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

5ª SEDUTA

MERCOLEDÌ 23 NOVEMBRE 1977

Presidenza del Presidente de' COCCI

INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE . . . . . *Pag* 71, 93
DE MICHELIS (*PSI*) . . . 81, 85, 87 e *passim*
FELICETTI (*PCI*) 89, 94
MORO Paolo (*DC*) 72
PAZIENZA (*DN-CD*) 89
ROMUALDI (*MSI-DN*) 86
TALAMONA (*PSI*) 88
FILIPPI . . . . . *Pag.* 71, 74, 75 e *passim*

Interviene, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il presidente della Commissione ministeriale per le tariffe e le condizioni generali di polizza professor Enrico Filippi.

La seduta ha inizio alle ore 17.

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, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento.

Ringrazio il professor Filippi per la sua presenza, particolarmente significativa data la notevole esperienza che egli ha dei problemi del settore. Non credo sia necessario illustrare al nostro invitato come si sia arrivati a costituire un Comitato paritetico tra le Commissioni industria del Senato e della Camera dei deputati per questa indagine conoscitiva, indagine che non è nata come un fungo, ma che era stata deliberata nella scorsa legislatura, senonchè l'anticipato scioglimento delle Camere ha impedito che si potesse procedere. Uno dei primi passi compiuti in questa legislatura è stato quello di riproporre l'indagine; abbiamo atteso qualche mese perchè i Presidenti delle due Camere perfezionassero le intese, trattandosi di una indagine bicamerale. Nel programma delle audizioni, che senza dubbio il nostro invitato avrà visto, non poteva mancare quella della Commissione presieduta dal professor Filippi, cui do la parola, senza porre indugi.

F I L I P P I . Signor Presidente, non ho preparato nessuna relazione scritta e sono pronto a rispondere alle domande e ai chiarimenti che mi verranno posti. Premetto che mi occupo di problemi assicurativi presso il Ministero dell'industria soltanto a partire dall'autunno del 1975, quando per la prima volta ho dovuto affrontare il problema delle tariffe, che erano sostanzialmente ancora quelle approvate alla data di entrata in vigore della legge n. 990, tariffe elaborate con criteri forfettari e mai riviste su basi statistiche, anche perchè la fase di avvio del Conto consortile è stata piuttosto laboriosa. La prima fase del mio lavoro è stata prevalentemente rivolta all'analisi di questo problema, cioè alla costruzione di un modello matematico-finanziario che consentisse di costruire certune tariffe sulle base dei risultati del Conto consortile. È noto che le tariffe sono costruite su una analisi, la più puntuale possibile, di dati storici, e su una estrapolazione dei dati negli anni successivi, anni in cui la tariffa sarà effettivamente in vigore; quindi ogni tariffa richiede un'accurata analisi delle diverse componenti e delle diverse ipotesi di estrapolazione dei dati. Dall'analisi dei dati statistici sono emerse subito alcune situazioni estremamente preoccupanti, soprattutto per quanto attiene i livelli delle riserve tecniche delle compagnie di assicurazione e la loro copertura. Nel 1976 la Commissione ha più volte richiamato l'attenzione su questi gravi aspetti del mercato sia sotto il profilo dei ritardi che si accumulavano nel pagamento dei sinistri, e quindi nell'innalzamento dei sinistri portati a riserva, sia sotto il profilo delle gravi lacune e deficienze nel complesso degli investimenti a copertura di tali riserve. Nell'anno successivo la Commissione si è preoccupata di elaborare un progetto di riforma della legge n. 990, puntualizzando l'attenzione soprattutto sui problemi collegati all'efficienza del servizio e alla rapidità di pagamento dei sinistri e sul problema dell'impiego delle riserve tecniche. Questi due obiettivi sono stati parzialmente raggiunti con l'approvazione da parte del Parlamento della legge n. 39. Oggi è presto per valutare i risultati di questa legge; indubbiamente ci sono state delle profonde trasformazioni nel mercato in questi ultimi due anni, però molti problemi presentano ancora aspetti di particolare gravità; oggi il mercato, per quanto attiene alla RCA, soffre di grosse deficienze nelle riserve sinistri, deficienze che vengono messe in evidenza dalle elaborazioni fatte dalla Direzione, quando si confronta il pagato al riser-

vato, cioè si confrontano le differenze a distanza di tempo fra stanziamenti a riserva e pagamenti effettivi. Si nota che dal 1971 in poi tali confronti mettono in luce differenze negative; la situazione oggi è ancora abbastanza difficile, perchè una fascia notevole del mercato non è riuscita a raggiungere l'equilibrio delle riserve; ciò desta molta preoccupazione perchè non si può pensare che tale equilibrio venga raggiunto con aumenti delle tariffe, ma richiede, evidentemente, immissioni di capitale esterno, che per molte imprese è veramente difficile reperire. I due aspetti principali mi sembra che oggi siano collegati alla situazione generale del mercato assicurativo e quindi alla necessità di fare un ulteriore sforzo al fine di razionalizzare questo servizio e di ridurre e contenere al massimo i costi dello stesso, senza comprometterne l'efficienza e tenuto conto del vincolo rappresentato dalla esuberanza di personale oggi impiegato nel settore. Pertanto bisogna gradualmente risolvere un problema che è fortemente condizionato da due vincoli opposti: quello di contenere al massimo il costo del servizio e quello di conservare l'occupazione esuberante del settore. In questo quadro s'inserisce il problema del risanamento delle imprese e delle liquidazioni. Il mercato si presenta estremamente differenziato. C'è un gruppo di compagnie che ha raggiunto una gestione efficiente, con costi bassi e con un servizio soddisfacente, un gruppo di compagnie che presenta deficienze diverse: alcune sotto l'aspetto economico e finanziario, che con idonei strumenti possono essere aiutate a superare le crisi, altre invece presentano gravissime carenze organizzative e strutturali, carenze di uomini e di mezzi. L'esperienza delle liquidazioni coatte fatte in questi anni dimostra come al di sotto di un certo livello, non solo economico e finanziario, ma soprattutto organizzativo, il risanamento è operazione impensabile o quanto meno disperata e quindi è più opportuno passare alla liquidazione coatta. Questo problema si pone oggi in termini drammatici perchè l'aspetto del riassorbimento del personale non è di facile soluzione. Indubbiamente la situazione del mercato non può essere considerata soddisfacente fin quando continueranno a operare simultaneamente sul mercato compagnie sane e compagnie dissestate. Le deficienze non sono collegate alla dimensione delle imprese; attraverso l'analisi dell'intero comparto assicurativo si rileva che situazioni di deficienza si trovano sia nelle piccole, che nelle grandi imprese. Da un punto di vista globale si nota una minore incidenza dei costi generali a livello di imprese medio-grandi, ma si tratta di modeste differenze che poi sono compensate da altri tipi di economia che le piccole imprese riescono a conseguire. Oggi la situazione si presenta quindi particolarmente delicata proprio per la necessità di raggiungere gradualmente questi obiettivi in presenza di vincoli contrastanti.

Altro grave vincolo è rappresentato dalle strutture a disposizione. Il problema è stato dibattuto a lungo anche in quest'Aula; si tratta di adeguare il controllo non soltanto in termini numerici, ma anche in termini strumentali cioè di dotare l'organo di controllo di strumenti efficienti, anche se costosi, per poter svolgere questa funzione in modo più puntuale ed efficiente. La Direzione si è impegnata oltre ogni sforzo per portare avanti le operazioni di controllo, ma la sproporzione tra l'impegno delle persone e la dimensione del problema è tale che non è possibile risolverlo in breve tempo senza una modifica radicale del quadro istituzionale.

I problemi sono tali e tanti che forse sarebbe opportuno conoscere gli argomenti specifici che più interessano alla Commissione.

P R E S I D E N T E . Dopo questa breve e sintetica, ma interessantissima introduzione, penso si possa procedere sulla base delle domande che i commissari vorranno porre.

M O R O P A O L O . Pensando che il tema centrale della discussione odierna fosse quello delle tariffe, avevo preparato una serie piuttosto nutrita di domande alle quali il professor Filippi, secondo la prassi della

nostra Commissione, potesse con comodo rispondere. Comunque cercherò di sintetizzare.

Quali sono le richieste avanzate dalle imprese assicurative per le tariffe sulla RCA da adottare dal 1° gennaio 1978? Il problema è già stato qui dibattuto, ma vorremmo sapere qualcosa dal professor Filippi. Mi spiego: tutte le imprese hanno presentato, per l'approvazione, le stesse tariffe, oppure sono state presentate tariffe completamente diverse?

Quante imprese, indicativamente, hanno chiesto per il settore autoveicoli di essere autorizzate ad applicare la sola tariffa del *bonus malus?*

Vi sono imprese che per lo stesso settore hanno chiesto di applicare la sola tariffa con franchigia?

È vero che, come asseriscono le imprese, la diminuzione del numero dei sinistri verificatisi nel 1977 e quella prevedibile per il 1978 non compenserebbero l'aumento del costo dei sinistri stessi?

Quanto alla metodologia si voleva sapere qualcosa di più in merito a quella che viene adottata per formare le tariffe relative alla RCA, cioè se la metodologia adottata dalle imprese è conforme a quella seguita negli scorsi anni o si discosta ed in quali limiti rispetto a quella seguita in altri Stati, dal momento che ci stiamo adeguando ad una normativa comunitaria.

Altra domanda: se si è previsto o, per lo meno, se avete mai pensato ad una possibilità di indicizzazione, come avviene in altri Paesi.

Poi, altre considerazioni ancora. In base a quale articolo la Commissione da lei presieduta ha espresso parere favorevole alla eliminazione della formula tariffaria dello sconto anticipato con reintegro del premio in caso di sinistro, che è stata attuata per il '78 con quel decreto che il Ministro ha presentato la scorsa estate? Vorrei, cioè, sapere se si debba proseguire su questa strada, mantenere, quindi, la formula di assicurazione con franchigia.

Vorrei inoltre conoscere il parere della Commissione sulla richiesta, che viene fatta da più parti, per ridurre il numero delle zone previste. Qual è l'opinione della Commissione? Si tende, da una parte, alla personalizzazione del contratto. Si chiede se in questa logica la zonizzazione, tuttora esistente, non sia opportuno restringerla o eliminarla. Per quanto riguarda, poi, i massimali che sono stati aumentati con recente decreto del Presidente della Repubblica, secondo voi sono adeguati? O sono previste delle maggiorazioni tariffarie in conseguenza di queste modifiche dei massimali? In caso affermativo, quali criteri si adottano? Per esempio, a partire dal 1° gennaio 1978? Comunque, nel caso venissero aumentati, si deve tener conto dei contratti in corso oppure si deve tener conto del rateo relativo ai contratti che scadono durante il prossimo anno?

Altro problema: i motocicli. Io ho sentito alcune perplessità in ordine all'estensione che viene operata sui motocicli, che comporta un aggravio notevolissimo. Non è il caso di rivedere un po' la normativa che, riferendosi ad una certa fascia sociale appare abbastanza gravosa?

Relativamente alla legge n. 39: quali le misure massime dei caricamenti? La Commissione ha già esaminato il problema relativo a queste misure massime? E in caso affermativo, quali sono le conclusioni alle quali è arrivata? Qual è oggi l'entità media dei costi per le spese generali, per le provvigioni, per le spese di liquidazione dei sinistri e relativi caricamenti che deve essere contenuta, in base alla legge, al 32 per cento? Ancora: per quanto riguarda l'andamento della gestione delle imprese, le dichiarazioni del Ministro hanno suscitato alcune reazioni, hanno determinato un attimo di riflessione per la nostra Commissione.

Per quanto riguarda la gestione del ramo RCA successivamente all'introduzione della assicurazione obbligatoria, la Commissione giudica le richieste tecniche sufficienti o insufficienti rispetto a quanto avverrà nel 1978? Per quanto riguarda la clausola del *bonus malus* questa clausola prevederebbe una modifica del numero delle classi, una modifica del numero degli sconti rispettivamente per i casi di « bonus » e di « malus ». La Commissione conferma questo oriente-

mento o non lo conferma? E ancora: questa formula viene giudicata soddisfacente o pensa la commissione Filippi che debba essere ripetuta o aggiornata? Abbiamo sentito, per quanto riguarda il Conto consortile, alcune indicazioni di come agisce: la Commissione ritiene che il funzionamento sia soddisfacente? In caso contrario, quali modifiche devono essere apportate?

