SENATO DELLA REPUBBLICA

VII 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)

Resoconto stenografico

4ª SEDUTA

GIOVEDÌ 17 NOVEMBRE 1977

Presidenza del Presidente de' COCCI
indi del Vicepresidente FELICETTI

INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE . . . . *Pag.* 47, 50, 55 e *passim*
CAPPELLI (*DC*) 62, 63
DE MICHELIS (*PSI*) . . . 55, 56, 57 e *passim*
DONAT-CATTIN, *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato* . . 47 e *passim*
FELICETTI (*PCI*) . . . . 50, 51, 52 e *passim*
MORO Paolo (*DC*) 61, 62

Interviene, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, Donat-Cattin.

La seduta ha inizio alle ore 10,30.

F E R R U C C I , *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

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

Conosciamo gli impegni del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e pertanto gli siamo grati per aver trovato il modo di essere venuto a illustrarci la situazione. Do pertanto senza ulteriore indugio la parola al ministro Donat-Cattin.

D O N A T - C A T T I N , *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* So che ieri ha riferito alla Commissione il direttore generale Gradi sulla base di una relazione che era stata con me concordata. Per non farvi perdere tempo mi rimetto a quella relazione, aggiungendo pochissime cose, anche perchè ritengo che l'audizione più importante ed efficace in una indagine di questo tipo possa essere fatta, da chi ha responsabilità dell'Esecutivo, al termine e non all'inizio dei lavori, nel senso che, dopo aver sentito e vagliato gli indirizzi e le osservazioni degli operatori, degli studiosi e comunque di coloro che di questi problemi si occupano, è allora possibile precisare, su questioni che altrimenti bisognerebbe immaginare artificiosamente, la posizione del Governo sulle situazioni emerse. Anche rispetto ad una serie di dichiarazioni esterne, delle quali bisognerebbe che ciascuno si assumesse la responsabiltà, che tendono a indicare nel Ministero dell'industria una sorta di Ministero di protezione di non si sa quali interessi delle compagnie assicuratrici, tengo a precisare qui che, dopo una serie di anni, attuata pacificamente la introduzione dell'assicurazione obbligatoria, in questo periodo sono state apportate notevoli innovazioni legislative e amministrative in materia. La relazione del direttore generale le ha elencate: abolizione delle assicurazioni RC-auto con tariffa fissa e introduzione delle cosiddette formule personalizzate che prevedono un minor onere nei confronti degli assicurati che non abbiano causato sinistri; la legge di miniriforma, di cui ho letto su « Paese Sera » che dovrebbe ancora essere attuata perchè nessuno l'ha portata avanti; il decreto ministeriale che esclude l'applicazione della formula tariffaria a sconto condizionato con reintegro di premio in caso di sinistro; il decreto ministeriale che approva il modulo di denuncia di sinistri al quale è collegato il risarcimento da parte dell'assicuratore entro un tempo massimo di 60 giorni per i danni a cose; il decreto del Presidente della Repubblica che eleva la misura dei massimali minimi obbligatori di garanzia.

Sono in corso di realizzazione i seguenti provvedimenti: il decreto del Presidente della Repubblica che approva nuovi modelli di bilancio per le imprese di assicurazione; il decreto ministeriale che, in adempimento della legge n. 39 dello scorso febbraio approva nuovi modelli di bilancio per l'esercizio dell'assicurazione di responsabilità civile auto e il decreto che fissa le misure minime e massime dei caricamenti, nonchè la quota massima da destinare ad oneri provvigionali (di prossima emanazione), mentre siamo in attesa, avendo presentato le relative proposte, di una deliberazione del CIPE che stabilisca le quote minime e massime di ogni tipo di investimento a fronte delle riserve tecniche RC auto; infine il decreto del Presidente della Repubblica che approva il nuovo regolamento di esecuzione della legge 24 dicembre 1969, n. 990, a seguito delle modifiche apportate con la legge 26 febbraio 1977, n. 39.

Sapete anche che è stato ripreso, modificato e portato avanti, il disegno di legge sulla prima direttiva comunitaria, passato per questo ramo del Parlamento e giacente ora alla Camera che deve concluderne l'esame.

All'interno di tale disegno di legge per l'attuazione della prima direttiva comunitaria

sono sorti dei problemi per gli operatori del Ministero, cioè gli ispettori, assai ridotti di numero. So che ieri, nell'incontro che avete avuto col direttore generale Gradi, sono stati fatti paragoni con la situazione di altri Paesi. La situazione, a questo proposito, è che in Francia ci sono più di 200 ispettori e in Germania 300, mentre noi ne abbiamo 18, avendo raccolto tutte le forze disponibili ed essendo anche obbligati a non utilizzarli tutti in lavori ispettivi. Questi 18 ispettori, che dovrebbero aumentare, ancorchè nel definire in sede parlamentare il disegno di legge siano state ridotte le cifre proposte dal Ministero (e faccio presente che non è intervenuto il Ministero del tesoro, ma è stata la Commissione a ridurre) saranno ancora insufficienti. È stata fatta anche presente la questione per cui non c'è soltanto un problema di numero, ma anche un problema di agibilità e di essere liberati da altre incombenze che sono proprie della funzione ministeriale. Sotto questo aspetto e dopo aver sentito questi operatori, si sta elaborando una idea di successiva modificazione, proprio perchè vorremmo tener presente che il compito essenziale del Ministero è quello della vigilanza e del controllo delle società e delle compagnie, controllo e vigilanza che si possono fare soltanto se lo strumento è idoneo. A questo proposito l'idea che va facendosi strada è quella di avere, non certo nel quadro INA, un organismo del tipo SACE, cioè quello che è stato messo in movimento per il commercio con l'estero, che abbia, in altre parole, compiti specifici da cui non può essere distratto, con una relativa autonomia nell'azione. Questo lo dico perchè, al di là della innovazione legislativa per la quale è in stato di avanzata formazione una legge generale di riforma, verso la quale, per la verità, non abbiamo spinto molto, tenuto conto che sembrava essere emersa la volontà del Parlamento di interessarsene direttamente attraverso questi primi atti dell'indagine (e quindi ci è sembrato poco rispettoso farla precedere dalla presentazione di un disegno di legge governativo che non fosse quello della miniriforma) ciononostante i lavori sono andati avanti e si può dire che siano ormai quasi conclusi: il progetto è lì, in attesa della lunga lena dei lavori parlamentari.

Lo noto perchè, di solito, il controllo sul Governo si esercita nella sollecitazione di atti dell'Esecutivo da parte del legislativo, che di solito nascono dalla differenza che esiste tra il dire una cosa e il farla; questa volta mi permetto di far presente al signor Presidente e a tutti i componenti, senatori e deputati, di questo Comitato, che noi abbiamo una certa sollecitazione da rivolgere, dopo aver sentito le parole di introduzione del presidente de' Cocci, perchè i tempi di lavoro della Commissione non siano eterni, poichè non si può andare avanti con interventi legislativi spezzettati e riteniamo che, essendo quasi pronto il lavoro definitivo, le deliberazioni del Parlamento per un unico disegno organico possono essere quelle di riforma del sistema di assicurazione obbligatoria.

Il secondo punto che voglio sottolineare, oltre a quello degli interventi di tipo legislativo, anche coi mezzi limitati coi quali ci troviamo a operare, è l'attività di controllo che ha portato all'espulsione di tre imprese dal campo e, al presente, ci fa trovare alle prese con una serie già definita di altre sette società che secondo i rilievi fin qui compiuti dovrebbero vedere instaurata la pratica di contestazione della loro situazione per giungere quindi alla revoca dell'autorizzazione. Naturalmente, l'inizio di una procedura di questo tipo non significa che si arrivi ad una conclusione sempre negativa; può darsi che, prolungando i tempi, si possano trovare quei mezzi finanziari che permettano il risanamento di situazioni che noi riteniamo gravemente compromesse.

Sotto questo aspetto esiste poi un'ottava compagnia per la quale, nei prossimi mesi, approfondiremo l'analisi della situazione. Nè credo che con questi interventi il campo sia stato del tutto arato, nel senso che non possiamo che riferirci alla limitata quantità di personale che è impiegabile in questa direzione, con la conseguenza di tempi più lunghi per esplorare tutto l'orizzonte che abbiamo davanti.

È abbastanza diffusa l'opinione che all'elenco delle dieci compagnie di assicurazione di cui tre liquidate e sette per le quali è

in corso un'azione ispettiva, si debba aggiungere un elenco di un altra trentina di compagnie per completare l'orizzonte di quelle che non sono in ordine.

Preciso però che si tratta di una valutazione di estrema approssimazione. Una più precisa valutazione richiederebbe tempi brevi se avessimo personale sufficiente, ma allo stato attuale, anche se fosse approvata una legge che permettesse di adeguare il nostro personale ispettivo alle esigenze reali, prima di potere avere effettivamente il nuovo personale potrebbero passare anni, non soltanto mesi. Possiamo quindi affermare senza timore di smentita che per arrivare a valutare con esattezza tutto il quadro relativo all'attività svolta dalle aziende che gestiscono l'assicurazione obbligatoria sugli autoveicoli, ci vorranno certamente degli anni. Devo ripetere in questa sede quanto ho già avuto occasione di dire, e cioè che prima dell'avvio di una seconda fascia di procedure di revoca dobbiamo risolvere alcuni problemi che sono stati esposti abbastanza vivacemente nel corso dell'attuazione delle prime procedure che sono state instaurate. Il numero dei lavoratori coinvolti nelle vicende delle sette compagnie di assicurazione inquisite si aggira tra i 700 e gli 800. Le questioni insorte sono note: l'ANIA ritiene che il carico di personale da assorbire è eccessivo ma la legge pone dei criteri di giudizio al riguardo, che rendono il problema di difficile soluzione.

