1980	" 3
" 1981	" 5 (di cui 3 mortali)
Tot.	12 (di cui 6 ammortati ed 1 mortale archiviato)

N.B.: Le cifre su esposte potrebbero contenere errori e/o omissioni, ma che non muterebbero sostanzialmente la situazione esposta.

La presente copia, composta di n. 29 facciate, è conforme all'originale esistente presso questo Ufficio.

Taranto, il 16 GEN. 1982



IL FUNZIONARIO SUPERIORE
(Franco FERRANTE)