Ancora qualche domanda. Qual è il giudizio della Commissione sulle iniziative che alcune imprese hanno adottato di indennizzazione diretta dell'assicurato? Infine, a che punto è il provvedimento inteso a rendere operante l'articolo 7 della legge in materia di distribuzione degli investimenti per le imprese che gestiscono il ramo della RCA?

FILIPPI. Rispondo riservandomi, sui punti tecnici, di dare una risposta precisa in seguito e chiedendo scusa per le inesattezze nei dati e nelle percentuali che, a titolo indicativo, andrò esponendo. Devo precisare che la Commissione proseguirà l'esame delle tariffe 78 domani mattina alle 10. Sul problema sono state analizzate le domande, sono stati posti quesiti tecnici al Conto consortile, che ha chiesto dieci giorni per rispondere e dovrebbe consegnare gli elaboratori domattina in Commissione. Perciò, su questo punto, le risposte rappresentano un parere del tutto personale e sono incomplete perchè, ripeto, i dati su alcuni argomenti perverranno domani mattina alla Commissione.

Rispondo alla prima domanda che attiene la presentazione delle richieste di aumento delle tariffe RCA. La quasi totalità delle compagnie ha presentato domanda di aumento del 13 per cento, una domanda di aumento del 10 per cento è stata avanzata da parte della Unipol, una rchiesta che è difficile quantificare da parte del Lloyd Adriatico e una richiesta particolare da parte della Banca delle Comunicazioni, che ha una struttura atipica. A parte le strutture atipiche, tutte le compagnie eccetto alcuni casi marginali hanno avanzato domanda di aumento: quasi tutte del 13 per cento; la Unipol del 10 per cento.

Per quanto riguarda le zone territoriali attualmente esse sono otto. Mi riservo di precisare meglio le cifre.

PRESIDENTE. Escluso il maggior costo delle prestazioni?

FILIPPI. La percentuale del 13 per cento è stata richiesta come aumento « frontale », indipendentemente da aumenti di garanzie. Per il settore delle autovetture, le compagnie hanno chiesto la formula *bonus malus* e la formula *con franchigia:* sette-otto compagnie hanno chiesto altri tipi di formula.

È stato chiesto perchè è stato emesso il decreto ministeriale relativo alla eliminazione della formula a sconto anticipato. La Commissione a luglio ha esaminato a fondo il problema, sia dal punto di vista tecnico, sia sulla base delle risultanze del dibattito parlamentare. È emerso chiaramente che è assolutamente incompatibile la presenza sul mercato di tre formule personalizzate in modo diverso, con caratteristiche diverse. In particolare, la formula a sconto anticipato, operando il reintegro una sola volta in caso di sinistro, rendeva assolutamente inoperante il funzionamento della formula *bonus malus* provocando un continuo travaso di portafoglio.

Dopo una lunga discussione all'interno della Commissione, si è ritenuto, pur essendo obiettivo finale l'arrivo all'unica formula personalizzata *bonus malus*, di dover consentire al mercato di avere ancora temporaneamente (è difficile valutare se per uno, o più esercizi) la possibilità di ricorrere alla formula con franchigia che presenta minore incompatibilità con la formula *bonus malus*, in quanto la franchigia viene pagata ad ogni sinistro.

La Commissione unanimemente ha ritenuto che la formula a sconto anticipato fosse incompatibile con il sistema della *bonus malus*; ha manifestato molte perplessità sulla formula con franchigia, esprimendo però l'opinione che l'eliminazione di tale formula non potesse avvenire subito ma con una certa gradualità nel tempo.

Penso di avere risposto alle prime domande. Il problema della variazione della frequenza dei sinistri è un po' più complesso. Il problema si pone quest'anno in termini piuttosto difficili non tanto per valutare i margini di compensazione tra incremento del costo medio e diminuzione della frequenza, quanto per il fatto che in sede di prima applicazione della formula *bonus malus* è stata costruita, con la collaborazione del Conto consortile, una scala di *bonus* e di *malus* su determinate ipotesi di distribuzione delle frequenze.

La formula *bonus malus*, che naturalmente non aveva a disposizione una evidenza empirica ma era stata costruita su campioni teorici, è stata inserita nei contratti nel primo anno di applicazione con l'ingresso di tutti i contratti alla classe terza

In sede di rinnovo, nell'esercizio successivo, su domanda delle compagnie è stata inserita nelle polizze la clausola che tutto il portafoglio che non abbia subìto sinistri, senza variazione di premi venga passato dalla terza alla quinta classe.

Questa operazione che rappresentava un grosso vantaggio per l'utente, in quanto permetteva una serie di *bonus* molto più ampia, sotto il profilo tecnico ha squilibrato la tariffa. Quindi oggi siamo in presenza di uno squilibrio della scala *bonus malus* imputabile a questo passaggio del portafoglio dalla terza alla quinta classe.

Il problema verrà analizzato attentamente dalla Commissione, benchè nella presentazione delle tariffe le compagnie non abbiano, allo stato, chiesto variazioni di scala di *bonus malus*. Il Ministero preoccupato non solo della tariffa presentata ma dello equilibrio del sistema nel medio periodo, ha richiesto al Conto consortile un'accurata valutazione di quelle che potranno essere le conseguenze, nel medio periodo, di questo passaggio dalla terza alla quinta classe, in termini di equilibrio globale del mercato. Il problema è stato posto, ma il Conto consortile non ha ancora ultimato le elaborazioni.

Quindi, il timore che si manifestino squilibri nel sistema della *bonus malus* non è collegato unicamente alla diminuzione della frequenza e all'aumento del costo medio, ma allo slittamento dell'intero portafoglio dalla terza alla quinta classe.

Per quanto riguarda l'andamento della frequenza dei sinistri, penso che questo sia il risultato di un progresso notevole del mercato, sia per la maggiore educazione e onestà dell'utenza sia per l'applicazione delle polizze personalizzate, sia per la diminuzione della percorrenza chilometrica dovuta all'aumento del costo della benzina. La combinazione di questi elementi ha finalmente portato ad una drastica riduzione della frequenza dei sinistri.

M O R O P A O L O . E che cosa prevede a livello tecnico circa la introduzione della nuova disciplina dei limiti di velocità?

F I L I P P I . La grande preoccupazione della Commissione, la prima volta che si è occupata delle tariffe, era quella di arrivare a livelli di frequenza dei sinistri vicini a quelli europei, perchè ci trovavamo con un mercato che oscillava intorno al 30 per cento quando invece negli altri Stati oscillava intorno al 18-25 per cento. Oggi siamo nell'ordine di frequenza del 18 per cento, quindi nell'arco di tre anni sono stati raggiunti risultati notevoli. È chiaro che dal 18 per cento dovremo ancora scendere, sia spontaneamente sia anche per effetto dei nuovi limiti di velocità. La riduzione non potrà essere così vistosa come nel passato, perchè ci attesteremo intorno al 15 per cento. Oggi non dobbiamo più fare passi avanti così massicci com'è avvenuto negli anni scorsi.

Come dicevo, la metodologia con cui vengono formate le tariffe della RCA non esisteva, perchè in sede di approvazione della legge n. 990 sono state adottate le tariffe precedenti che poi non sono state variate. La metodologia elaborata nel primo anno e poi perfezionata l'anno scorso considera anche le esperienze fatte dagli altri Paesi, che tra l'altro non dispongono di strumenti raffinati sotto il profilo statistico com'è il Conto consortile. La nostra metodologia non si discosta molto da quella francese o da quella utilizzata in Canada; il confronto con la Germania non è possibile, perchè l'80

per cento del mercato funziona con polizze Kasco che sono diverse dalla nostra polizza RCA.

La formula sostanzialmente parte dalla valutazione del rapporto sinistri-premi, integra questo rapporto con una proiezione dell'andamento della frequenza prevista nel periodo successivo, e nell'andamento del costo medio dei sinistri nel periodo successivo introduce poi la rettifica del coefficiente finanziario. Su questo punto la Commissione, anche sulla base dell'esperienza della Direzione, ha ritenuto più corretto non tener conto dei rendimenti che emergono dai bilanci delle imprese, ma semplicemente analizzare, in base ai dati dei sinistri pagati, qual è la durata media di giacenza presso le imprese dei soldi incassati con i premi. Quindi, ha valutato qual è l'importo a disposizione delle imprese per uno, due, tre, quattro, cinque, sei anni. Sulla base di questi dati ha formulato diverse ipotesi di tasso di interesse ed ha costruito il correttivo finanziario sulla base di ipotesi di tasso medio di interesse nettamente superiori al tasso medio di rendimento delle riserve che emerge dai bilanci.

Si è rinunciato alla valutazione del rendimento di bilancio, perchè è un dato non molto significativo, anche per tutti i movimenti verificatisi in termini di rivalutazione e svalutazione delle attività patrimoniali. Quindi, il dato di bilancio era troppo influenzato dai criteri seguiti dalle imprese nella contabilizzazione delle perdite subite e delle plusvalenze realizzate o iscritte in attivo.

In sede di formazione delle tariffe si sono applicati saggi di interesse di rendimento medio in funzione della permanenza dei fondi a disposizione delle imprese e della cadenza dei pagamenti dei sinistri.

Inizialmente la presentazione delle tariffe da parte delle compagnie era lontana da questi criteri. L'anno scorso le imprese hanno presentato uno schema di domanda tariffaria simile a quello adottato dalla Commissione ma con valutazioni diverse rispetto al tasso d'incremento del costo medio dei sinistri, al tasso di rendimento delle riserve alla frequenza e al correttivo tecnico, per tener conto che la formula personalizzata elimina prevalentemente i sinistri di scarsa entità. In altri termini la diminuzione della frequenza non è avvenuta uniformemente ma si è accentrata nelle classi di sinistri di minore importanza.

Questa esposizione è stata molto sintetica, mi riservo di far avere un appunto scritto con la formula completa, con coefficienti, criteri e dettagli.

La indicizzazione delle tariffe è stata sempre respinta dalla Commissione, nonostante le richieste avanzate dalle compagnie, proprio in considerazione del fatto che l'indicizzazione avrebbe potuto avvenire su parametri esterni, come ad esempio il costo della vita, mentre, attuando questa profonda trasformazione nel mercato, le tariffe dovevano essere valutate con criteri diversi. Quindi, la Commissione fino a oggi ha rifiutato qualsiasi criterio di automatismo, di indicizzazione delle tariffe, proprio perchè ritiene che all'interno della struttura tariffaria, all'interno del mercato assicurativo si debbano attuare trasformazioni che consentano di contenere il tasso di aumento anche in presenza di tassi di inflazione esterna elevati.

M O R O P A O L O . Ma anche in base ad un meccanismo che tenga conto dell'andamento?

F I L I P P I . Il collegamento indicizzazione — frequenza — costo medio, allo stato attuale, non è stato accolto dalla Commissione, perchè siamo di fronte ad una situazione in rapida trasformazione sia per l'applicazione delle polizze personalizzate sia per le importanti modifiche che debbono essere introdotte nel sistema.

Quindi, può darsi che il problema possa essere affrontato ad operazione compiuta, quando si sarà raggiunto un regolare funzionamento del mercato. Oggi, l'indicizzazione potrebbe portare gravi squilibri.

Personalmente ritengo che il perfetto funzionamento del *bonus malus* richieda una uniformità di formule tariffarie sul mercato. Anche la franchigia dà luogo a inconvenienti, perchè è ben vero che ogni sinistro viene penalizzato, ma c'è anche il grosso

problema del recupero delle franchigie. La franchigia non è opponibile, e deve essere richiesta all'assicurato; il costo del recupero, soprattutto dove la franchigia è bassa, è sproporzionato. Pertanto il sistema della franchigia dovrà trovare una estensione a livello di rischio elevato (ad esempio, settore degli autocarri) dove non c'è dubbio che essa ha una sua chiara funzione. Invece, nel settore delle autovetture, esistono molte perplessità sulla funzionalità di tale sistema; comunque l'esperienza e la maggior evidenza potranno consigliare se soprassedere alla sua abolizione.

Il numero delle zone territoriali è il primo problema che la Commissione si è posto, ed ha operato una graduale riduzione; si è seguito un criterio di gradualità date le profonde differenze esistenti tra zona e zona nell'importo dei premi, in funzione della frequenza e del costo medio. In altre parole una vettura assicurata a Milano paga il doppio di un'altra assicurata in una piccola città di provincia; le sproporzioni sono talmente ampie che non si poteva arrivare in un solo anno all'unificazione, senza provocare seri squilibri all'intero sistema.

Il processo di riduzione delle zone viene portato avanti, perchè a mano a mano che entra a regime il sistema della personalizzazione diventa possibile eliminare la differenziazione per zone; il processo è in atto, ogni anno verranno ridotte le zone. Non v'è dubbio che bisogna arrivare ad una eliminazione delle zone territoriali.