Sono stati presi contatti con la stessa ANIA per cercare soluzioni globali anzichè esaminare il problema azienda per azienda. Credo che occorrano alcune settimane prima che sia chiaro il quadro degli eventuali provvedimenti — di tipo amministrativo o anche di tipo legislativo e che naturalmente saranno esposti preventivamente al vostro esame — che diano l'opportunità di mettere in atto le misure necessarie, garantendo al personale che non perderà l'impiego in conseguenza degli interventi per scioglimenti o revoche di concessioni. Il concetto che abbiamo sempre espresso all'ANIA è il seguente: se l'ANIA, o qualsiasi singola società, ritiene di avere esuberanza di personale, deve intavolare la sua giusta vertenza con la controparte, dichiarando quante persone occupa oltre il necessario, e ad esse si cercherà di provvedere nel migliore dei modi. Ma non possiamo permettere che si facciano dipendere i problemi del personale dai provvedimenti di revoca, perchè in tal modo costringiamo i sindacati ad allinearsi con le compagnie « revocabili » e quindi in difesa di posizioni aziendali che sono dannose per l'intero settore e perciò assolutamente da eliminare. Il che sarebbe comprensibile dal punto di vista umano e sindacale poichè chi presta la sua opera alle dipendenze di una azienda non è responsabile della gestione della stessa azienda; ma una tale posizione rischia di falsare tutto il quadro creando forti preoccupazioni nell'assumere iniziative. Credo che entro la fine dell'anno, al massimo entro il mese di gennaio dell'anno prossimo, dovremo discutere questi aspetti per giungere ad una loro precisa definizione. Intanto porteremo avanti la serie di procedimenti che ho prima enunciato. L'ultima questione riguarda le preoccupazioni che si nutrono in ordine ad alcune attività, verso le quali abbiamo anche rivolto taluni atti ispettivi, ma senza poter giungere ai necessari approfondimenti per la nota limitatezza del personale, svolte da compagnie che fanno capo all'Istituto nazionale assicurazioni, che è un ente pubblico.

Abbiamo un bilancio dell'Assitalia che per il 1976 registra una passività di 800 milioni. Ma un più attento esame compiuto in sede di ispezione di bilancio mette in luce taluni artifici che, sia pure corretti formalmente dal punto di vista contabile, sono stati usati per coprire una perdita effettiva di esercizio di circa venti miliardi.

Stando alle indiscrezioni, alle notizie informali che si riesce a captare, l'esercizio 1977 risulta ancora peggiore. Noi ci troviamo ancora nella necessità di esaurire una certa fase ispettiva da un lato e di cercare di acquisire i mezzi necessari per essere più attenti in questa direzione, mentre si sono intrecciate gravi vicende alle quali si è interessata la magistratura: mi riferisco alle vicende dell'Assifin e della Praevidentia, che in qualche modo sono sempre collegate all'Istituto, ente pubblico.

Questi aspetti preoccupano e pongono in evidenza la necessità di approfondire i dati

e gli elementi di cui siamo in possesso e la opportunità di realizzare (secondo indirizzo del Ministero) una fase nella quale si distingua la gestione dell'ente pubblico dalla gestione delle società che sono di diritto privato, in modo che si possa vedere fino in fondo come stanno le cose.

Non aggiungo altro perchè, ripeto, la relazione del direttore generale delle assicurazioni, che può essere allegata agli atti della nostra indagine come relazione congiunta, è molto ricca di precisi dati, la cui lettura è indubbiamente più utile di una loro ripresentazione orale.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Ministro per la sua esposizione contenuta nei limiti che riteniamo ottimali. Naturalmente i colleghi possono porre le loro domande alle quali il Ministro risponderà subito o in un secondo momento attraverso un documento integrativo. Ciò sarà stabilito al termine degli interventi dei colleghi.

FELICETTI. Ringrazio il signor Ministro per la cortesia che ci ha usato partecipando a questo nostro incontro che dovrà aiutarci a comprendere meglio la situazione per attendere opportunamente ai compiti che il Parlamento ci ha affidato chiamandoci a svolgere questa indagine.

Vorrei precisare che sono stato tra coloro che hanno sottolineato l'importanza di una esposizione introduttiva da parte del signor Ministro, sulla situazione del settore. E vorrei precisare la logica della nostra richiesta.

In sostanza ritenevamo che fosse utile ed importante per i nostri lavori avere di fronte il quadro della strategia che il Governo intende adottare nei confronti dei problemi che agitano il settore.

Ieri il direttore generale delle Assicurazioni private e di interesse collettivo del Ministero dell'industria ha trattato argomenti importanti, molto rilevanti, che tuttavia erano in parte già noti. A noi interessava la sostanza politica del discorso· e questa non poteva esserci illustrata che dal rappresentante del Governo, sulla base delle grandi linee di intervento che si intendono portare avanti rispetto ad una situazione che è preoccupante, come si rileva dalle dichiarazioni rese dallo stesso ministro Donat Cattin questa mattina di fronte alla nostra Commissione. È preoccupante per la situazione delle sette nuove società per le quali si sta avviando la pratica della contestazione, che crea problemi non soltanto ai 700/800 dipendenti di cui si è detto, che sono, credo, i dipendenti delle direzioni delle compagnie in questione. Ma bisogna precisare che tale numero è destinato ad aumentare poichè una situazione di questo tipo coinvolgerebbe anche le organizzazioni periferiche. Teniamo presente che a livello di agenti i problemi sono limitati perchè questi possono essere recuperati dal mercato in vario modo: ma lo stesso non può avvenire per i dipendenti delle agenzie, per i quali il problema è molto più drammatico. Rispetto alla situazione delle circa trenta compagnie di assicurazione che non sarebbero in ordine con le disposizioni vigenti e sulle quali c'è quanto meno una attenzione vigile da parte del Ministero, devo dire che la notizia di un interessamento dell'ANIA all'ipotesi della costituzione di una sorta di consorzio per procedere al risanamento di quelle imprese ci sembra molto interessante e riteniamo che su tale idea si debba lavorare con immediatezza e concretezza. Ci sembra difficile infatti trovare un'altra via che conduca al recupero di quelle aziende, recupero che dovrebbe comunque pervenire alla possibilita di bloccare i loro portafogli, che non è cosa facile, comportando questo obiettivo problemi giuridici di enorme rilievo che mettono in discussione anche il rapporto tra impresa assicuratrice e assicurato.

Il nodo centrale fa capo proprio al portafoglio, e comporta una serie di situazioni non facilmente solubili. Invece la creazione di una sorta di finanziaria (che dovrebbe mantenere le sigle delle singole compagnie) capace di realizzare certe forme consortili tra le compagnie, anche per raggiungere delle economie di gestione, costituisce una ipotesi forse più interessante, sulla quale sarebbe necessario avviare un discorso concreto a breve scadenza.

Fino ad ora si tratta di un'idea molto generica, in relazione alla quale hanno fatto dichiarazioni anche alcuni rappresentanti del-

l'ANIA. Io credo che su di essa sarebbe opportuno stringere i tempi perchè riesce sempre più difficile frenare la flessione in atto, che riguarda in modo particolare il settore delle imprese costituite nell'ultimo periodo, dopo l'entrata in vigore della legge n. 990, che non hanno retto alla prova.

Anche perchè si tratta di compagnie che non avevano gruppi manageriali sufficienti, non avevano capitali che, invece, hanno cercato attraverso la propria immissione sul mercato assicurativo di rastrellare per dirottarli in altri settori.

Quindi, su questa che è una delle questioni centrali, vorremmo che ci fossero dati maggiori elementi di conoscenza, onorevole Ministro, in quanto si tratta di una delle chiavi più importanti per risolvere la situazione di crisi di fronte alla quale si trova oggi il mercato. Così come una chiave è rappresentata senza dubbio dal problema della vigilanza. Stamattina abbiamo ascoltato per la prima volta un discorso assai importante relativamente ad una ipotesi di riassetto dell'Istituto della vigilanza. Questa idea della Sace è interessante e su di essa bisogna lavorare. Però, ciò comporta una dipendenza dell'Istituto della vigilanza rispetto all'INA...

DONAT-CATTIN, *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* Parlando della Sace, però ho fatto anche una precisazione.

FELICETTI. ... perchè, evidentemente, se l'INA deve essere controllata, non può assolvere alla funzione di controllare. Siamo molto interessati alla ipotesi di una aggregazione dell'attività del conto consortile, del fondo vittime della strada e dell'Istituto della vigilanza proprio nella logica di una unificazione di tutti questi temi che tendono a determinare l'intervento pubblico rispetto ad un settore sul quale, evidentemente, una possibilità di vigilanza deriva non soltanto dal numero degli addetti alla vigilanza stessa, che pure è problema di grande rilievo. Al riguardo mi sia consentito un inciso. Non mi risulta che in sede di discussione al Senato sia stata effettuata una riduzione delle previsioni ministeriali in fatto di organico. La nostra parte politca, ad esempio, aveva sostenuto l'opportunità di un allargamento delle previsioni ministeriali; ci fu detto che non era possibile andare oltre quella previsione. Non è stata accolta, quindi, la richiesta da noi avanzata di un allargamento dell'organico che ritenevamo ancora insufficiente nelle previsioni governative; però, certamente, una riduzione in sede di Commissione industria del Senato non c'è stata.