I nuovi massimali, approvati con decreto del Presidente della Repubblica, indubbiamente sono un primo passo per l'adeguamento. I massimali sono rimasti fermi dall'entrata in vigore della legge n. 990 fino ad oggi, nonostante ci fosse una norma che prevedeva l'adeguamento al costo della vita; se avessimo rigorosamente applicato i parametri del costo della vita e del costo del lavoro, l'incremento dei massimali sarebbe stato superiore all'attuale 20-15 50. La Commissione ha ritenuto opportuna, dato l'onere che questa operazione comporta, una certa gradualità nel tempo e ha proposto il passaggio da 25 a 50 e non da 25 a 65 come sarebbe derivato da una pura e semplice applicazione dell'indice del costo della vita. Però (i nuovi massimali sono ancora bassi anche in confronto a quelli che si riscontrano negli altri Paesi europei) certamente in futuro si riproporrà il problema di un ulteriore aumento.

Il problema della variazione tariffaria collegata all'introduzione dei nuovi massimali, si presenta sotto due aspetti, sui quali la Commissione non ha ancora esaurito l'analisi, per cui non posso dare una risposta definitiva in merito. L'aumento dei massimali comporta (a tariffa base immutata) un aumento dovuto all'estensione della copertura assicurativa, quindi al maggior costo del servizio. Contemporaneamente, poichè la frequenza che si verifica nella classe dei massimali minimi di legge (circa il 20 per cento del mercato) è più elevata di quella delle altre classi di massimale, tutto questo parco vetture, passando alla classe di massimale più elevata, si trascina dietro una frequenza di sinistri superiore a quella propria della categoria. C'è, quindi, un problema di lievitazione globale dovuta alla maggior frequenza che questa classe si trascina dietro passando alle classi superiori. Il fenomeno non è stato ancora quantificato; il Conto consortile ha cercato di portare qualche contributo statistico però penso che nel complesso l'effetto non debba essere rilevante.

La copertura per terzi trasportati è stata resa obbligatoria per legge ed era stata sollecitata da tempo. Indubbiamente per i ciclomotori ciò comporta grossi problemi, non tanto in termini unitari, quanto in termini percentuali perchè in questo caso la copertura comporta, grosso modo, un raddoppio del premio e poi c'è il rischio che si trasformi in una sorta di polizza infortuni; peraltro va sottolineato come non tutti i motocicli siano utilizzati per trasportare terzi: al disotto di una certa cilindrata non è consentito avere il secondo passeggero. Questo è un problema, però, che coinvolge il Parlamento, perchè allo stato attuale la legge non fa alcuna distinzione di categoria: se si ritiene che i motocicli non debbano avere il terzo a bordo, occorre che il Parlamento modifichi le disposizioni legislative.

Molto delicato è il problema dell'entrata in vigore dei nuovi massimali, a causa delle lacune della legge n. 990 e del testo unico, che a questo proposito non sono chiari. Questa è la prima esperienza di variazione dei massimali minimi e al di là di quelli che possono essere i problemi della interpretazione esatta degli articoli della legge n. 990 dal punto di vista della valutazione del mercato. La Commissione non è ancora pervenuta ad una proposta concreta ma è opinione prevalente che comunque dal 1° gennaio tutti i veicoli in circolazione debbano offrire rispetto ai terzi questa garanzia, altrimenti si verificherebbe una disparità di trattamento tra la persona che subisce un incidente con una vettura che ha già rinnovato la polizza e quella che subisce un incidente con una vettura che non ha rinnovato la polizza.

Inoltre si verrebbe a creare una discriminazione fra chi viene investito da un assicurato presso una compagnia in regolare funzionamento e chi è assicurato presso una compagnia in liquidazione, perchè il fondo vittime sicuramente dal 1° gennaio dovrà attenersi ai nuovi massimali. Quindi, al di là della interpretazoine letterale della legge, sembra opinione prevalente che dal 1° gennaio tutti debbano avere tale copertura. Si tratterà semmai, in termini di provvedimento tariffario del CIP, di studiare l'inserimento di un rateo di conguaglio per non creare costi di gestione troppo elevati. Perciò, accolto il principio che tutti devono essere coperti da questi nuovi massimali dal 1° gennaio 1978, si tratterà soltanto di vedere dove è opportuno inserire quel rateo di cui dicevo prima. Comunque il problema fondamentale è quello di evitare una discriminazione sul mercato dal 1° gennaio 1978.

Per i motocicli è necessario sapere se entro il 31 dicembre verrà modificata la legge, altrimenti l'estensione ai terzi trasportati dovrà operare anche per i motocicli. Per quanto riguarda il problema del caricamento, la Direzione, assieme al Conto consortile, ha svolto un'approfondita analisi su tutte le compagnie in funzione per individuare le tre componenti principali del caricamento: spese di liquidazione sinistri, spese di acquisizione dei contratti, gestione e spese generali. Siamo nel complesso intorno al 41 per cento. Le spese di liquidazione fino all'anno scorso erano imputate al premio puro.

Farò avere le tabelle che sono state compilate. La classificazione è stata fatta in base ad un incrocio dimensione-livello di questi oneri. I costi sono stati analizzati in funzione di due parametri: dimensioni dell'impresa e incidenza della RCA. È emerso un campo di variabilità vastissimo, le provvigioni minime sono pari al 10 per cento, mentre quelle massime arrivano al 30 per cento. Ci sono casi di provvigioni assolutamente folli che arrivano al 30 per cento. Bisogna aggiungere che tutti i casi sopra il 18 per cento sono stati considerati anomali e sono stati tolti dal campione. La media è intorno al 16,30 per cento. Una fascia consistente del mercato si attesta intorno al 13-14 per cento.

Per quanto riguarla le spese di liquidabiamo invece una grossa differenza tra imprese grandi, medie e piccole, nel senso che l'incidenza a livello di imprese piccole è più elevata.

per quanto riguarda le spese di liquidazione non ci sono sensibili differenze in funzione della dimensione dell'impresa. Ci sono sensibili differenze tra impresa ed impresa; anche qui ci sono molti casi anomali; si tratta sovente di imprese che sono sotto ispezione; in alcuni casi si arriva al 35 per cento. Se analizziamo queste voci in funzione non del ruolo svolto ma della origine del costo, vediamo che nel complesso il costo del lavoro incide intorno al 70-75 per cento del globale. Quindi il caricamento nella sua globalità, è composto per il 75 per cento dal costo del lavoro In base alle valutazioni che si possono fare sulle imprese italiane, e anche in base alla esperienza degli altri Paesi, sembra veramente difficile arrivare a contenere il caricamento nella misura del 32 per cento. Questo sembra essere un obiettivo non realizzabile. La Commissione domani è chiamata ad esprimere un parere definitivo sul decreto ministeriale concernente i caricamenti. Nella precedente riunione aveva sentito le parti interes-

sate, i sindacati dei lavoratori, i sindacati degli agenti, i rappresentanti delle imprese. È chiaro che esiste un grosso contrasto tra sindacato dei lavoratori e sindacato degli agenti proprio perchè con questo provvedimento bisogna determinare il limite minimo e massimo di caricamento e il limite massimo di alcune voci. È necessario porre un tetto alle provvigioni. Posso dire comunque che le percentuali che sono state dibattute nel corso dell'incontro con i vari rappresentanti oscillano intorno al 14 per cento come limite massimo.

Per quanto riguarda il caricamento, tenuto conto del recupero che si può ottenere in termini di riduzione delle provvigioni, escludendo dall'analisi tutti i casi in cui le spese di liquidazione superano livelli del 15 per cento, tagliando anche i casi in cui le spese generali sono elevate, si dovrebbe arrivare a stabilire il limite minimo intorno al 34 per cento ed il limite massimo intorno al 37 per cento.

Le percentuali che ho esposto sono indicative, perchè la Commissione sta esaminando i diversi parametri e non è ancora arrivata alla formulazione del parere.

Ho già detto sinteticamente sull'andamento del ramo RCA. Non vi è dubbio che il ramo ha avuto un andamento estremamente pesante, soprattutto tra il 1972 ed il 1974. Possiamo dire che al momento dell'introduzione della RCA le tariffe erano molto larghe, molto abbondanti. Al momento dell'introduzione dell'assicurazione obbligatoria le tariffe erano probabilmente eccessive. Sono diventate insufficienti quando si è aggravata l'inflazione. C'è stato un netto peggioramento nel 1973-1974. Le tariffe sono state squilibrate e c'è stato un grosso depauperamento delle riserve tecniche.

Lo vediamo anche dal semplice esame dei bilanci, da cui risulta che molte imprese calcolavano le riserve tecniche forfettariamente; poichè queste non possono andare al di sotto del 75 per cento del premio puro meno il pagato, molte imprese hanno rinunciato all'obbligo di fare la riserva con valutazione sinistro per sinistro, ed hanno chiuso forfettariamente il bilancio con una riserva tecnica pari al 75 per cento del premio puro meno il pagato. Sicuramente nel 1973-1974, ed anche nel 1975, benchè la situazione sia migliorata, vi sono state grosse sottovalutazioni nelle riserve tecniche. Non dimentichiamo che, negli scorsi anni, le riserve tecniche sono state in parte integrate con la rivalutazione del patrimonio immobiliare. Nel 1975 e nel 1976 la situazione, come dicevo, è nettamente migliorata e si è avuto un sensibile riadeguamento delle riserve tecniche, in parte, però, a scapito della riserva premi. Cioè, mentre prima la maggior parte delle compagnie calcolava la riserva premi in modo forfettario (40 per cento dei premi) parecchie, nel 1975-1976, sono passate al metodo analitico, il che ha consentito loro di ridurre l'ammontare della riserva premi e quindi compensare l'aumento delle riserve sinistri, con tale riduzione.

Si chiedeva se le imprese, per il 1978, hanno presentato anche una richiesta di revisione delle condizioni. Allo stato attuale tali richieste non sono ancora pervenute: esiste una richiesta della direzione al Conto consortile per valutare, nel lungo e medio periodo, quelle che saranno le variazioni in seguito all'applicazione delle regole evolutive; comunque è certo che nel 1978 il *bonus malus* dovrà essere applicato secondo le attuali condizioni che non potranno essere modificate per tale esercizio.

La modifica del *bonus malus* è allo studio per gli anni successivi. Il funzionamento del Conto consortile è problema molto ampio: indubbiamente è uno strumento di primissimo piano; le modifiche che ad esso debbono essere apportate, secondo la Commissione, assumono un duplice aspetto. Anzitutto va reso più funzionale attraverso la semplificazione delle procedure e quindi una maggiore tempestività nell'acquisizione dei dati. Oggi le procedure del Conto sono molto complesse, lente, in certi casi fin troppo minuziose in quanto rilevano una massa enorme di dati i quali non hanno poi alcuna utilizzazione pratica. Occorre quindi una grossa operazione di sfoltimento e snellimento delle procedure per recuperare una maggiore tempestività nelle trasmissione dell'informazione. In secondo luogo occorre una miglio-

re utilizzazione del Conto consortile, ai fini del controllo.

Il Conto consortile è sorto come strumento statistico, esclusivamente per l'elaborazione di dati. L'esperienza di questi anni ha invece confermato che esso deve essere uno strumento di supporto per il controllo delle imprese, in quanto evidentemente — e la miniriforma l'ha confermato — la vecchia distinzione tra spese di liquidazione e spese di gestione è puramente convenzionale ed ha dato luogo a non pochi inconvenienti nel senso di travaso di costi da una voce all'altra. Oggi che la miniriforma ha raggiunto tutte le voci di costo, è indispensabile poter utilizzare anche lo strumento del Conto consortile ai fini del controllo.

Secondariamente, un fenomeno negativo che si va manifestando, e che il controllo deve approfondire, è quello della differenziazione del costo medio pagato dalle aziende. Con la miniriforma si è verificata una accelerazione del termine di pagamento dei sinistri, ma si è anche accelerata la differenziazione del costo medio da parte delle aziende. Tale fenomeno, per una parte, può essere spiegato dai diversi portafogli delle compagnie in relazione alle diverse zone e via dicendo, però è probabile che nasconda anche comportamenti poco corretti. Il Ministero deve quindi preoccuparsi di distinguere la parte spiegabile sulla base di motivi oggettivi da quella imputabile a fatti illeciti che richiedono l'intervento del controllo.

Per quanto riguarda l'iniziativa del pagamento diretto dei sinistri da parte delle compagnie, lo scorso anno, in sede di riforma, il problema era stato ampiamente dibattuto anche in questa sede, per valutare l'opportunità di introdurlo con la miniriforma stessa oppure con interventi successivi. In base all'orientamento emerso dal Parlamento il Ministero ha condotto un'indagine su quanto si è verificato negli altri Paesi, utilizzando soprattutto l'esperienza francese, che già da anni ha in funzione tale sistema. Generalmente esso si esplica in forma consortile: in un solo Paese è interamente disciplinato per legge. Il Ministero ha sollecitato le imprese ad approfondirne il meccanismo richiedendo due condizioni precise. In primo luogo che l'accesso al consorzio, il quale dovrebbe mirare a raggruppare la totalità delle imprese, deve essere aperto a tutte le compagnie autorizzate, senza alcuna valutazione soggettiva da parte di commissioni, quindi l'accesso sarebbe subordinato solo al deposito delle cauzioni previste, ma, ripeto, senza esami o discriminazioni in base a valutazioni sulla situazione delle singole compagnie. Il secondo presupposto è quello che il meccanismo non dia luogo a lievitazione dei costi, che poi si ripercuoterebbero sulle tariffe.

Tenuto conto di tali vincoli, avendo le compagnie accolto il principio della compensazione al costo medio invece che a piè di lista, e considerando che tale meccanismo è il migliore per evitare che la compagnia, onde favorire i propri interessi, faccia lievitare i costi, i conguagli dovranno avvenire in base a costi medi. Però, data la struttura del nostro mercato, che presenta compagnie molto differenziate — con costi medi sensibilmente diversi e con portafogli particolari — i vincoli obiettivi posti dal Ministero richiedono alcuni correttivi. Debbono esservi quindi un'assoluta obiettività nello inserimento e nell'esclusione, la quale avverrebbe solo per mancato pagamento o per liquidazione coatta, ed un correttivo al principio del costo medio per le compagnie aventi un portafoglio di limitate dimensioni.

Per quanto riguarda l'ultima domanda posso dire che solo per comunicazione telefonica, ieri mattina, ho appreso che il CIPE ha finalmente adottato la delibera sui limiti massimi delle diverse categorie d'impiego delle riserve tecniche. La delibera non è ancora pervenuto al Ministero; in settimana verrà emanato il decreto ministeriale che renderà finalmente operante quello che veramente è un punto essenziale del risanamento. Come dicevo in apertura, l'aspetto fondamentale è arrivare ad una disciplina dell'impiego delle riserve. L'esperienza potrà suggerire ulteriori miglioramenti. L'entrata in vigore del disegno di legge n. 460 offrirà la possibilità di adottare un migliore meccanismo: vi saranno alcuni problemi tecnici di non facile soluzione, proprio dal pun-

to di vista degli sfasamenti temporali, ma è importante che il meccanismo agisca sull'incremento delle riserve tecniche immediatamente. Vi sarà qualche piccolo problema di aggiustamento. Per le imprese di grandi dimensioni il problema non esiste, essendo in grado di determinare in anticipo la misura delle riserve tecniche; per le piccole compagnie esistono difficoltà obiettive, anche per l'esiguità delle cifre, a far coincidere l'impiego delle somme esattamente. Comunque sarà l'applicazione della norma a suggerire piccole variazioni.

D E M I C H E L I S . È chiaro che ciò che ha interessato maggiormente il Comitato sono state le modalità di formazione delle tariffe, in una situazione che mi pare rimanga ancora estremamente complessa ed intricata anche dopo le dichiarazioni testè ascoltate; per cui dobbiamo fare lo sforzo di ricapitolare e fare tesoro dell'esperienza compiuta.

Tale esperienza ci dice che dopo l'emanazione della legge n. 990 il Ministero ha seguìto per tre anni una politica di non modificazione delle tariffe: cioè, praticamente, non è intervenuto sul mercato.

F I L I P P I . Per quattro anni.

D E M I C H E L I S . Comunque non è intervenuto sul mercato e quindi non ha modificato nè i livelli nè la forma qualitativa della tariffa; cosa che indubbiamente ha provocato un certo squilibrio nel settore.

I dati di valutazione sono diversi, però le stesse fonti ANIA affermano che lo squilibrio è cominciato nel 1973. Ora dal 1970 al 1973, cioè per tre anni, le stesse fonti ANIA denunciavano un attivo del settore. Il cambiamento, quindi, è iniziato nel 1973-1974, in coincidenza col fenomeno inflattivo, ed in questi anni è indubbio che vi è stato un certo deterioramento, anche se poi le discussioni sulla quantità effettiva di questo deterioramento e, quindi, delle perdite delle compagnie e del danno alle riserve sono state piuttosto oscure. Le compagnie hanno tradotto questo deterioramento in due direzioni, denunciando passivi e riservando mezzi finanziari inadeguati, peggiorando così anche i servizi. È certo che le compagnie hanno in parte denunciato il deterioramento sotto forma di passivi e in parte l'hanno occultato non riservando quantità di denaro sufficienti. Questo è avvenuto nel 1973 e nel 1974. Le cifre denunciate dall'ANIA danno un passivo di circa 40 miliardi nel settore per questi due anni, però a questi 40 miliardi si devono sommare alcune cifre mai precisate. Nel 1975 abbiamo la prima inversione di tendenza perchè il Ministero, sia pure senza entrare nel merito delle tariffe di valutazione del costo del servizio, abolendo lo sconto del 12 per cento ha dato, di fatto, un aumento tariffario. Poi, nel 1976 e nel 1977 sono state aumentate le tariffe con una tecnica sempre più analitica e raffinata. La prima volta si è trattato di una semplice evoluzione dello sconto senza alcuna valutazione se tale sconto fosse congruo o meno; la seconda volta si è fatto un po' a braccio, come certamente ricorda il professor Filippi . . .

F I L I P P I . La prima volta non ho partecipato.

D E M I C H E L I S . Io parlo della seconda volta e lei certamente ricorderà che la valutazione finale fatta dal Ministro in termini politici era a braccio; io lo ricordo benissimo.

F I L I P P I . La Commissione non è in questione.

D E M I C H E L I S . No, è in questione il risultato pratico. Il decreto fu fatto con una riduzione politica dei vari aumenti. Nel terzo anno, il 1977, si adottò un criterio più oggettivo, anche se il termine va messo tra virgolette, in quanto le tariffe furono fissate sulla base di una valutazione che teneva conto di quella della commissione Filippi, ma con margini di discrezionalità soprattutto per quello che riguardava la valutazione dell'elemento finanziario. Infatti, se è vero che è stato seguìto il metodo del professor Filippi, però la valutazione del rendimento dei denari accantonati è stata una valuta-

zione media e si è assunto un tasso di rendimento figurativo presumibilmente, ma non necessariamente, vicino alla verità. Oggi ci troviamo, per il quarto anno, a dover decidere il da fare. A questo punto, credo che sbaglieremmo e sarebbe un errore politico non pensare di fare tesoro dell'esperienza degli anni precedenti e riadottare le stesse tecniche e metodologie sulle quali, a parte le altre considerazioni e le non complete conoscenze della situazione, ha pesato il fatto di dover sempre, sia per il 1976 che per il 1977, effettuare la valutazione di una tariffa con due anni di differenza dai dati di partenza con problemi di estrapolazione, ovviamente molto opinabili. Quest'anno ci troviamo per la prima volta nella condizione di non dover ripetere il modello precedente, di fare un'operazione all'indietro, cioè di andare a vedere come in realtà gli aumenti concessi abbiano operato in termini di risanamento dei conti del settore. Siamo in grado di andare a vedere cosa sarebbe successo se per ipotesi le tariffe approvate fossero state, per esempio, quelle proposte dall'ANIA, che il Ministero ha sempre ridotto, ricordandoci che l'ANIA ha sempre sostenuto di aver fatto un ragionamento oggettivo con dati veri. Sarebbe estremamente interessante se la commissione Filippi andasse a fare questa ricostruzione all'indietro proprio ai fini di una semplice operazione tecnico-scientifica che è quella della taratura di un metodo. Ora, siamo in grado di tarare il metodo e vorremmo sapere se il Ministero vuol fare questa taratura, sia rispetto a quello che lo stesso Ministero ha fatto, sia rispetto a quello che l'ANIA ha chiesto. Dico questo perchè verrebbero fuori dati interessanti anche sulle cifre di fonte padronale che sono un po' diverse e testimoniano che con le cifre si può, in fondo, giocare. L'ANIA denuncia un ulteriore deterioramento per il 1975, non un miglioramento, il che probabilmente deriva dal fatto che nel 1975 è iniziata da parte delle imprese la ricostituzione delle riserve. Il 1975, in realtà, per quello che riguarda l'ANIA, ha segnato la massima perdita del settore che è probabilmente il frutto della ricostituzione di riserve. Il 1976, invece, segna la prima netta inversione di tendenza; la perdita viene dimezzata, va a 42 miliardi, ma evidentemente in questa perdita, anche se minore, giocano due fattori: la non possibile inadeguatezza delle tariffe e l'ulteriore ricostituzione delle riserve perchè vi è da supporre che tale operazione non sia avvenuta in un solo anno. Vi è, infatti, secondo me, un terzo fattore che è probabilmente l'inadeguata ricostituzione di riserve degli anni fino al 1974, che ha poi pesato in termini di costo industriale sul pagamento dei sinistri avvenuti prima e pagati nel 1975 e nel 1976. Quindi, un meccanismo complesso ha provocato questo andamento che, comunque, denuncia un'inversione molto drastica di tendenza nel 1976, cioè con il primo aumento di tariffa vero concesso dal Ministero. Tutto fa supporre che il 1977 sia andato ancora meglio; siamo ormai al pareggio del sistema. Allora, si pone un primo problema politico: dove sta scritto che un'impresa debba scaricare sull'utenza la risistemazione dei propri conti nel periodo di tempo che essa decide? Dove sta scritto che le imprese devono essere sempre in pareggio e attraverso gli aumenti di due o tre anni debbano ritrovarsi non solo in condizione di riportare in pareggio i conti di quell'anno, ma di recuperare il grosso della perdita degli anni precedenti che era stata occultata come inadeguata formazione di riserva? Dove sta scritto che tutto questo non debba avvenire in un periodo di sette od otto anni, cioè in un periodo che ogni impresa di qualsiasi tipo considera occorrente per mettere in pareggio i propri conti? Una impresa non è più tale e diventa solo un insieme di gestori del conto se vuole incassare esattamente quello che spende. Perchè, allora, le imprese assicuratrici hanno reagito quando ci siamo permessi di pensare di condizionare la loro libertà d'impresa? Evidentemente, anche per le tariffe future dobbiamo valutare se il criterio, non solo politico ma tecnico, di prendere una decisione debba in qualche modo considerare indispensabile, da parte delle imprese, il trovarsi ogni anno sempre e comunque in pareggio. Questo è un punto estremamente importante; se facessimo questa analisi scopriremmo che probabilmente lo

aumento di tariffe chiesto dall'ANIA per il 1976 si giustificava soltanto con il desiderio di recuperare in un anno le eventuali diseconomie maturate negli anni precedenti, il tutto a discapito dell'utenza, quindi secondo una logica capovolta rispetto a quella che si dovrebbe seguire. Questo recupero accelerato, rispetto alle perdite maggiorate, precostituisce di fatto posizioni di vantaggio e guadagno per gli anni successivi. Vi è, infatti, da supporre che le imprese si sono mantenute molto prudenti nelle valutazioni per gli anni successivi. Quindi, a questo punto, il voler seguire le imprese nelle loro logiche di calcolo, nelle loro valutazioni di conto e di tariffe significa in qualche modo garantire, per anni successivi alla inversione di tendenza, una situazione di largo margine di utile; cioè se accettassimo di andare a rivedere le tariffe per il 1978 andremmo a ricreare la posizione di utile pari a quelle denunciate per gli anni 1971 e 1972, cosa inaccettabile per vari motivi, non ultimo quello che ci troviamo in una grave crisi economica: semmai bisognerebbe chiedere alle imprese di sacrificarsi a favore della collettività anche mantenendo i loro conti in disavanzo con un meccanismo di recupero più lento. Tutto questo ragionamento viene ulteriormente reso complesso e arricchito dal fatto che le imprese hanno goduto di un'altra enorme condizione di vantaggio: proprio in questi anni. 1975, 1976 e 1977, non solo si sono modificate le quantità assolute, ma le modalità con il passaggio dalla tariffa fissa alle tariffe personalizzate e poi con la modificazione avvenuta ogni anno del sistema della tariffe personalizzate. Tutte modificazioni che sono andate nella direzione dell'interesse delle imprese. Il professor Filippi ricorderà la polemica nata nel 1976 quando, in sede di formulazione del decreto di modificazione delle tariffe non vi fu solo un aumento, ma vi furono modificazioni non discusse, nemmeno in sede di commissione Filippi, tutte a vantaggio delle imprese. Che questa situazione sia vera lo denunciano paradossalmente le stesse imprese di assicurazione quando pongono il problema, posto anche dal Ministero e di cui tutti si sono preoccupati, di modificare il meccanismo del *bonus malus* e la distribuzione dell'utenza. Su « Ventiquattr'ore » è riportato questo ragionamento singolare e divertente, una volta tanto di autoconfessione: si deve modificare negli anni futuri il meccanismo del *bonus malus* perchè gli automobilisti si sono dimostrati più bravi e se non vengono ridotti gli sconti del *bonus* i conti non tornano più perchè erano stati fatti sugli automobilisti più cattivi. Il che, se è vero, testimonia che nel 1977 le compagnie hanno comunque incassato di più di quello che dovevano incassare. Il problema è grosso.