Dicevo, comunque, che a nostro giudizio non è solo una questione di numero di persone impiegate, quanto è rilevante il problema della qualità. Se vogliamo vigilare su imprese che hanno gruppi manageriali di grande competenza, di grande validità e grande esperienza (spesso anche troppo esperti in operazioni finanziarie che non ci lasciano del tutto tranquilli — come dicemmo anche ieri in occasione dell'audizione del Direttore generale — operazioni di trasferimenti di pacchetti azionari un po' strane, se così posso dire, che investono compagnie di non piccolo rilievo e che, se entrassero in crisi determinerebbero uno sconvolgimento del mercato in quanto interesserebbero non poche decine di migliaia ma finirebbero per interessare molte centinaia di migliaia, forse alcuni milioni di utenti nel nostro Paese); ecco, se vogliamo questa vigilanza, l'idea è interessante· su di essa dobbiamo lavorare e, forse, sarebbe bene conoscere meglio quali sono gli orientamenti del Governo possibilmente esaminando le nostre esigenze rispetto a quelle straniere.

È un lavoro questo che faremo nel corso della nostra indagine; ma è necessaria una maggiore possibilità di confronto su ipotesi concrete e non su ipotesi appena accennate.

Lo stesso discorso vale per l'altro problema rappresentato dalla grande riforma. Ricordo che al riguardo avemmo un confronto di opinioni con l'onorevole Ministro in occasione della discussione della miniriforma alla Camera. Anche in quella circostanza il Ministro si pose il problema se la ipotesi della grande riforma da parte del Governo dovesse essere presentata al Parlamento prima delle conclusioni della indagine parlamentare o successivamente alla conclusione della stessa. Allora la questione venne risolta nel senso

che il Governo si impegnò a presentare il proprio progetto entro il mese di luglio del 1977, se non altro per fornire alla stessa Commissione d'indagine una bozza, una ipotesi di lavoro sulla quale approfondire l'indagine della nostra Commissione.

Ora ci viene riproposto lo stesso dilemma dal quale sembrava fossimo usciti in occasione della discussione sulla miniriforma: il Ministro partì dallo stesso discorso che ha fatto oggi e giunse alla conclusione che ho ricordato. Sarebbe, quindi, a nostro avviso opportuno — visto che a quanto ci ha detto il Ministro, il materiale è già pronto — che questo materiale venisse messo a disposizione della Commissione di indagine interparlamentare; se non si vuol procedere alla presentazione ufficiale del progetto di legge, quanto meno il lavoro preparatorio che è stato compiuto dal Ministero dovrebbe essere reso noto alla Commissione, anche perchè avremmo la possibilità così di conoscere gli intendimenti del Governo rispetto al superamento definitivo dei problemi connessi alla gestione di questo settore, la cui soluzione certamente con la miniriforma ha avuto un avvio importante.

Non siamo certamente tra coloro che sottovalutano il notevole valore della mini riforma anche perchè per essa ci siamo battuti: la dobbiamo indubbiamente considerare come un importante momento di intervento dello Stato verso la regolamentazione di questo settore. Tuttavia, esistono problemi rispetto ai quali — anche per il sovrapporsi di provvedimenti intervenuti in vari momenti successivi e insufficientemente coordinati tra loro — una definitiva sistemazione del settore della RCA obbligatoria, a nostro avviso, si pone con indubbia urgenza. Il Governo in parte ha dato attuazione, e in parte sta preparando decreti per il varo definitivo e complessivo della miniriforma; ma si registrano grossi ritardi, onorevole Ministro, nella sua attuazione definitiva. Ci è stato detto che bisogna tener conto dei tempi tecnici. Ma, sinceramente, non si ha ancora l'impressione che, nel rapporto tra utenti e imprese, tra danneggiati e imprese, tra collettività ed imprese, sia emerso quel tanto di nuovo che con la miniriforma abbiamo introdotto.

Certo, esistono difficoltà derivanti, evidentemente, dalla condizione in cui si trova ad operare la Direzione generale: la deficienza di organico, probabilmente, può suggerire una spiegazione di questi ritardi. Ma si tratta di spiegazioni che non sono, a nostro giudizio, del tutto sufficienti e che ci preoccupano non poco. Anche il discorso degli investimenti, per esempio, è una questione di grosso rilievo, rispetto alla quale non può essere sufficiente fornire, come spiegazione, le difficoltà in cui si trova la Direzione generale.

D O N A T - C A T T I N , *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* Da più di un mese siamo in attesa delle decisioni del CIPE: speravo di definire la questione martedì, ma il tutto è stato rimandato alla fine del mese.

F E L I C E T T I . In questo ritardo, onorevole Ministro, c'è la spiegazione di un fenomeno di non poco rilievo. Nel 1977, la misura dei depositi bancari delle imprese di assicurazione è stata elevatissima; avremmo potuto procedere, sul terreno degli investimenti, in maniera più rigorosa e puntuale.

Ritengo inoltre che l'onorevole Ministro ci debba anche esprimere, oggi, il proprio orientamento circa la richiesta di aumenti tariffari avanzata dalle compagnie di assicurazioni per il 1978. Abbiamo giudicato in modo non positivo la concessione della proroga di un mese alle compagnie per la presentazione delle tariffe. La logica della data del 30 settembre, introdotta nella miniriforma, era una logica che tendeva ad evitare che in materia tariffaria si pervenisse a decisioni proprio alla immediata vigilia dell'inizio del nuovo anno; volevamo avere più tempo per un più compiuto approfondimento del problema che riveste grande importanza per l'opinione pubblica. Lo scivolamento, imputato a difficoltà incontrate da parte del Conto consortile . . .

D O N A T - C A T T I N , *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* Lo scivolamento è derivato dal fatto che la Corte dei conti ci ha rimesso il decreto dopo il 30 settembre.

F E L I C E T T I . Io non contesto questo fatto, ma ritengo che la presentazione delle nuove tariffe non avesse molto a che fare con l'approvazione da parte della Corte dei conti del decreto relativo all'aumento dei massimali. Perchè la tariffa viene fatta partendo dalla base cento per i massimali da 25, 15 e 3 milioni, salvo applicare, su questa base, i coefficienti per l'aumento dei massimali. Questa è la logica.

In ogni caso, le imprese di assicurazione sapevano benissimo che quel decreto sarebbe stato approvato, che era stata espressa dal Parlamento la volontà sia di inserire nell'obbligo i terzi trasportati e sia di elevare i massimali, tenendo conto della svalutazione che si è registrata nel Paese dal 1970 al 1977. Quindi, non c'era una difficoltà obiettiva alla presentazione delle tariffe.

Ci interessa il giudizio del Governo relativamente al problema dell'aumento frontale del 13 per cento nonchè, relativamente all'altro aumento che non è frontale ma che pare sia ancora più rilevante, e che è nascosto nelle pieghe della proposta di modificazione del meccanismo del *bonus malus* che aggraverebbe le condizioni degli utenti che avessero a denunciare dei sinistri.

Sempre relativamente all'introduzione dal 1° gennaio 1978 dell'obbligo dell'assicurazione ai terzi trasportati, vorremmo porre al Ministro una questione che probabilmente ci è sfuggita nel corso della discussione della miniriforma. Con l'estensione dell'obbligo ai terzi trasportati, abbiamo stabilito che esso valga anche per i motocicli. C'è tutta una fascia di motocicli che va da 50 cc a 250 cc, utilizzati in genere per il trasferimento dall'abitazione al posto di lavoro e viceversa, per i quali è da riesaminare l'opportunità di quella estensione. Vorrei conoscere l'opinione del Ministro relativamente a questo problema che interessa un grosso numero di utenti, in generale lavoratori.

Mi scuso se mi dilungo, ma non ci capita spesso di ascoltare il Ministro su queste cose, soprattutto a noi che siamo rappresentanti della Camera dei deputati. La domanda, che ho posto anche ieri al direttore generale Gradi, si riferisce alla decisione dell'ANIA di procedere alla costituzione della convenzione per l'indennizzo diretto; è un principio molto importante: noi avevamo sostenuto l'opportunità della istituzionalizzazione di questa forma di indennizzo all'interno della miniriforma. La nostra proposta ha incontrato resistenza e non è passata; se questa proposta fosse stata recepita all'interno della miniriforma, avrebbe dovuto essere collegata agli altri strumenti innovativi della stessa; oggi invece si pongono problemi di connessione fra i meccanismi risarcitori previsti nella miniriforma; e questo strumento privatistico ipotizzato dalle imprese (che contiene degli aspetti molto positivi, ma che contiene anche grossi pericoli, se, rispetto a questa ipotesi, non si realizzerà un rigoroso controllo) in mancanza del quale potrebbe verificarsi anche il fenomeno di una sua utilizzazione perversa, tale da determinare un aumento delle tariffe negli anni a venire. È dunque una questione sulla quale riteniamo non si debba consentire una libertà d'iniziativa assoluta alle imprese assicurative, ma su cui è indispensabile un controllo e anche una discussione con gli organi dello Stato per l'attuazione in questa proposta che finora è stata avanzata a livello privatistico da parte delle imprese di assicurazione.