Le compagnie stesse ammettono che i calcoli sui quali è stata basata la formazione della tariffa si sono dimostrati, alla prova dei fatti, diversi e quindi gli automobilisti che hanno usufruito della classe per la quale non c'era lo sconto, dimostrandosi più bravi degli altri, hanno in realtà creato una sorta di accumulazione di risorse in più presso le compagnie che le stesse temono di vedersi bruciate rapidamente ove questo meccanismo, non più aderente all'andamento della sinistrosità, continuasse nel futuro, ma che, comunque, attualmente esiste.

Vi è poi un'altra cosa da considerare con attenzione: che nel passaggio dal 1975 al 1976, cioè proprio in corrispondenza con il primo vero aumento della tariffa, e — per quello che ne sappiamo — anche per l'anno 1977 è intervenuto un altro elemento netto di modificazione rispetto alla situazione precedente, cioè quella studiata dalla commissione del professor Filippi nel primo anno ed utilizzata come base di partenza per le estrapolazioni successive.

Mi riferisco alla modificazione netta di utilizzazione delle risorse finanziarie, destinate alla riserva premi ed a quella sinistri, tra investimenti veri e propri ed accantonamenti sotto forma di utilità. I dati pubblicati da parte della Banca d'Italia dimostrano, per l'appunto, una quintuplicazione dal 1975 al 1976 di questa cifra ed, evidentemente, la modificazione di un dato essenziale; la commissione Filippi aveva lavorato su dati base 1975 e base 1974 usando certe percentuali che sono state all'improvviso modi-

ficate in modo drastico nel corso degli anni successivi.

Questo fenomeno appare evidente in una pubblicazione sul « Mondo » che effettua una sua elaborazione su tutta una serie di bilanci e fa il rapporto tra investimenti e quella che viene chiamata « casse-banche » per la anticipazione di liquidità; la variazione di queste percentuali testimonia l'ampia possibilità di manovra che le compagnie hanno avuto e che si sono tenuta negli anni caratterizzati, tra l'altro, da un fenomeno inflattivo, il che rende ancora più opinabile e discutibile il tipo di valutazioni figurative che nel 1976 prima e nel 1977 dopo hanno condotto a certe situazioni.

Un'altra considerazione che faccio presente e che ci pone quesiti ai quali noi, evidentemente, non possiamo rispondere ma ai quali la Commissione deve invece dare una risposta per potere poi offrire alla scelta politica ed amministrativa che il Ministro dovrà operare ed a noi stessi tutti gli elementi possibili di conoscenza, riguarda il fatto che l'esame dei bilanci relativi al 1976 offre talune sorprese. Infatti, vi sono alcuni risultati differenziati; parlando sempre delle compagnie che operano nel ramo RCA si va da compagnie che denunciano, tuttora, *deficit* di bilancio consistenti (la SAI, la Nord Italia ed altre), a compagnie che operano soltanto nel ramo dell'assicurazione autoveicoli e che denunciano invece utili piuttosto precisi per il 1976.

Ad esempio, vi sono situazioni come quella dell'Assicurazione Italia che denuncia una perdita molto limitata che, però, poi il Ministro ci chiarisce essere una perdita di 21 miliardi che, da sola, è dell'ordine di grandezza delle perdite complessive del settore RCA denunciate dall'ANIA!

Vi è dunque una situazione estremamente differenziata in merito alla quale risulta difficile comprendere se la valuzione media che il Ministero ha fatto nel compilare le tariffe, sia per il 1976 che per il 1977, non sia in realtà la formazione di una tariffa giusta per consentire l'esercizio corretto di un certo servizio o non sia, invece, una tariffa che, oltre a consentire un risanamento « giusto », cioè dovuto ad un deterioramento oggettivo, non porti al risanamento di vere e proprie colpe imprenditoriali che si tenta di scaricare sulla collettività cui vengono date in pasto soltanto due-tre piccole compagnie che non incidono sul totale delle cifre. Mi domando dunque se si sta tentando di scaricare sulla collettività, ripeto, non più il risanamento delle piccolissime compagnie marginali, bensì il risanamento o, per meglio dire, la possibilità di proseguire in un cattivo funzionamento, di compagnie che operano in grandi settori. Apparentemente, signor Presidente, risulterebbe questo!

Pertanto, tutta questa serie di considerazioni ci induce a ritenere che, in realtà, non vi possono essere argomenti oggettivamente validi che possano — anche per il 1978 — convincere della possibilità di pervenire ad una modificazione delle tariffe.

A nostro avviso, le tariffe vanno mantenute inalterate; per quest'anno la commissione presieduta dal professor Filippi bene farebbe a ripercorrere il cammino fatto per ottenere non più dati basati sul vago, ma dati basati sulla precisa verifica tra l'applicazione del modello scelto ed i risultati effettivamente perseguiti e, infine, tenendo fisse le tariffe per il 1978, bisognerebbe avere almeno due anni di controllo in merito ad un certo tipo di tariffa con riferimento alla situazione del settore. Ciò sarebbe utile per avere alla fine del 1978, in previsione del 1979 che costituirà l'anno « vero » nel quale si dovrebbero vedere gli effetti della miniriforma, la possibilità di rivedere per lo meno le tariffe onde essere conseguenti rispetto allo spirito che ha guidato la miniriforma stessa.

Questo è dunque il punto politico sul quale insistiamo: noi non accettiamo più di seguire altri tipi di ragionamento e non pensiamo che sia più possibile rifare le discussioni degli anni precedenti. Non ci pare infatti quello nè un terreno adeguato nè convincente neanche sotto il profilo tecnico-scientifico.

Poichè il Ministro ci ha detto che non possiamo rivolgere a lui questa domanda in quanto egli deve attenersi a quanto la legge stabilisce, noi la sottoponiamo alla com-

missione presieduta dal professor Filippi in quanto pare che essa abbia in mano gli elementi per valutare se la richiesta che noi formuliamo con molta forza e precisione non sia una richiesta « politica » ma sia, invece una richiesta che corrisponde ad un modo corretto di applicare la miniriforma, un modo corretto di utilizzare i dati in nostro possesso, un modo corretto di creare le condizioni per potere poi nuovamente intervenire avendo effettivamente tutti gli elementi di decisione.

Cercheremo, nei prossimi giorni, di arricchire queste argomentazioni anche con dettagli tecnici perchè, pur non disponendo degli organismi del Ministero, non riteniamo sia difficile averli.

Sempre per dimostrare come sui dati siamo inabili voglio parlare di un'ultima questione.

Il professor Filippi parlava poc'anzi di una specie di manovra tra le riserve premi e le riserve sinistri che le compagnie avrebbero messo in atto. Ebbene, i dati che l'ANIA denuncia dimostrano però esattamente il contrario di quanto ci è stato detto.

Il passaggio tra il 1975-1976 (gli altri dati non ci sono) dimostra che la variazione della riserva premi è esattamente opposta rispetto a quella dichiarata dal professor Filippi. La variazione è del 67 per cento rispetto all'aumento del 16 per cento della variazione riserve sinistri e rispetto all'aumento del 21 per cento dei premi introitati.

F I L I P P I . La riserva premi la devo rapportare alla massa dei premi, non la devo considerare come incremento percentuale rispetto alla riserva dell'anno precedente.

La percentuale che l'onorevole De Michelis ha citato rappresenta l'incremento della riserva premi sulla riserva premi dell'esercizio precedente. Poichè il monte premi è cambiato devo valutare la riserva premi in funzione dei premi emessi nell'anno. La percentuare della riserva premi sui premi emessi nell'anno è diminuita come risulta da tutta la documentazione.

D E M I C H E L I S . Vedo scritto: elaborazione ANIA su dati del Ministero dell'industria e poichè i nostri uffici pubblici non sono molto ricchi di documentazioni di questo genere io devo servirmi di questi dati che, ripeto, dicono l'opposto di quanto asserito dal professor Filippi. Devo solo ammettere che i dati siano sbagliati!

F I L I P P I . Non è detto: soltanto non capisco a che cosa intenda riferirsi.

D E M I C H E L I S . Sono la variazione della riserva premi, 50 miliardi, rispetto ai premi introitati nel 1975.

F I L I P P I . Ho parlato dell'ammontare globale della riserva premi sui premi imputabili, non posso considerare le variazioni in cifra assoluta e posso confermare che la percentuale della riserva premi sull'ammontare globale dei premi emessi è diminuita.

Io confronto la variazione delle riserve premi sull'ammontare globale dei premi emessi. Quello che lei cita ora è l'incremento in cifra assoluta.

D E M I C H E L I S . Ma è la stessa cosa, qualunque sia la cifra cui si sommi 84 o cui si sommi 50.

F I L I P P I . Non è lo stesso!

D E M I C H E L I S . Ragione di più per avere tutti i dati precisi per poter fare questa valutazione, altrimenti su semplici affermazioni quantitative e qualitative risulta difficile giungere a conclusioni.

Un'ultima cosa per quanto riguarda i caricamenti. Noi sosteniamo tra l'altro (e sarebbe bene dirlo all'opinione pubblica) che, se si accetta la nostra tesi circa l'opportunità e la necessità di non modificare la tariffa pura per il 1978, attraverso la modificazione dei caricamenti, sia pure parziale e lenta, si deve arrivare ad una vera e propria riduzione delle tariffe. E ci pare che questo, sia pure nello spirito di una rettifica molto limitata ma che va nello spirito della miniriforma, venga a dimostrare la giustezza della tesi sostenuta, quella cioè che

ormai siamo nella condizione di far funzionare il sistema assicurativo in modo da far gravare di meno le tariffe.

Quindi, la conclusione è che le tariffe possono e debbono rimanere immutate. Debbono essere modificati i caricamenti. Vedremo poi quanto coraggiosa sarà la scelta che il Ministero avrà fatto; però già questa modificazione di per sè, passando dal 41 al 37-38 per cento, comporta una riduzione delle tariffe, e quindi la notizia che il Governo segue questa via sarebbe accettata dall'opinione pubblica, perchè significherebbe finalmente una decisione coerente con lo spirito della miniriforma, di dare un servizio migliore a costi minori.

R O M U A L D I . Vorrei precisare subito la quantificazione del caricamento. Il professor Filippi ha detto, mi pare, che siamo al 41 per cento. Non siamo invece più in su con le cifre che ha fornito? Perchè mi pare che siamo: al 12 per cento per le spese generali, al 16 per cento per le provvigioni, al 15 per cento per le spese di liquidazione dei sinistri.

F I L I P P I . Ho fatto una piccola omissione. Questi ultimi sono dati dell'intero mercato, dati cioè che risultano dalla elaborazione dell'intero mercato. Il 41 per cento è invece un dato ripulito dai casi anomali e partendo da questo si spera di arrivare al 37-38 per cento.

Ho preso atto di tutti i punti che sono stati sottolineati dall'onorevole De Michelis e mi riservo sulla base del testo scritto di rispondere con maggiore dettaglio. Vorrei solo precisare che il parere che la Commissione darà, ai sensi della miniriforma, è un parere tecnico, di valutazione tecnica che la Commissione può compiere e che poi verrà sottoposto all'organo politico.

D E M I C H E L I S . C'è un punto, cioè si tratta di valutare rispetto a che cosa voi calcolate la congruità tra costi e tariffe.