Ultimo problema. Si riferisce alla presenza dell'azienda di Stato sul mercato assicurativo italiano. Qui i problemi sono grossi, come l'onorevole Ministro sa assai meglio di me e sono non soltanto quelli che derivano dalla situazione di bilancio della Assitalia (la notizia che ci ha dato questa mattina il Ministro è sconvolgente; sapevamo, anche perchè avevamo letto la sua dichiarazione in occasione della discussione del bilancio qui in Senato il 28 ottobre e il 2 novembre, « che il *deficit* dell'Assitalia in particolare sembra ben superiore agli 800 milioni denunciati », tuttavia la cifra di 20 miliardi di *deficit* reale di cui oggi ha parlato rappresenta un fatto sconvolgente), ma anche quelli connessi alla perdita di quote di mercato da parte dell'azienda di Stato complessivamente considerata e in parte minimizzata dall'attività proprio dell'Assitalia, che poi ci produce questa situazione gestionale: nel ramo vita le notizie che si

hanno sono assai preoccupanti e riguardano la perdita di quote di mercato, nonostante le condizioni di privilegio in cui l'azienda di Stato opera, rispetto alle migliori imprese private del settore. Tutto questo deriva da un sistema di gestione che non può oggi non costituire oggetto di profonda riflessione da parte di tutti quanti noi, da parte del Governo e da parte delle forze politiche. Mi pare di aver capito che è stata predisposta una ispezione da parte del Ministero; io credo che i risultati di quel controllo debbano essere quanto prima conosciuti dal Parlamento.

D O N A T - C A T T I N , *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* Non appena avremo esaurito la partita con le sette compagnie di cui ho parlato poc'anzi. Comunque per ora sono soltanto cose che si sentono nell'aria; purtroppo, nella maggior parte dei casi, è anche vero che quando scendono a terra sono uguali a quando erano in aria!

F E L I C E T T I . Pur comprendendo l'urgenza di portare a compimento l'indagine sulle sette compagnie che sono in condizioni particolarmente preoccupanti, il dato da lei fornitoci non è tale da poterci far chiudere gli occhi: è di una estrema gravità, per cui l'inchiesta si impone e s'impone la conoscenza, da parte nostra, delle risultanze di quell'inchiesta.

Mi pare di aver capito che l'indirizzo del Governo, rispetto a simile complesso di problemi, sia quello di effettuare quasi uno scorporo del problema Assitalia, rispetto al complessivo problema sul quale dovremo riflettere di più, per vedere la strategia che deve coinvolgere anche aziende in cui è presente lo Stato attraverso una propria partecipazione.

D O N A T - C A T T I N , *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* Da un rapporto della direzione, conseguente all'esame dei bilanci della compagnia, viene fuori, intorno al 1976 che allo scopo di far fronte alle difficoltà Assitalia, l'INA ha restituito, anticipando tutti i tempi, un debito che aveva nei confronti dell'Assitalia e che doveva pagare in nove anni. L'ha restituito tutto in un anno! È chiaro che ciò falsa un bilancio.

Tutto questo falsa il bilancio dell'Assitalia che trova questa sopravvenienza generosa, improvvisa e veloce.

Quindi, dobiamo tendere a fare i conti distinguendo i due aspetti, altrimenti si potrebbe creare confusione.

F E L I C E T T I . Mi rendo conto di questa esigenza di trasparenza e chiarezza nelle diverse gestioni. Tuttavia, mi pare che l'ipotesi di un rilancio della presenza pubblica sul mercato assicurativo italiano non possa passare attraverso una ulteriore divaricazione dell'attività dell'INA e dell'Assitalia; la presenza dello Stato nel mercato assicurativo non può che passare attraverso l'esaltazione della presenza del gruppo complessivamente considerato. Per questo noi giudichiamo con preoccupazione, onorevole Ministro — e lo abbiamo detto pubblicamente — il modo come si è affrontato il problema della riorganizzazione dei consigli di amministrazione prima dell'INA e poi dell'Assitalia.

A tal proposito ci pare che complessivamente si sia compiuta un'operazione che sottolinea la tendenza alla divaricazione, senza tener conto che, relativamente a questi indirizzi seguiti nel settore, si è proceduto in una logica a nostro avviso contrastante in maniera precisa, netta, con quanto sottoscritto dai partiti dell'arco costituzionale in occasione della intesa programmatica. Soprattutto quando siamo venuti a conoscenza del modo in cui si è determinata la composizione del consiglio di amministrazione dell'Assitalia, noi non abbiamo potuto evitare di esprimere un giudizio assolutamente negativo. Riteniamo che la rivalutazione della presenza dello Stato in questo settore non possa non passare attraverso la riaffermazione, anche nelle nomine, di quei princìpi di professionalità che sono indispensabili per dare anche all'Azienda di Stato una sua credibilità di fronte al mercato.

Certo, sappiamo che non si tratta solo di questo; si tratta anche di eliminare, nel

modo di essere dell'Azienda di Stato, una serie di distorsioni di cui si è ampiamente occupata la stampa e a cui ha fatto riferimento anche lei, onorevole Ministro, nella sua introduzione, parlando dei problemi dell'Assifin e della Praevidentia. Si tratta di una diversa strutturazione del complesso, di un diverso rapporto tra le gestioni delle imprese e le gestioni agenziali che non possono continuare ad essere articolate, così come lo sono oggi, in maniera tale da costituire delle posizioni di privilegio di tipo feudale, non consentite in una società che vuole andare avanti come quella italiana.

Noi diciamo che un intervento dello Stato nel settore assicurativo, per moralizzarlo fino in fondo, per tirarlo fuori dall'anarchia in cui si trova oggi, passa attraverso la riqualificazione della presenza dello Stato sul mercato e, quindi, un rilancio del ruolo della funzione istituzionale dell'INA. Per cui, le decisioni, gli orientamenti del Governo rispetto a questo problema così come si sono prodotti negli ultimi mesi, non ci soddisfano e vorremmo un confronto diverso con le forze politiche, nonchè l'assunzione di responsabilità più complessive da parte del Parlamento relativamente ad un settore di enorme importanza per l'economia generale del nostro Paese.

P R E S I D E N T E . Oggi è il giorno culminante dei nostri lavori. Data l'importanza dell'esposizione del Ministro, infatti, era prevedibile che le cose da dire fossero molte. Il Gruppo repubblicano ha espresso il proprio rammarico per non poter essere presente oggi con i suoi rappresentanti; il senatore Venanzetti, anzi, ha proposto uno spostamento della seduta. Ovviamente, però, non è stato possibile per gli impegni del Ministro.

D E M I C H E L I S . Ringrazio in primo luogo il Ministro per essere intervenuto ai nostri lavori, anche perchè ritengo che l'indagine non avrebbe potuto prendere la sua giusta piega senza iniziare proprio con il confronto con il Governo. Ciò ci permette di avere come punto di riferimento l'orientamento che il Governo intende prendere rispetto ai problemi su cui indaghiamo.

Dico subito che il nostro giudizio è stato — ed è — che negli ultimi anni vi è stato, da parte della Pubblica amministrazione — particolarmente del Ministero dell'industria — un atteggiamento molto attento e preciso, a differenza del passato. Possono esservi probabilmente dissensi nel merito; però, quanto è avvenuto negli ultimi due o tre anni rappresenta un fatto molto importante; e il lavoro che facciamo è reso possibile proprio perchè nel passato non vi era una possibilità di rispondenza — come oggi — che rendesse poi possibile giungere a decisioni, e sul terreno legislativo e su quello amministrativo, ormai non più rinviabili.

Ciò non significa che non sia necessario approfondire tutta una serie di problemi e fare uno sforzo di chiarezza, che può comportare anche prese di posizioni divergenti, ma tendenti al fine ultimo di giungere a scelte e decisioni, ad iniziative non procrastinabili. D'altronde la stessa pur sommaria introduzione fatta dal Ministro, completando l'esposizione fotografica della situazione fornitaci ieri dalla Direzione generale, avvalora questo tipo di convinzione: ulteriori dati, elementi che sottolineano la evidente necessità d'intervenire rapidamente, non tanto per moralizzare ma per riorganizzare e rendere migliore il funzionamento di un settore del nostro sistema economico e finanziario assai importante.

Non voglio ripetere stamattina le richieste fatte ieri alla Direzione generale; ritengo, infatti, che le risposte del Ministro in questa sede — o che in seguito verranno comunicate alla Commissione — debbano chiaramente esaudire le richieste specifiche, soprattutto di documentazione, già avanzate.

Oggi, invece, credo sia interessante ed importante conoscere soprattutto gli orientamenti, gli intendimenti del Ministro — quindi, del Governo — rispetto ai problemi che abbiamo di fronte. La Direzione ci fornirà poi la necessaria documentazione per poter commisurare, in certo senso, gli orientamenti, le scelte politiche, le indicazioni di volontà con i dati di fatto.

Mi limiterò, perciò, a rivolgere alcune domande precise che ci permettano di conoscere quali sono le più specifiche volontà e direttive che il Ministro ed il Governo intendono emanare nel prossimo futuro per quanto di loro competenza.

Partiamo dai problemi dei compiti ispettivi e di controllo. Cercherò di farlo nel modo più rapido possibile. Risottolineiamo quello che anche il Ministro ci conferma, che siamo di fronte ad una gravissima divaricazione tra le necessità, le esigenze e quella che è la situazione attuale. E dico all'onorevole Moro che non so se è possibile approvare il provvedimento di cui è relatore, concernente la libertà di insediamento, dinanzi all'altro ramo del Parlamento di fronte a questa ulteriore autorevole affermazione, senza correggerlo perchè non è possibile continuare a sentire che anche quelle misure sono inadeguate e andare oltre come se niente fosse. Sarebbe leggerezza da parte della Camera dei deputati non impegnarsi in questo senso.

P R E S I D E N T E . Anche per discutere sulle norme organiche.

F E L I C E T T I . C'è già un impegno a fare il testo unico.

D E M I C H E L I S . Cerchiamo di essere estremamente precisi. Si sono citate cose interessanti riguardo alla possibile organizzazione futura delle funzioni di controllo, ispezione e conoscenza e il paragone con la SACE può essere una pista interessante su cui lavorare. Ma, l'ho detto ieri e lo ripeto questa mattina: non è possibile che in sede di recepimento di una direttiva comunitaria cambiamo, giustamente, il nostro quadro legislativo per permettere alle compagnie di operare e poi non adeguiamo anche, contestualmente, la parte della legislazione che riguarda il controllo sulle nostre compagnie per metterle in condizione di operare come in Germania, Francia, Inghilterra e altrove. Altrimenti ritorneremmo ad una cattiva abitudine italiana, per cui ci si muove nella direzione che conviene alla iniziativa privata e ai singoli gruppi e i controlli vengono rinviati nel tempo, pur sapendo che non sono adeguati. Però, al di là di questo, vi sono già oggi possibilità di intervento e va dato atto al Governo che in questi due ultimi anni, in queste condizioni di assoluta difficoltà, ha voluto lo stesso operare in questa direzione; allora, vi sono domande da fare e richieste di chiarimento da ottenere anche per vedere la volontà con cui si vuole operare. Le ispezioni comportano vari ordini di problemi che possono essere affrontati con priorità diverse. Il Ministero ha deciso di affrontare prioritariamente l'esame di quelle situazioni che rivelano più vistose carenze rispetto all'applicazione della legge, cioè delle compagnie che agiscono sul filo della legittimità; questa era una esigenza irrinviabile. Noi parlamentari dovremmo, però, avere dati più precisi ed un elenco esatto delle compagnie su cui si sta indagando; infatti non vedo perchè dobbiamo lavorare su dati forniti dai giornali, o perchè dobbiamo avere dalla Commissione Filippi l'elenco di queste compagnie alla data dell'anno scorso, quando per il Parlamento una conoscenza precisa e aggiornata è necessaria per prendere alcune decisioni. Ieri, per esempio, chiedevamo al direttore generale una serie di dati circa le modalità con cui sono state concesse le autorizzazioni ad operare negli anni precedenti, ed io sarei anche curioso di sapere qual è il rapporto numerico tra le compagnie del periodo dell'entrata in vigore della legge n. 990 del 1974, cioè degli anni in cui sono state concesse le autorizzazioni all'esercizio della RCAuto, e le compagnie che oggi escono dal mercato. Visto che dobbiamo decidere come operare, questo è un elemento estremamente importante. Però vi sono altre due direzioni di ispezione che a mio parere, giunti a questo punto, cominciano ad essere prioritarie in vista dell'esigenza di moralizzazione del settore. Una è quella dell'azienda di Stato. È di una gravità eccezionale la situazione dell'Assitalia secondo la quale si sono persi 20 miliardi nel 1976 e probabilmente altre decine di miliardi nel 1977. La esigenza di intervenire diventa urgente. Come può il Ministro vigilante di fronte ad un ente pubblico che distrugge ricchezza a

questo ritmo rinviare un intervento sia pure di un mese, di un giorno, di un minuto? Forse a livello di ispezione neanche il Governo conosce i motivi per cui l'Assitalia ha perso 20 miliardi nel 1976; evidentemente le cause non possono essere solo le difficoltà complessive, ed è troppo generico imputarle al modo di operare, come osserva l'onorevole Felicetti. Bisogna conoscere con esattezza le ragioni e le disfunzioni perchè altrimenti noi, Parlamento e Governo, staremmo ad assistere inerti ad una situazione che ogni giorno che passa costa miliardi di denaro pubblico, e dal momento che il Ministro ha già avvertito che nel 1977 la disfunzione è continuata abbiamo anche la sensazione di trovarci di fronte ad una voragine senza fondo, ad una sorta di Egam dell'assicurazione.

Vi è poi una terza area di controllo e di ispezione che non è stata presa in considerazione, e che bisogna sapere se il Governo intende esplorare nel prossimo futuro, riguardante le compagnie che vanno bene, le grandi compagnie. Il Ministero intende cominciare ad esercitare controlli campione nei confronti delle compagnie che non registrano particolari carenze dal punto di vista dell'aderenza agli obblighi di legge?

D O N A T - C A T T I N , *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* Sono problemi diversi.

D E M I C H E L I S . Non sono così sicuro che sia più urgente mettere subito fuori settore una piccola compagnia che è registrato e constatato che opera nella più totale illegittimità e lasciare continuare ad operare senza controllo una compagnia che va bene. Perchè dico questo? Perchè ci troviamo di fronte ad un problema che non è quello delle parti marginali del settore che funzionano male o illegalmente e nemmeno dell'Assitalia malgovernata, ma è quello di come operano le compagnie che funzionano e in che modo vi è congruenza tra le affermazioni che esse fanno e la realtà. Notavamo ieri che la relazione del Direttore generale, che il Ministro ha fatta sua e che diventa quindi la relazione ufficiale del Governo sul settore assicurativo, fornisce dati di investimento delle compagnie di assicurazione al 1975, mentre è possibile leggere su qualsiasi settimanale una tabella con i dati aggiornati al 1976. Oggi faccio notare che questa tabella non è di fonte ANIA, ma è di fonte Banca d'Italia; voglio dire che esistono altre fonti di conoscenza nella struttura politica più precise ed aggiornate, e non è cosa di poco conto perchè alla fine il Governo e il Ministero continuano ad operare e a decidere sulla base di una conoscenza della situazione che è arretrata rispetto alla realtà, cosa che fa pensare che le decisioni siano distorte e corrispondano più agli interessi degli operatori privati del settore che agli interessi delle utenze e della collettività. Sarebbe interessante su questo punto una meditazione da parte del Ministro e del Governo. Il dato che salta agli occhi tra quelli che leggiamo sui giornali è quello riguardante il passaggio dal 1975 al 1976, e ancora di più si suppone dal 1976 al 1977, per la utilizzazione delle risorse degli investimenti da parte delle compagnie, dalle forme tradizionali di investimento all'accantonamento sotto forma di liquidità, cioè da 81 miliardi si passa 400 miliardi. Il Ministro certamente ricorda le polemiche che vi sono state quando vi fu un certo aumento delle tariffe in sede di interpretazione dei costi proprio intorno all'elemento dei fondi accantonati a riserva; quella volta ci si basava evidentemente su dati degli anni precedenti e quindi su quei livelli di accantonamento sotto forma di liquidità, poi quando nel 1976 vediamo che gli aumenti sono pari a cinque volte è evidente che ci troviamo di fronte da un lato ad un atteggiamento scorrettissimo da parte delle compagnie e dall'altro a decisioni che il Governo può prendere e che risultano *a posteriori* oggettivamente sbagliate.

Chiudo su questo punto, dicendo che sarebbe interessante sapere se il piano con cui il Governo intende usare le sue scarse energie nel settore dell'ispezione sia concepito per portare avanti contemporaneamente non solo il completo esame delle situazioni in sofferenza, ma anche un preciso esame della situazione dell'Assitalia e anche un inizio di controllo a campione sul funziona-

mento effettivo delle compagnie tradizionali che non hanno presentato elementi, almeno palesi e apparenti, di disfunzione.

Ancora una parola per quello che riguarda l'Assitalia e le aziende di Stato. In attesa delle conclusioni, ribadisco l'esigenza che il Comitato di'ndagine sia portato tempestivamente a conoscenza dei risultati delle ispezioni. Credo, però, che ormai il problema sia quello di conoscere gli intendimenti del Governo in materia di riforma legislativa della presenza pubblica nel settore assicurativo. Le leggi che regolano il funzionamento dell'INA sono superate, quindi il Governo è bene che esprima il proprio orientamento in merito. La richiesta è se il Governo intenda presentare una proposta di riforma della presenza pubblica nel settore assicurativo e se non ritenga opportuno dare un'indicazione volta al superamento dell'attuale spartizione tra INA e varie società, unificando in un unico ente operatore tale presenza; il Governo dovrebbe anche spiegare una qualunque decisione al riguardo e di fronte alla gravità della situazione della Assitalia spiegare come l'una o l'altra scelta di fondo possa collegarsi alle misure che poi dovranno essere decretate. Non basta che il Governo e il Ministro limitino la loro azione di vigilanza semplicemente sul problema, sia pure importante, della formazione degli organi, ma mi pare che si debba entrare nel merito delle scelte da compiere, perchè la situazione che è stata oggi per la prima volta così precisamente delineata appare, a mio avviso, disastrosa, di una gravità eccezionale, di fronte alla quale nessuno può rimanere insensibile.