F I L I P P I . Ho sentito dire che la Commissione dovrebbe fare il percorso all'indietro. La Commissione ha sempre esaminato tutti i dati sulle vicende passate e quest'anno si ripromette di affinare questa analisi in termini di rappresentatività del campione; ed ha sempre analizzato i risultati conseguiti dall'intero mercato nelle sue diverse fasce. Dati i tempi molto ristretti penso che potremo rimandare il problema della verifica di che cosa sarebbe successo se tutte le richieste fossero state accolte a gennaio. Il confronto, invece, tra la tariffa in vigore e costi sostenuti certamente verrà fatto nel modo più completo possibile.

Il problema è quello che avevo sinteticamente esposto e che lei ha richiamato. Oggi dobbiamo fissare una tariffa che per una fascia rilevante del mercato sarà in vigore nel 1979, perchè tutti quelli che stipuleranno il contratto nel dicembre 1978 utilizzeranno questa tariffa per il 1979. La Commissione, pertanto, potrà dare una dettagliata descrizione per quanto riguarda il rapporto tra tariffe attualmente in vigore e costo dei sinistri pagati e riservati; potrà poi fare due o tre ipotesi di tasso d'inflazione per quanto riguarda il 1979, perchè non esiste ovviamente nessuno strumento di valutazione esatta di quello che avverrà nel 1979.

Desidero precisare che nel calcolo delle tariffe la Commissione si è sempre attenuta ad una netta separazione tra costi pagati e costi riservati, data la scarsissima attendibilità dei costi portati a riserva dalle varie compagnie. Quindi, non c'è stata una maggiorazione delle tariffe in vigore nel 1976-77 per compensare la deficienza nelle riserve tecniche che erano state precostituite nel 1973-74. La valutazione è stata fatta solo in base a quanto effettivamente pagato confrontato con l'incassato, estrapolando l'ammontare del premio pagato in base ai tassi d'inflazione, dato che i pagamenti dei sinistri verificatisi nel 1976 avvengono nel 1976-1977-78 e così via. Anche oggi ci troviamo di fronte al problema di costruire una tariffa che non trova equilibrio con il costo medio dei sinistri del 1977 ma con il costo che presumibilmente la compagnia sarà tenuta a pagare nel 1977-78-79.

Quindi non emerge nessun elemento di recupero delle perdite pregresse. L'ANIA aveva sollevato questo problema e la Commis-

sione ha sempre respinto l'introduzione di un coefficiente correttivo volto a recuperare le perdite precedenti. La Commissione ha introdotto un coefficiente correttivo per tener conto di quello che sarà l'effettivo andamento del costo medio dei sinistri; e quindi non si è attestata — perchè la tariffa sarebbe squilibrata — sul costo di oggi, ma su una estrapolazione del costo storico.

Il fatto che le cifre dei bilanci che lei ha citato indichino che ancora oggi sul mercato ci sono compagnie di primaria importanza che hanno subito perdite molto consistenti dimostra proprio che le tariffe non sono state tali da compensare qualsiasi errore manageriale, qualsiasi perdita, ma sono state calcolate con criteri medi, non sulla base dell'impresa più efficiente ma neanche sul livello delle imprese con gravi disfunzioni, tanto che abbiamo grandi compagnie, anche ben organizzate, che hanno subito, come dicevo, perdite consistenti.

D E M I C H E L I S . Non si capisce come uno possa presentare un bilancio in utile con le stesse tariffe!

F I L I P P I . Ripeto, è una tariffa media: abbiamo compagnie che hanno realizzato un utile e compagnie che hanno realizzato perdite. Se la tariffa fosse stata costruita per coprire tutti gli errori e tutte le disfunzioni, avremmo in utile tutte le compagnie; siamo invece a un livello intermedio per cui abbiamo dei valori sotto e dei valori sopra la media, anche a livello di compagnie di primaria importanza.

Per quanto riguarda le modifiche del *bonus malus*, ho detto che al Ministero non è pervenuta alcuna domanda esplicita da parte delle compagnie e confermo che nelle domande da queste presentate non si affronta il problema. Leggo saltuariamente « 24 Ore » e non ho visto l'articolo di cui parla; mi riferivo esclusivamente alle domande presentate. Per quanto riguarda la crescita delle attività liquide, le confermo che nell'esercizio 1976 e nell'esercizio 1977 si è accentuata, vi è stata una trasformazione dell'impiego delle riserve nella direzione voluta dal Ministero, che ha cercato di limitare gli investimenti in immobili da parte delle compagnie ed ha cercato, nei suoi vari interventi, di spingerle verso investimenti in titoli di Stato.

Quindi, nel 1976 e nel 1977 vi è stato un forte incremento degli investimenti in CCT e in BOT detenuti dalle compagnie; si è trattato, ripeto, di un incremento veramente consistente (tutti i dati sono stati elaborati dal CIPE per la delibera) e ciò è avvenuto in base alla precisa richiesta del Ministero di diminuire gli investimenti nell'attività immobiliare, dati gli elevatissimi rapporti che in alcune compagnie questi beni avevano raggiunto (rapporto del 95-97 per cento del totale delle riserve) indirizzando una parte di queste riserve tecniche verso titoli di Stato.

T A L A M O N A . La verità è che i buoni del tesoro sono diventati molto appetibili per il loro tasso di interesse!

F I L I P P I . Questo cambiamento di direzione è stato voluto dal Ministero con l'unico obiettivo di raggiungere una maggior trasparenza negli investimenti delle riserve tecniche.

D E M I C H E L I S . Solo che, inizialmente, era stato stabilito un rendimento figurativo mi pare del 4 per cento; dopo, invece, si è arrivati al 10-12 per cento! Già quella del 1976 è stata una tariffa che ha premiato le compagnie, consentendo loro di guadagnare più del giusto e del lecito; hanno continuato nel 1977 e continueranno nel 1978!

F I L I P P I . Io sono qui per esporre dati e devo considerare la situazione nel complesso.

Il rendimento medio che emerge nel 1976 è del 4,5 per cento, nonostante le trasformazioni che sono avvenute negli investimenti: questo è il rapporto tra la massa dei proventi e l'ammontare delle riserve. L'anno scorso abbiamo tenuto conto di un rendimento figurativo dell'8 per cento.

Ora, è chiaro che, parallelamente a questa trasformazione delle riserve, è obiettivo del Ministero aumentare il tasso figurativo per-

chè per ogni punto di aumento del tasso d'interesse otteniamo una riduzione delle tariffe: le due cose vanno in perfetto parallelismo. Oggi, purtroppo, data la vecchia composizione delle riserve il tasso medio che emerge è ancora sensibilmente inferiore.

Per quanto riguarda il problema delle riserve tecniche, le confermo quanto avevo già detto, cioè che l'insufficienza di tali riserve è emersa anche per gli anni 1972 e 1973. Quindi è esatto che al momento dell'approvazione della legge le tariffe erano molto abbondanti; però c'è stata una sottovalutazione dell'andamento dell'inflazione che si è ripercossa su una insufficienza delle riserve già nel 1972 e che poi è emersa chiaramente nel 1976, perchè i debiti per sinistri non sono debiti di valuta ma debiti di valore. Pertanto, anche la riserva che nel 1972 appariva congrua, di fatto è risultata insufficiente a causa dell'inflazione per i pagamenti avvenuti nel 1974 e nel 1975. D'altra parte, se la situazione d'insufficienza delle riserve continuava a procedere come è avvenuto nel 1973 e nel 1974 certamente il mercato avrebbe richiesto un intervento massiccio dello Stato per coprire insufficienze macroscopiche. Queste insufficienze sono in parte rientrate. È difficile fare una valutazione esatta; però le riserve di oggi sono ancora insufficienti.

Sono perfettamente d'accordo con lei che è difficile fare un'esatta valutazione dell'insufficienza delle riserve; però, ogni anno constatiamo, facendo il confronto . . .

D E M I C H E L I S . La mia impressione è che questa insufficienza venga pagata dall'utente. Che se la paghino le compagnie aumentando il capitale e tirando fuori quello che hanno guadagnato e « straguadagnato » nel passato!

F I L I P P I . Il Ministero si preoccupa che non vi sia una tariffa che ricrei questa insufficienza di riserve!

T A L A M O N A . La Commissione ha valutato e valuterà l'incidenza che sull'insufficienza delle riserve ha la lentezza della liquidazione dei sinistri? Si liquidano, infatti, i sinistri con molto ritardo; si lucra sulla somma corrispondente al valore del sinistro da liquidare e, nello stesso tempo, il sinistro subisce una svalutazione e porta un peso maggiore sulle riserve. Questo gioco finanziario, ripeto, la Commissione lo valuterà?

F I L I P P I . La Commissione valuta il gioco finanziario in base a quanto effettivamente pagato ...

T A L A M O N A . È una speculazione.

F I L I P P I . ... quindi tiene esattamente conto, indipendentemente da quella che è la causa, del ritardo che è avvenuto tra l'incasso del premio ed il pagamento del sinistro.

D E M I C H E L I S . Ma riconoscendo alla compagnia il maggior costo, che non deve essere riconosciuto, in realtà questa viene a lucrare una volta e poi. . .

F I L I P P I . Non è esatto.

D E M I C H E L I S . A me pare di si. Se ho ben capito, voi ragionate così: nel 1978, ad esempio, dati tanti premi incassati, occorre valutare cosa deve sborsare la compagnia per pagare i sinistri. Questi pagamenti di sinistri si riferiscono per una quota rilevante a sinistri avvenuti nello stesso anno (e togliamoli di mezzo) e per un'altra quota a sinistri che hanno un anno, due anni, tre anni, quattro anni di vita. E voi valutate quel che costa in quel momento pagare questi sinistri.

Questo tipo di valutazione fatto in tale modo in realtà equivale a consentire un risanamento delle riserve perchè, in effetti, le compagnie dovrebbero pagare quei sinistri (primo, secondo, terzo, quarto anno) mobilitando le riserve. Cioè sono le riserve che hanno accantonato che dovrebbero consentire il pagamento di quei sinistri.

F I L I P P I . Esiste solo un'eventuale differenza tra rendimento effettivo delle riserve e tasso figurativo. Si calcola il tasso d'interesse sul ritardo; se la compagnia non ritarda i pagamenti non ha a disposizione reddito finanziario e non subisce la lievitazione dei costi. Quindi c'è un perfetto parallelismo

tra l'aumento della lievitazione del costo e il tasso d'interesse di cui fruisce sulle somme non pagate.

DE MICHELIS. Se le compagnie avessero fatto le riserve giuste, si; se non le hanno fatte — come non le hanno fatte —, no!

PAZIENZA. Signor Presidente, prendo molto brevemente la parola anche perchè, essendo venuto purtroppo in ritardo a causa di un altro impegno, mi aspettavo di sentire la relazione del professor Filippi (mi dispiace di non averla potuta ascoltare, ma la colpa è mia), mentre, viceversa, ho ascoltato l'ampio intervento del collega De Michelis, che peraltro potrò interrogare in separata sede.

La mia domanda, molto breve, è la seguente: la Commissione ha valutato quale sarà l'incidenza del processo, del contenzioso, sulla liquidazione dei grossi sinistri? Vorrei sapere innanzitutto se noi abbiamo misure statistiche per stabilire, nel complesso, l'entità dei grossi sinistri; in secondo luogo se abbiamo riferimenti statistici sulla suddivisione temporale, cioè quanto tempo resta in piedi un sinistro mediamente, in modo da avere un metro per calcolare grosso modo l'incidenza della svalutazione su quello che lei giustamente chiama un debito di valore, che però trova il contrappeso, da parte della compagnia, nel rendimento finanziario.

FILIPPI. Sono tutti dati a disposizione.

PAZIENZA. Ancora, se abbiamo previsioni di larga massima sull'incidenza delle modifiche ultime della legge sull'assicurazione obbligatoria per quanto riguarda la valutazione del danno alla persona (denuncia dei redditi od altro) onde valutare questa incidenza come componente non ultima nella determinazione delle tariffe.

FILIPPI. L'andamento del costo dei sinistri è stato ricostruito dal 1972 in poi. Tutti i sinistri avvenuti vengono seguiti in base alla cadenza dei pagamenti anno per anno, confrontando inoltre il riservato col pagato. In termini di numero di sinistri siamo intorno al 60 per cento pagato nell'anno di avvenimento, mentre in termini di importo siamo intorno a percentuali nettamente minori. Per quanto riguarda i livelli del pagato esistono tutte le statistiche per classi di importo; tutto ciò è disponibile sino alla fine del 1976 e quindi sugli effetti della miniriforma in termini di frequenza esistono già i primi dati. Gli effetti della miniriforma in termini di risarcimento dei danni non sono facilmente quantificabili perchè le sentenze definitive sono pochissime. Pertanto su questo punto non abbiamo dati definitivi. Comunque mi riservo di completare il discorso con tutti i dati possibili che forse in questo momento appesantirebbero l'esposizione e non possono essere ricordati a memoria.

PRESIDENTE. Il senatore Pazienza ha detto anche un'altra cosa interessante, cioè che i nuovi criteri di valutazione del danno contenuti nella miniriforma, cioè il riferimento alla capacità tributaria o a tre volte la pensione sociale negli altri casi, possono incidere in un senso o nell'altro sui costi e probabilmente non in senso riduttivo.

FILIPPI. Su questo non abbiamo ancora dati sufficienti.

FELICETTI. Cercherò di essere molto breve; penso che la Commissione di indagine si debba attendere dal professor Filippi molto materiale, tenendo conto che noi abbiamo bisogno di esplorare molto bene questo settore per proiettare in futuro le nostre iniziative legislative in più direzioni; abbiamo quindi bisogno di raccogliere materiale possibilmente elaborato, valutazioni, che ci possono essere di grande utilità per andare in direzione di una situazione diversa, di governo di questo settore, che è vissuto per tanti anni — a parte la lodevole attività di quest'ultimo periodo — in uno stato di anarchia. L'indagine è molto importante anche perchè ci deve consentire di operare sul terreno della governabilità del settore.

In secondo luogo vorrei fare un auspicio: che queste decisioni della Commissione presieduta dal professor Filippi, relativamente alla questione delle tariffe, venissero prese rapidamente; noi vorremmo assolutamente evitare quest'anno che le decisioni venissero adottate alla vigilia dell'entrata in vigore delle nuove tariffe; vorremmo evitare, cioè la situazione paradossale degli anni passati.

Per quanto ci riguarda riteniamo che tali decisioni possano essere adottate nel senso che non si debba andare ad una lievitazione delle tariffe per il 1978. A parte le considerazioni interessanti svolte dal compagno De Michelis, dall'interno dei meccanismi, sulla base dei quali le tariffe vengono elaborate, vorremmo sottoporre alla sua valutazione elementi che a nostro giudizio possono convalidare la tesi di fondo che non si debba andare alla lievitazione delle tariffe per il prossimo anno. In sostanza, di fronte al problema tariffario noi oggi ci presentiamo con elementi di novità (estensione ai terzi trasportati, elevazione dei massimali, riduzione delle forme di personalizzazione). Il passaggio dalla forma dello sconto anticipato a quella del *bonus malus* determina, per una certa fascia del mercato assicurativo, un'immediata lievitazione dei premi e quindi delle entrate delle compagnie; sappiamo che l'aumento dei massimali e l'estensione ai terzi trasportati interesserà circa il 30 per cento del mercato assicurativo; anche partendo dalla valutazione più pessimistica, quella del 25 per cento, ci saranno sempre molti a pagare di più e inoltre c'è questa fascia di utenza che passa da un regime all'altro producendo nuove entrate per le compagnie di assicurazione. Questo è il primo elemento dal quale partiamo.

All'interno dello stesso meccanismo pensiamo che ci sia una serie di valutazioni che dovrebbero indurre, quanto meno, alla conservazione delle vecchie tariffe per il 1978. Partiamo dall'argomento dei caricamenti; oggi noi, giustamente, per avvicinarci all'appuntamento del 1° gennaio 1979 che fissa il tetto massimo del caricamento al livello del 32 per cento, stiamo conquistando questa tappa orientandoci — almeno mi sembra di aver capito così — verso un tetto massimo del 37 per cento.

Forse anche più coraggiosamente si poteva operare nella determinazione dei caricamenti. Per le spese di gestione fissate intorno all'undici per cento, per esempio anche per costringere le imprese di assicurazione ad operare meglio sul terreno della meccanizzazione, sul terreno della riduzione delle spese, della lotta agli sprechi. Qualche giorno fa abbiamo presentato alla Camera un'interrogazione che si riferisce a certi meccanismi di liquidazione che sono stati praticati da imprese di assicurazione che hanno licenziato gruppi di altissimi dirigenti per riassumerli il giorno successivo a quello del licenziamento. Stiamo in una logica perversa rispetto alla quale un maggior coraggio della commissione Filippi nel determinare un livello più basso di questa voce del caricamento, forse aiuterebbe il settore. Così per quanto riguarda l'altra voce, quella della spesa per la liquidazione dei sinistri. La « miniriforma » ha introdotto meccanismi automatici che avrebbero a nostro giudizio dovuto incidere anche nello spessore dei costi che si imputano alle spese per la liquidazione dei sinistri. Così per i compensi provvigionali. Siamo in tema di norma di legge, obbligatoria. L'ipotesi della provvigione all'interno dell'obbligatorietà deve essere assolutamente superata. Noi dobbiamo affermare il principio che il servizio viene gestito dietro compenso delle spese necessarie a sostenere i costi di questo stesso servizio che alle unità operative periferiche è utile per sviluppare la propria attività imprenditoriale in altri settori del mercato assicurativo.

Per quanto riguarda la parte del premio che definiamo « puro », noi riteniamo che siano da considerare attentamente i problemi connessi alla flessione della circolazione, al pagamento diretto da parte dell'utente dei piccoli sinistri, all'introduzione delle formule di penalizzazione. Tutti elementi questi che hanno influito positivamente sul tasso di frequenza nonchè sul costo medio dei sinistri.

Quanto al costo medio, relativamente ai danni a cose bisognerebbe fare un discorso, anche in sede di Comitato. Forse dobbiamo esaminare l'opportunità di convocare anche le case automobilistiche. C'è tutto

il grosso capitolo del costo dei pezzi di ricambio. Dicono gli esperti che se oggi costruiamo un'automobile partendo dal pezzo di ricambio, abbiamo un costo che è dieci volte superiore al costo dell'automobile. Ci sono grosse sperequazioni in questo settore rispetto alle quali dobbiamo portare avanti la nostra indagine. C'è infine la grossa questione dei gradienti finanziari, sui quali si è fermato l'amico De Michelis e sui quali non torno per brevità di esposizione.

C'è poi da fare anche un'altra considerazione circa l'incidenza sui premi complessivi dei rischi accessori alla RC Auto. Questa è una valutazione che dobbiamo fare, già ai fini dell'acquisizione della decisione politica che sta subito dopo la determinazione tecnica. Tuttavia, anche rispetto alla determinazione tecnica noi riteniamo ci siano sufficienti elementi per determinare un blocco delle tariffe per il 1978. È rassicurante la notizia che ci ha dato il professor Filippi circa l'ipotesi di un peggioramento del meccanismo del *bonus malus* di cui avevano parlato i giornali e che noi avremmo considerato come un'ipotesi assolutamente preoccupante.

Vorrei dire anche una parola circa il problema delle zone tariffarie per affermare, in sintonia con le cose dette dal professor Filippi, la necessità di continuare lungo la linea della riduzione di queste zone. Nel momento in cui si introduce il meccanismo della personalizzazione, la differenziazione territoriale per zone tariffarie diventa assolutamente inaccettabile perchè avremmo l'assurdo che nella zona dove si paga di più si verificherebbe una doppia penalizzazione in caso di sinistro; mentre si avrebbe un doppio beneficio nel senso contrario. A Napoli gli utenti vengono penalizzati due volte. Vengono penalizzati in anticipo perchè si considera quella una zona ad alto tasso di sinistrosità, per cui viene applicata una tariffa doppia rispetto a quelle praticate in altre zone con minore tasso.

Per quanto riguarda la questione dell'aumento dei massimali, noi riteniamo che l'interpretazione della legge sia quella dell'introduzione dei massimali nuovi dal primo gennaio 1978; perchè altrimenti si creerebbero tutte quelle difformità di cui ha parlato il professor Filippi. Però bisogna ricercare un meccanismo automatico di applicazione della nuova normativa, perchè altrimenti, alla fine del '78, ci troveremo di fronte ad una lievitazione dei costi anche per quanto riguarda le conseguenze della esazione della differenza di premio. Deve essere trovato in sostanza un meccanismo di esazione di questa differenza di premio agevole e automatico.

Relativamente alle innovazioni che sono scaturite dalla miniriforma, vorrei fare due considerazioni da sottoporre all'analisi ed alla valutazione del professor Filippi. Per quanto concerne l'obbligatorietà della garanzia ai terzi trasportati vi è una questione che deve essere, a nostro avviso, risolta; mentre per il terzo danneggiato non trasportato, ai fini del risarcimento, vige il regime della presunzione di colpa a carico del danneggiante con inversione dell'onere della prova, nel caso del trasportato la giurisprudenza ha elaborato la figura del trasporto di cortesia — che si colloca nell'azione generale prevista dall'articolo 2043 del codice civile — che mette la figura del terzo trasportato in condizione diversa rispetto a quella del terzo danneggiato non trasportato.

Non ritiene il professor Filippi che, al riguardo, si debba operare una precisazione? Non ritiene egli che si debba arrivare ad una definizione di questo problema? Ancora, per quanto riguarda i terzi trasportati, il problema dell'estensione dell'obbligo dei terzi trasportati ai motoveicoli non ritiene il professor Filippi che debba essere affrontato?

Noi pensiamo che, almeno per la classe dei motoveicoli che va da 50 a 250 centimetri cubici, si debba pervenire all'eliminazione dell'obbligo della garanzia ai terzi trasportati; vorremmo avere una valutazione da parte del professor Filippi perchè se tale valutazione concordasse con la nostra, per quanto ci riguarda, proporremmo alle altre forze politiche una soluzione legislativa a tempi brevi, da realizzarsi prima del 1° gennaio 1978.

Per quanto riguarda il regolamento di applicazione, vorremmo anche su questo un giudizio del professor Filippi. Abbiamo recepito una serie di critiche mosse al modo di pro-

cedere nelle liquidazioni da parte del Fondo consortile; le critiche si riferiscono, soprattutto, ai diversi criteri con i quali le diverse compagnie che sono state delegate a procedere alle liquidazioni nelle varie zone del territorio nazionale procedono in questa attività.

Non si pone il problema di ricondurre ad uniformità i criteri seguiti nelle liquidazioni da parte del fondo vittime della strada? In rapporto a tale esigenza, non si pone anche il problema di una diversa strutturazione di questo meccanismo di liquidazione da parte del Fondo consortile?

Per quel che concerne le compagnie in stato di amministrazione coatta sono anche qui state fatte molte lamentele che si riferiscono al momento della liquidazione da parte del Fondo consortile. Ebbene, vi è qualcosa da fare a tale proposito? Mi rendo conto che i problemi sono complessi, in quanto lo stato in cui si trovano le compagnie « decotte » è tale per cui, spesso, al Fondo mancano gli elementi materiali per procedere sbrigativamente, ma non si può negare, tuttavia, che siamo di fronte ad un problema rilevante e, relativamente ad esso, vorremmo sapere se si hanno in mente, in sede di regolamento, soluzioni in grado di evitare, per il futuro, le situazioni preoccupanti emerse nella fase di sperimentazione di questi strumenti che ci siamo dati per il governo del settore.

A questo punto vorrei porre alcune domande di carattere generale al professore Filippi (al quale diamo atto di avere assolto rispetto al mercato assicurativo una funzione assai apprezzabile per l'impegno profuso e per le iniziative assunte spesso addirittura sostituendosi agli organi di controllo istituzionali).

Vorremmo un giudizio complessivo del professor Filippi sul settore in rapporto alla situazione di crisi che il Ministro ci ha detto investe immediatamente sette compagnie e quindi, in futuro, circa 30 aziende.

Come si può andare verso ipotesi di superamento di questa crisi? Qual è il giudizio del professor Filippi, ad esempio, sul disegno che mi pare l'ANIA stia elaborando per il recupero delle compagnie « decotte »? Quali sono i meccanismi per evitare che si pervenga al recupero di tali compagnie quando il loro portafoglio si è già disintegrato e quando il solo possibile attivo costituito dalle polizze acquisite si è già disperso?

Vi sono progetti a questo riguardo anche da parte del Ministero? Vi è un confronto del Ministero con l'ANIA per l'approfondimento di questo che è uno dei temi più importanti che abbiamo di fronte?

Ancora, rispetto al fenomeno dello svuotamento di talune imprese medio-grandi, quali sono le possibilità di intervento del Ministero e quali sono i disegni che possiamo ipotizzare per evitare, in futuro, che si ripetano i fenomeni di trasferimento di pacchetti azionari che hanno messo in discussione la sopravvivenza di aziende medio-grandi le quali se crollassero, determinerebbero certamente grossi problemi per il mercato assicurativo e, probabilmente, una complessiva riconsiderazione del governo del settore?