La seconda parte delle mie domande riguarda invece un altro argomento di estrema attualità sul quale non possiamo non chiedere al signor Ministro il suo orientamento e che riguarda i principali compiti amministrativi che spettano al Ministero dell'industria, cioè la fissazione delle tariffe. Abbiamo fatto rilevare ieri al Direttore generale la singolarità di addurre come elemento positivo di intervenire finalmente per la modifica delle tariffe, sulla base di dati statistici inerenti i tassi di mortalità, basati sul censimento del 1951. C'è un tipo di atteggiamento che continua ad essere quanto meno molto lento nell'adeguarsi alle necessità di tutela degli interessi generali della comunità, dell'utenza, rispetto a quanto avviene per gli interessi delle compagnie. Lo stesso discorso, in termini ancor più delicati, si impone per le tariffe RCA.

Il signor Ministro sa già che l'orientamento della mia parte politica è per il rifiuto di qualsiasi aumento delle tariffe per il 1978, e comunque per riaffrontare il problema delle tariffe alla fine del lavoro di questo comitato di indagine, alla luce di una più adeguata conoscenza dello stato di funzionamento del settore.

Si tratta evidentemente di una richiesta politica sulla quale vorremmo conoscere l'orientamento del Governo, e vorremmo che fin da adesso venisse chiaramente detto che le tariffe non subiranno aumenti per tutto il 1978. Ma a sostegno di questo atteggiamento di natura politica, vorremmo in questa sede aggiungere alcune argomentazioni che non sono soltanto di carattere politico.

Noi siamo convinti che le tariffe dovranno essere diminuite. La stessa miniriforma, che non ci ha soddisfatti o comunque ci è sembrata avere più importanza di quanta non ne avesse in realtà, a nostro avviso deve gettare le basi per poter operare in direzione di una riduzione delle tariffe. Per cui siamo convinti — e lo documenteremo — della possibilità di ridurre le tariffe del settore RCA.

E perchè riteniamo che sia necessario, al di là di una valutazione politica, non andare ad un aumento delle tariffe nel 1978, è molto semplice da spiegare. Per il fatto che da tre anni il Governo si trova ad operare scelte in materia tariffaria in una situazione di questo settore del mercato che è in continua modificazione, come conseguenza proprio delle decisioni che ogni anno il Governo assume. Cioè nel 1975, nel 1976, nel 1977 e ancora nel 1978, non solo si sono modificate le quantità assolute delle tariffe, ma si sono modificate le modalità con cui l'utente può fruire del servizio di assicurazione col passaggio dalla tariffa intera alle tariffe personalizzate, ad un sistema di tariffe personalizzate plurime e alla fine a un sistema di ta-

riffe personalizzate unico. Si sono modificate le condizioni di polizza, anno dopo anno. Tutto questo non poteva non cambiare il funzionamento dell'intero settore auto.

Allora, come si fa a stabilire delle nuove tariffe per il 1978 quando in questo momento si vorrebbero decidere delle tariffe avendo come elemento di base i dati del 1976 — non del 1977 — quando esisteva una situazione completamente differente?

Ieri abbiamo avuto modo di interrogare gli esponenti del Conto consortile, sono emerse prove delicate da questo punto di vista, abbiamo constatato come la stessa formazione del campione statistico è estremamente opinabile; gli stessi dirigenti del Conto consortile hanno dovuto ammettere che in assenza di richieste da parte del Ministero di lavorazioni diverse da quelle tradizionali, non hanno effettuato rilevazioni e calcoli che avrebbero potuto essere fatti, hanno confermato che allo stato attuale sono in grado di fornire soltanto i dati del 1976; noi chiediamo come sia possibile fare in queste condizioni una modifica delle tariffe che abbia un valore attendibile.

Noi crediamo che non sia nello spirito della legge il dar luogo ad una attività imprenditoriale che debba essere esercitata in modo da garantire ogni anno un utile. La positività di una attività imprenditoriale come questa a nostro avviso deve essere considerata nell'arco degli anni, nell'arco del medio periodo, e quindi pensiamo che le tariffe debbano rimanere ferme come minimo per due anni e probabilmente per tre anni, per potere poi adeguatamente stabilire eventuali modificazioni.

Comunque chiediamo al Ministro, e prima ancora ai competenti uffici della Direzione generale, da questo punto di vista, se hanno provato a fare una cosa molto semplice, cioè andare a controllare sulla base dei risultati di bilancio del 1975 e del 1976 la differenza tra la situazione effettivamente registrata e le richieste dell'ANIA avanzate negli anni precedenti. Noi abbiamo provato a farlo e ci consta, per il 1976 in modo particolare, che in realtà le tesi da noi allora affermate dell'assoluta inaccettabilità e infondatezza delle pretese dell'ANIA — che come il Ministro ricorda erano ben superiori agli aumenti poi concessi — era giusta in quanto quelle pretese non si giustificavano minimamente *a posteriori*, essendo complessivamente il bilancio del settore del 1976 un bilancio positivo.

Noi sosteniamo che il Ministro si trova nuovamente a dovere operare solo sulla base dei dati ANIA e delle richieste ANIA e che rischia di dover determinare l'entità delle modificazioni cercando di interpretare le eventuali inesattezze comprese nei dati ANIA, procedendo ad uno sconto calcolato sulla base di una valutaizone presuntiva delle estrapolazioni, delle mediazioni, per giungere ad una riduzione delle richieste che in effetti non è suffragata da alcuna certezza di equità.

Sarà interessante conoscere di quanto l'ANIA aveva alterato — scusatemi se uso questo termine — i dati a suo tempo, o forse sbagliato le previsioni, o sbagliato nel fare le sue ferme, rigide e anche un poco petulanti richieste, e quale è stata la situazione complessiva registrata poi in quegli anni, per vedere se la richiesta di questo aumento del 13 per cento non sia ingiustificata completamente, come noi crediamo di poter affermare fin da adesso sulla base di elementi non soltanto di natura politica, ma di valutazioni oggettive di merito.

Rispetto a questo problema credo che occorra qualcosa di più di quello che non siano i risultati a cui perverrà lodevolmente la commissione stabilita dalla miniriforma, ma che si tratti proprio di una scelta politica che dica che, avendo introdotto questa riforma, occorre tenere ferme le tariffe e le modalità di esercizio di questo particolare ramo assicurativo per un numero sufficiente di anni, che a mio parere dovrebbero essere tre, e comunque non meno di due, per potere poi, sulla base delle risultanze dei bilanci, operare eventuali modificazioni. Quindi chiediamo se non ritenga l'onorevole Ministro annunciare già da adesso, sulla base di questo tipo di orientamento, che gli studi continueranno, ma che le compagnie si mettano il cuore in pace perchè le tariffe rimarranno immutate, nelle quantità e nelle modalità, per il 1978. Insisto sulle modalità, per-

chè tra l'altro abbiamo dovuto sentire da parte delle compagnie la richiesta di modificare il meccanismo del *bonus-malus*, con l'aumento dell'incidenza del *malus* e la diminuzione di quella del *bonus*, sulla base della constatazione che gli automobilisti sono più disciplinati del previsto. Cioè sulla base dell'affermazione indiretta che il meccanismo di riduzione del numero dei sinistri è stato maggiore di quanto l'ANIA non avesse preventivato, il che evidentemente deve avere ridotto ulteriormente i costi delle compagnie stesse.

Cioè l'ANIA riconosce implicitamente, con questa affermazione che ha sbagliato i suoi conti sulla riduzione dei sinistri, il che vuol dire che nel 1966 e nel 1977 ha guadagnato, cioè ha incassato denari che non dovevano essere incassati. L'ANIA si è creata delle plusvalenze — per suo esplicito riconoscimento — che dovrebbe riperdere, dice l'ANIA, se continuasse a sussistere il meccanismo in vigore e quindi dovesse concedere il *bonus*, che però concede solo dal 1978. Si tratta di una situazione di estrema gravità di fronte alla legittima attesa dell'utenza di poter essere finalmente tutelata nei confronti di una presenza che dimostra una volta di più la sua insensibilità nei confronti dell'interesse generale e la sua volontà di mantenere fino in fondo e comunque i suoi privilegi.

Vi sono poi i compiti legislativi del Ministero. Noi abbiamo dato atto, e diamo atto adesso della particolare attenzione che l'attuale Ministro dell'industria ha rivolto alla necessità di porre mano anche alla riforma legislativa. Quindi dal nostro punto di vista possiamo dire che apprezziamo quest'aspetto dell'attività svolta dal signor Ministro e che ci pare importante la dichiarazione fatta sull'avanzato stato di elaborazione di uno schema di disegno di legge di riforma generale.

Anche se non ho capito bene una cosa o non l'ha capito bene il collega Felicetti: se si tratta della riforma generale dell'RC-auto o della riforma del testo unico. Se si tratta della riforma generale dell'RC-auto, l'unica richiesta che devo fare anche io, associandomi a quanto detto dall'onorevole Felicetti, è quella di conoscere tempestivamente gli orientamenti, le linee, le bozze di lavoro su cui il Governo lavora: visto che anche il nostro lavoro va in quella direzione sarebbe interessante e utile essere per tempo a conoscenza dell'orientamento del Governo sul quale confrontarci e prendere posizione.

P R E S I D E N T E . Prima di dare la parola all'onorevole Moro, interverrò telegraficamente dovendomi allontanare, con sommo rammarico, per un impegno in precedenza assunto.

È emerso, da queste nostre anche troppo ampie considerazioni, che ci troviamo in una nuova fase dell'esame dei problemi assicurativi italiani, il che è sicuramente positivo. Nuova fase per il Governo, nuova fase anche per il Parlamento, tant'è che il Senato si è molto impegnato in temi assicurativi a scapito di altri temi che vengono trattati nell'ambito della Camera. Ci troviamo col nostro sistema eterogeneo, più ancora che di economia mista. Dico eterogeneo perchè 220 compagnie, di cui 40-43 affrettatamente autorizzate, sono veramente troppe. Per fortuna nessuna autorizzazione è stata concessa dal dicembre del 1974: dobbiamo prendere atto di questa energica saggezza.

F E L I C E T T I . È arrivata troppo tardi questa consapevolezza!

P R E S I D E N T E . Abbiamo avuto, sul piano legislativo, la « miniriforma », che è stato un passo avanti; abbiamo avuto il disegno di legge n. « 460 » che è stato discusso col metodo più ampio di collegialità (comitato ristretto anche con presenza di numerosi esperti); abbiamo cercato di riesaminare e approfondire i punti riguardanti gli organi di vigilanza; ci siamo trovati tutti d'accordo che rischiavamo di ritardare notevolmente l'*iter* del disegno di legge, non trovavamo formule praticabili. Anche alla Camera non sarà facile trovare con una certa rapidità formule adeguate. Però non credo che sia il caso di insistere, col pericolo di affossare per qualche mese il disegno di legge n. 460 oggi all'esame della Camera. Esaminiamo, quindi, rapidamente con gli esperti del Ministro se è possibile fare qualcosa e impegnamoci

tutti a seguire al più presto la via veramente geniale enunciata, relativa alla creazione di una nuova agenzia. Gli stati d'animo prevalenti sono contrari a collocarla presso l'INA, ma tengono presente la recente SACE e anche quanto egregiamente avviene nel settore del credito. Sono fermamente convinto che dobbiamo rapidamente creare un nuovo organo di controllo; auguriamoci che con la collaborazione del Ministero, che in realtà non ci ha assistito finora molto, vada in porto la legislazione sugli agenti, molto importante perchè disciplina le strutture assicurative in periferia. Sarebbe assurdo che noi incidessimo sulle strutture al centro, senza operare ugualmente in periferia. Ricordiamoci, perciò, di disciplinare meglio gli agenti (magari aggiungendo qualche comma dedicato ai sub-agenti per non doverci rimettere, in un secondo momento, le mani). Infine dovremo fare qualche cosa per i mediatori o *brokers*, questa categoria che nel nostro Paese non è molto diffusa, ma che va in qualche modo disciplinata.

Certamente, sono stati fatti presenti aspetti, sul piano applicativo delle norme vigenti indubbiamente degni del massimo rilievo, soprattutto per quanto riguarda il controllo. Vi è il grosso problema del risanamento delle imprese « fatiscenti » (abbiamo sentito parlare di un consorzio di compagnie incoraggiato dal Ministero: questa può essere una via interessante) insomma qualcosa dobbiamo fare, senza arrivare alla GEPI del settore assicurativo. Naturalmente abbiamo tutte le norme di applicazione della « miniriforma ». Mi sembra, quindi, che il quadro sia abbastanza organico: naturalmente ci proponiamo, a norma dell'articolo 48, sesto comma, del Regolamento, di fare un ampio, diffuso, meditato documento finale in cui vi sia la volontà, possibilmente unanime, dei due rami del Parlamento, che prenderanno posizione nelle opportune sedi, per delineare nei punti concreti quello che dobbiamo fare, ad esempio, per quel che riguarda il nuovo servizio di vigilanza, il quale potrà essere avviato, eventualmente anche prima della fine dei nostri lavori. Dovremo poi occuparci, in base alle direttive comunitarie, del ramo vita (e avremo coperto un'altra grossa fascia del settore) e dovremo anche preoccuparci, credo, della libertà di prestazione, cosa molto pericolosa, appunto perchè avremo i mediatori stranieri che verranno massicciamente in Italia, molto più attrezzati dei mediatori italiani. Il problema, dunque, è pesante: speriamo che in sede comunitaria non ci pongano subito dinanzi alla necessità di doverlo attuare.

Ci troveremo, prima o poi, di fronte all'eventuale riforma dell'ente di Stato, secondo alcune enunciazioni che già sono state fatte. Vi sono le proposte di conglobare le società collegate nell'INA, oppure di fare di questo un istituto che, come oggi, controlla compagnie, come l'Assitalia.

A un certo momento, data piena attuazione alla legge n. 990, data piena attuazione, regolamentare e applicativa, alla « miniriforma », ci porremo eventualmente il problema se fare un ulteriore passo avanti nella riforma della RC auto, prendendo, tra l'altro, in esame, quello che è rimasto fuori dal dibattito parlamentare (per esempio le norme processuali) senza l'illusione, però, che dando vita a grandi norme di legge, magari non necessarie, noi risolveremo il problema. In fondo dobbiamo risolvere i problemi nell'ambito delle leggi attuali: solo dove ci accorgiamo che tali norme sono obsolete, fatiscenti, magari carenti, dobbiamo auspicare l'emanazione di nuove norme.

Queste sono brevi enunciazioni da cui sorgono, è chiaro, alcuni quesiti, che desideravo porre prima di allontanarmi.

MORO PAOLO. Ho ascoltato la concisa e puntuale relazione del Ministro che mi ha soddisfatto; successivamente i colleghi Felicetti e De Michelis hanno fatto, più che una serie di domande, una conferenza che mi costringe a intervenire per porre un interrogativo che riguarda l'economia dei nostri lavori. Cioè, se si vuole portare questo Commitato d'indagine verso una Commissione d'inchiesta, nulla in contrario, ma dovremmo, nell'economia dei nostri lavori, circoscrivere l'ambito degli interventi, perchè successivamente (e mi riferisco a quanto hanno detto sia il collega De Michelis, ma anche il Ministro), se ci poniamo l'obiettivo di

agire concretamente, ci troveremo di fronte ad un primo grosso scoglio: quello di vedere, nell'ambito del lavoro di questo Comitato, dove ci porta la logica dei tempi che stringono; l'accenno ad una eventuale proroga nella risoluzione del problema dei controlli comporta la preoccupazione (quanto ha detto il Ministro non è facile nè semplice) rispetto alle scadenze di una normativa comunitaria che ci trova in difetto, con problemi concernenti il margine di solvibilità per i quali abbiamo soltanto pochi mesi di tempo.

Vorrei proporre di approfittare della presenza del signor Ministro per coordinare i nostri lavori.

Precisiamo che non siamo una commissione d'inchiesta e che non ne abbiamo i poteri. Se intendiamo promuovere un'inchiesta, possiamo farlo, ma in un secondo tempo e non in questa sede. Temo che il voler mettere troppa carne al fuoco porti al differimento di alcuni problemi che devono essere affrontati con la massima urgenza.

Il disegno di legge contiene alcune norme che potrebbero complicare tanti problemi. Il problema della vigilanza va risolto, ma i tempi di attuazione sono piuttosto lunghi. Per ovviare a ciò in modo peraltro inadeguato, rischiamo di provocare maggiori danni.

D E M I C H E L I S . Gradirei che si discutesse su questo, per stabilire se i maggiori danni andrebbero a carico degli utenti o delle imprese.

C A P P E L L I . Vorrei rifarmi a due idee apprezzabili emerse dalla puntuale relazione del signor Ministro, che mi ha molto soddisfatto.

La prima riguarda il controllo delle società di assicurazione. Ho ascoltato con molto piacere l'esposizione della originalissima idea di creare un'agenzia cui demandare il compito precipuo di effettuare i necessari controlli nel settore assicurativo. Ho seguito anche con interesse l'intervento del collega De Michelis il quale afferma che siamo già in notevole ritardo nella realizzazione di qualsiasi iniziativa al riguardo.

Vorrei, allora, chiedere al signor Ministro se non sia il caso — per salvare la situazione procedendo su questa che mi sembra l'unica via valida — predisporre rapidamente un provvedimento di carattere legislativo o amministrativo, per dare vita ad un organo di controllo come quello ipotizzato. Se ciò fosse possibile, il Ministero potrebbe elaborarne i dettagli e credo che noi potremmo dire di aver condotto la nostra indagine ad un importantissimo traguardo.

La seconda considerazione riguarda la situazione dell'Ente assicurativo di Stato, — l'INA — anche in riferimento ad una interrogazione che ho presentato oltre quaranta giorno or sono e alla quale non ho ancora avuto risposta.

A mio giudizio è quanto mai necessario giungere alla riforma dell'Ente di Stato, tanto più alla luce di quanto ha riferito il Ministro sull'effettiva situazione dell'Assitalia, di cui avevamo letto sui giornali. Noi sapevamo che la situazione non era splendida, ma la cifra del *deficit* comunicataci dal rappresentante del Governo è davvero impressionante. Perciò la mia domanda è la seguente: vorrei sapere se il Ministero è in grado di farci avere un suo progetto di riforma dell'Ente di Stato — problema del quale gli uffici competenti devono per forza essersi interessati — oppure, ancora una volta, dobbiamo affidarci alle iniziative che potrebbero anche essere concordate tra le varie forze politiche presenti in questa Commissione per arrivare ad uno schema di riforma.

Presidenza del Vicepresidente FELICETTI

(*Segue* C A P P E L L I) . Vorrei chiedere ancora al signor Ministro, facendo appello ai poteri di vigilanza che detiene, se non ritenga opportuno richiamare l'attenzione dei dirigenti dell'Ente di Stato sulla necessità di non continuare, con palese sprezzo e disagio di noi tutti, sulla strada che ha sempre percorso: mi riferisco, in particolare, a certe nomine effettuate in questi ultimi tempi, che hanno sollevato enorme scalpore nell'opinione pubblica.

L'ultima mia considerazione riguarda la situazione dell'Assitalia. Apprendendo ufficialmente che non sarà possibile avere in breve tempo i risultati riguardanti l'espansione del settore assicurativo, vorrei sapere se è possibile invitare al più presto il presidente dell'Assitalia a venirci a riferire sulla situazione dell'Ente. Sono convinto che il suo nome figura già nel calendario di questa indagine; con questa mia richiesta vorrei anticipare la sua audizione.

P R E S I D E N T E . L'audizione del presidente dell'Assitalia è prevista nei giorni dal 27 al 30 novembre: comunque prima della fine del mese.

C A P P E L L I . Se le cose stanno così, la mia richiesta vale soltanto a sottolineare l'importanza di quest'audizione.

D O N A T - C A T T I N , *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* Non farò una replica perchè questa non è la sede del dibattito parlamentare, ma soltanto la sede della commissione di indagine. Dovrei rispondere alle domande che mi sono state rivolte. Ma per lo più non sono state fatte domande, ma sono state tracciate linee politiche complessive su questioni di gestione e non soltanto di struttura, sulle quali è noto che esistono purtroppo convergenze e divergenze.

Per adesso rispondo soltanto sui problemi che ritengo di dover precisare per non essere stato abbastanza chiaro nella loro esposizione. Per quanto riguarda il servizio ispettivo, di controllo nei riguardi delle compagnie di assicurazione, bisogna tenere presente che l'organico degli ispettori non solo non è aumentato ma si è ridotto. Quindi c'è un problema fondamentale di insufficienza numerica a cui si collegano altre questioni alcune delle quali sarebbero rimediabili almeno in parte immediatamente, se si affrontasse, non in una sede come questa, la questione dell'indennità di missione che paralizza l'Amministrazione in tutte le sue manifestazioni esterne. L'Ispettorato funziona come può.

Per quanto riguarda il Ministero dell'industria, il servizio geologico è fermo da luglio; lo stesso servizio del corpo delle miniere si muove soltanto nei casi eccezionali. Altrettanto avviene per l'Ispettorato del lavoro al Ministero del lavoro. Siamo di fronte alla necessità di economizzare, la quale comporta l'impossibilità di esercitare qualsiasi attività esterna.

P R E S I D E N T E . Per quanto riguarda le assicurazioni non si tratta neanche di un problema di economia, visto che le imprese assicuratrici versano un contributo per sovvenzionare l'organo che deve esercitare i controlli sul loro stesso operato, e le somme versate non sono state impiegate che in minima parte.

D O N A T - C A T T I N , *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* Ribadisco che il nodo centrale consiste nel problema delle indennità di missione; a mio parere tutti dobbiamo adoperarci perchè sia affrontato.

Per il resto, l'impostazione di una agenzia di controllo, in fase di elaborazione concettuale, è una delle innovazioni che dovrebbero essere introdotte in sede di riforma generale: non possiamo infatti continuare ad andare avanti per spezzoni.

P R E S I D E N T E . La vigilanza riguarda tutto il settore, non solo la RC-auto.

D O N A T - C A T T I N , *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* Comunque la questione va ricollegata al provvedimento di riforma generale. Il testo unico richiede un lavoro biennale, per la sua complessità.

Per quanto riguarda la presentazione delle richieste di aumenti tariffari per il prossimo esercizio ho già detto che dal punto di vista formale e giuridico ci siamo trovati di fronte a una richiesta di proroga del termine per la precisazione delle tariffe dopo che il decreto del Presidente della Repubblica sui massimali minimi presentato alla Corte dei conti è stato licenziato da questa nel mese di ottobre e pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* dello stesso mese.

Ora si può affermare che non era necessario, e così via, ma è molto difficile sostenere che bisognava osservare i termini, conoscendo tutti gli andirivieni che normalmente si verificano con la Corte dei conti, specie quando si ha fretta di portare avanti un provvedimento.

Per quanto riguarda la situazione dell'Ente di Stato, debbo dire che noi non abbiamo ancora affrontato il problema in termini esatti. Ciò anche perchè la conoscenza del problema, per quello che ci riguarda, è ancora piuttosto ridotta, anche se di portata generale. Io ho parlato di un rapporto steso dall'Ispettorato. che non è conseguente ad una ispezione ma solo alla lettura dei bilanci: da tale rapporto, che metteremo a disposizione della Commissione, come primo elemento di conoscenza della situazione Assitalia, si evincono notizie che hanno portato a dichiarazioni verbali di riconoscimento della cifra da me indicata, per cause piuttosto complesse, tenendo conto della struttura dell'Ente e dei settori in cui esso opera, che tuttavia sollevano notevoli perturbazioni. Noi non tarderemo ad affrontare la situazione con una ispezione: penso si tratterà al massimo di due o tre settimane — termine non troppo lungo — perchè siamo molto interessati ad esaminare con ogni attenzione la situazione.

Quanto alle preoccupazioni per un'eventuale divaricazione tra INA e Assitalia non è che vogliamo sdoppiare il gruppo o non avere un gruppo unitario: noi vogliamo essere in condizione di poter fare i conti in ordine alle competenze di ciascuno. D'altra parte, esistendo un ente pubblico e delle aziende private, ordinate privatisticamente, è pur necessario un cambiamento totale dell'ordinamento. Devo però dire che i costi di produzione dell'INA, ancorchè l'Assitalia sia in quelle condizioni, sono nettamente superiori a quelli di quest'ultima.

P R E S I D E N T E . Anche perchè una serie di spese sono addebitate all'INA.

D E M I C H E L I S . Gli agenti sono sempre gli stessi.

D O N A T - C A T T I N , *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* È una logica di tutti i settori: quello che è pubblico costa di più, come possiamo vedere nell'industria automobilistica, qui dentro ed in altre sedi. Vi sono determinati comportamenti umani per cui si determina tale situazione.

Se si mantiene l'ordinamento attuale (ente pubblico-aziende private), il rapproto dialettico di unità e di identità è tale per cui dovremmo avere o tutto privato o tutto pubblico, eventualmente sopprimendo branche di una stessa organizzazione: sotto tale aspetto vi è una tendenza a mantenere distinte le due gestioni per i riscontri contabili; il resto potrà venire dopo.

Faccio presente che non vi è nessuna indicazione, negli accordi di Governo, che riguardi un'azienda come l'Assitalia.

P R E S I D E N T E . È lo spirito degli accordi, cui mi richiamavo.

D O N A T - C A T T I N , *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* Nello spirito cè tutto, c'è anche un'indicazione specifica di enti che non appartengono all'Assitalia, per cui non esiste alcuna violazione della legge.

Per ciò che concerne le tariffe, debbo dire all'onorevole De Michelis che siamo di fronte ad una legge emanata da poco tempo, che ordina la materia e che sono tenuto ad osservare. Si potrebbe anche addivenire a qualche diminuzione, ma adesso non sono in grado di dire assolutamente nulla, non avendo avuto contatti con la Commissione che sta studiando la materia. Cose fantasiose come un blocco tariffario, dopo aver stabilito delle norme generali di garanzia, sono tali da poter anche condurre a sanzioni penali per abuso di potere, o per omissione di atti d'ufficio, chi non si attenesse alle norme stesse. Cioè, dopo che una legge ha stabilito una determinata procedura, un ministro il quale modificasse in un senso o nell'altro le tariffe al di fuori di quella procedura compirebbe una violazione del suo dovere di ufficio, per cui non posso prendere neanche in considerazione una proposta del genere. Io sarei molto lieto se venisse sottoposto al

Parlamento tutti gli anni, un provvedimento apposito; però in questo momento non sono assolutamente nella condizione di agire altrimenti e non vedo quali rapporti vi siano.

Per gli altri problemi sollevati, ripeto, risponderò con una memoria scritta e in occasione di un prossimo incontro nel quale, con la presenza anche dei colleghi che non sono potuti intervenire oggi, avremo modo di esaminare più attentamente le questioni di carattere tecnico evidenziate in questa riunione.

Prima di concludere, devo solo far presente che dal 1971 ad oggi il risultato finale delle tariffe che sono state stabilite, verificato dal Ministero, è che la riserva globale è sempre risultata insufficiente. Questo è indubbiamente un dato molto importante.

D E M I C H E L I S . Dal '71 ad oggi significa a tutto il 1976?

D O N A T - C A T T I N , *ministro dell'industr, del commercio e dell'artigianato.* La riserva viene stabilita a fine anno; dovendo dare non stime ma dati, questi si riferiscono soltanto a tutto il 1975.

D E M I C H E L I S . Dal momento, però, che nella relazione si faceva presente che la Banca d'Italia avrebbe fornito la tabella con i dati del '76, sarebbe utile conoscerli.

D O N A T - C A T T I N , *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* Anche quest'argomento verrà trattato nella risposta scritta che mi riprometto d'inviare alla Commissione, nonchè nel successivo incontro che avremo; sarò a disposizione, inoltre, per riferire in sede parlamentare sulla questione delle tariffe.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il Ministro per aver così prontamente accettato l'invito della Commissione a partecipare ai nostri lavori.

Il seguito dell'indagine è rinviato.

La seduta termina alle ore 12,30.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. RENATO BELLABARBA