Infine, vorremmo sapere se rispondono a verità le notizie a noi pervenute circa il fenomeno, che sarebbe in atto, dello scorporo dal portafoglio italiano di portafogli esteri da parte di grandi imprese e, dal patrimonio italiano, di alcune partecipazioni estere di grossi complessi. Se tali notizie sono vere vorremmo anche conoscere quali iniziative intendiamo adottare per far sì che, di fronte a questa minaccia, la collettività possa essere salvaguardata.

Un giudizio del professor Filippi sarebbe utile anche in merito all'ipotesi di un'eventuale maggiore presenza dell'Azienda di Stato nel mercato assicurativo italiano; questo, soprattutto, in rapporto alle notizie forniteci dal Ministro, che ci sono sembrate sconvolgenti per il modo con il quale ci sono state fornite ed anche perchè ci sono state date senza che, preventivamente, un'indagine accurata fosse stata ordinata dal Ministero nei confronti dell'Assicurazione Italia sulla quale sono state date notizie preoccupanti che hanno generato grosso interesse nella opinione pubblica e, da parte dei responsabili dell'Azienda, un'irritazione che si può anche giustificare, anche se tale irritazione non può cancellare le responsabilità del gruppo dirigente dell'Azienda di Stato ri-

spetto ai fenomeni denunciati che, comunque, sono di una eccezionale gravità.

Vorrei, quindi, un giudizio sulla ipotesi di una maggiore e più qualificata presenza dell'azienda di Stato sul mercato assicurativo italiano; e ancora un giudizio sulla prospettiva di una riqualificazione delle strutture connesse alla funzione di vigilanza da parte del Ministero, allo scopo di utilizzare intanto gli strumenti che abbiamo costruito in questi anni, alcuni dei quali sono raffinati, mentre altri pur non completamente soddisfacenti dal punto di vista della loro attività, comunque costituiscono un patrimonio (mi riferisco, ad esempio, al Conto consortile).

Quale collegamento è ipotizzabile al fine di pervenire (tenendo conto di quello che esiste) alla costruzione di uno strumento autonomo che ci garantisca che certi fenomeni possano essere opportunamente controllati, non nel momento in cui esplodono, ma al loro primo manifestarsi?

Vi è il grosso problema delle riserve, affrontato dal professor Filippi e sul quale non mi soffermo per brevità; ma vorrei infine un giudizio relativamente a questo tema: siamo andati avanti, rispetto alla 990, con l'approvazione della miniriforma, i cui effetti sono ancora inadeguati rispetto agli obiettivi che ci proponevamo; tuttavia c'è il problema di andare verso una grande riforma. Sulla base dell'esperienza che il professor Filippi ha maturato in questi anni, emerge l'esigenza di andare verso il superamento della miniriforma — che pure consideriamo assai positivamente —, di andare verso il superamento delle attuali strutture, verso una soluzione ancora più avanzata che offra maggiori garanzie all'utenza, ai danneggiati e alla collettività, e che costruisca uno strumento di riequilibrio completo del mercato assicurativo italiano.

Vorremmo a riguardo una risposta esauriente.

P R E S I D E N T E . Desidero anch'io porre alcuni quesiti.

Per quanto riguarda la fissazione delle tariffe e delle condizioni generali della polizza, mi pare che i quesiti posti dall'onorevole Moro siano abbastanza ampi e suscettibili di offrire un chiarimento anche interessante. Vorrei richiamare l'attenzione su alcuni problemi di carattere più generale in questa sede e nelle successive sedute, perchè — ha detto bene l'onorevole Felicetti — il professor Filippi è l'esperto degli esperti che abbiamo a disposizione e col quale dovremo quindi vederci spesso, magari informalmente, in particolare quando arriveremo al documento conclusivo. Il Ministro, poi, molto opportunamente ha detto che attenderà i risultati del Comitato paritetico per porre mano ad alcuni provvedimenti, anche legislativi.

Vorrei sentire l'opinione del professor Filippi sul problema del controllo. Ogni legge di riforma rimarrà vaga, se non creeremo strumenti efficienti di controllo, analoghi a quelli che vi sono, con piena soddisfazione di tutti, nel settore creditizio. Sono convinto che non basti ampliare gli organici attuali o quelli previsti dal disegno di legge n. 460, ma che forse sia bene creare una struttura completamente nuova di controllo, non limitata al settore della RCauto.

Particolare interessante è, poi, a mio avviso, il problema del risanamento del settore. Quali vie d'intervento, nell'ambito dell'attuale legislazione, debbono essere seguite? Quale funzione possono avere le compagnie solide e sane, attraverso una consorziazione o altro?

Dopo la piena applicazione della « 990 » e della « miniriforma », sarà necessaria una cosiddetta « maxiriforma » per risolvere alcuni problemi rimasti accantonati in sede di discussione della « miniriforma »? Non dimentichiamo che il disegno di legge n. 460, per quanto riguarda la soluzione di alcuni problemi, rinvia ad altre leggi future: quindi abbiamo già in linea di massima un quadro delle eventuali norme che possono intervenire nel prossimo futuro. Non dimentichiamo, peraltro, che dovremo occuparci anche dell'attuazione delle norme comunitarie del ramo vita. Quindi, su questi temi ormai maturi o che si vanno delineando,

preziosa sarà l'opinione del professor Filippi, sia ora in modo sommario, sia in modo più analitico in occasione di altri contatti.

Comunque, ringrazio sin d'ora il professor Filippi per la sua disponibilità e per la collaborazione che ci ha sempre dato.

FILIPPI. Rispondo brevemente. Tutti gli elementi indicati saranno oggetto di attenta considerazione e valutazione in sede di formazione tariffaria.

Il limite del 37 per cento alla Commissione sembra un discorso coraggioso; questo obiettivo è apparso irraggiungibile ai sindacati dei lavoratori e degli agenti, perchè comporta un contenimento delle provvigioni entro il 14 per cento, un contenimento delle spese generali entro il 10 per cento e un contenimento delle spese di liquidazione sinistri entro il 13 per cento. Questo limite proposto dalla Commissione trova un grosso ostacolo nei sindacati dei lavoratori e degli agenti, perchè comporta, rispetto alla struttura attuale, dei sacrifici.

Sul resto sono perfettamente d'accordo. La restrizione dell'area delle zone territoriali va portata avanti, con ritmo non troppo accelerato perchè penalizza soprattutto gli utenti delle piccole città, in particolare delle isole, che hanno tariffe più basse. È noto che le tariffe più alte si hanno a Napoli, Roma, Milano e Torino, mentre la gran parte delle piccole città del Meridione ha tariffe inferiori.

Per quanto riguarda il problema dei massimali, ho appreso con soddisfazione che la impostazione coincide con l'orientamento da me espresso, e quindi bisognerà dare decorrenza dal 1° gennaio, cercando di non creare costi aggiuntivi di recupero. Per quanto concerne i terzi trasportati, debbo confessare la mia ignoranza, perchè non conosco l'esatta distribuzione per cilindrata del parco motociclistico. Domani chiederò all'ACI la ricostruzione esatta di questo parco macchine; comunque al di sotto di 125 cc. il problema è di difficile soluzione.

FELICETTI. Quindi, al di sotto, anche se ci fosse l'assicurazione sarebbe contro legge.

FILIPPI. Per quanto riguarda il problema, più ampio, relativo alle tariffe, vorrei ricordare un fatto che non è emerso nella discussione. Quindici giorni fa è stato emesso il decreto relativo al contributo vittime della strada. Data la situazione del mercato, e i nuovi oneri addossati al Fondo, è parso opportuno elevare il contributo per il Fondo dallo 0,80 all'1,50 per cento, in vista delle operazioni di liquidazione coatta; quindi nel calcolo tariffario per quest'anno bisognerà tener conto del fatto che dal 1° gennaio vi sarà uno 0,70 in più.

Concludendo credo che ancora oggi non dobbiamo nasconderci la grave situazione di crisi di una parte del mercato. Le esperienze di questi anni, le liquidazioni coatte dimostrano come ancora oggi vi siano compagnie che non hanno assolutamente alcun supporto tecnico, che ancora oggi esistono agenti che incassano, pagano e non trasmettono i dati alle compagnie. È una situazione veramente allucinante che crea difficili situazioni nella liquidazione delle imprese, infatti il liquidatore difficilmente riesce a ricostruire le vicende dei sinistri; ancora oggi, esistono operatori privi delle conoscenze tecnico-amministrative necessarie per porli in grado di operare sul mercato assicurativo. Nella crisi attuale, il problema non è solo finanziario, ma di uomini, di competenze tecnico-amministrative. In alcuni casi, non per tutte le imprese d'assicurazione ma sicuramente per alcune di esse, mancano le necessarie strutture; per non parlare dei casi piuttosto frequenti di mancato pagamento delle imposte assicurative. Pertanto, spesso accanto allo stato di insolvenza, esiste la mancanza di strutture, di collegamenti con le agenzie, e quindi esistono situazioni che non consentono il recupero della compagnia dissestata.

Vi è poi la fascia delle compagnie che sono finanziariamente squilibrate ma hanno un minimo di struttura tecnica e che un intervento esterno dovrebbe essere in grado di risanare. Mi ricollego al problema più ampio, che in questi mesi si è cercato parzialmente di risolvere intensificando i controlli, però, nonostante gli sforzi compiuti, non si può arrivare a soluzioni accettabili.

Da un punto di vista globale, credo occorra, prima di tutto, una rapida approvazione del disegno di legge n. 460, che consentirà di attuare una profonda trasformazione del mercato e di arricchire gli strumenti di controllo, nonchè, di arrestare quello svuotamento delle riserve che purtroppo il ritardo dell'approvazione sta provocando; perchè, data la conoscenza dei nuovi vincoli, tra gli operatori, nell'attesa che il provvedimento diventi operante, si è scatenata la corsa a precostituire situazioni difformi da quelle volute dal legislatore. L'approvazione del disegno di legge consentirebbe pertanto un efficace controllo del sistema di copertura delle riserve tecniche. Il disegno di legge n. 460, non appena entrato in vigore, consentirà di bloccare quegli investimenti speculativi e di evitare operazioni di svuotamento delle riserve tecniche.

Il problema più urgente, oggi, più che quello di una « maxiriforma », è quello di procedere immediatamente ad un risanamento organico, il quale parta da interventi preventivi del Ministero, che non siano unicamente liquidazioni coatte o divieto di assunzione di nuovi affari (cioè, praticamente, l'anticamera della liquidazione coatta). Vi è la necessità di porre mano ad una riforma organica che offra al Ministero strumenti preventivi, gradualità di interventi, possibilità di avere informazioni e di effettuare controlli sui trasferimenti di pacchetti di maggioranza; che consenta di introdurre un meccanismo di blocco del portafoglio estremamente rapido. Tutto ciò può essere fatto solo in un quadro di potenziamento e di trasformazione dell'attuale struttura della vigilanza, ed in collegamento con il Conto consortile e con il Fondo vittime della strada.

Credo quindi che, non appena esauriti i problemi più urgenti, sia opportuno studiare un organico provvedimento per dar vita ad un organico di vigilanza che possa controllare i pacchetti di maggioranza, bloccare i portafogli, collegarsi con il Conto consortile potenziandone gli aspetti di controllo.

Nel caso della « Secura-Assipopolare », il liquidatore ed il personale lavorano con grande impegno; però esistono ostacoli giuridici che vanno rimossi. Ad esempio allo stato attuale non si riesce a decidere chi ha la legittimazione passiva: il liquidatore no, il Fondo vittime della strada nemmeno, l'impresa che fa l'assistenza tecnica nemmeno, le vecchie imprese designate non agiscono perchè agisce la liquidazione diretta... Quindi è problema che non può trovare soluzione se non sul piano legislativo.

Oggi, le questioni più urgenti sono l'approvazione del disegno di legge n. 460 e la meditata elaborazione di un provvedimento che porti ad una trasformazione delle funzioni del Fondo vittime e del Conto consortile, con accorpamento della vigilanza e creazione di nuovi strumenti.

Questa è, in termini di urgenza, la cosa principale.

Per quanto riguarda il recupero delle imprese in difficoltà occorre che il mercato costituisca un consorzio. È importante che sul piano legislativo si cerchi di elaborare alcuni strumenti, ma al momento dell'applicazione è importante che il mercato costituisca un consorzio per ricevere portafoglio e personale delle imprese che vanno in liquidazione. In molti casi si dovrà arrivare ad una situazione che gravi sul Fondo vittime o sul fondo di solidarietà nazionale. Si dovrà cioè passare attraverso una liquidazione, laddove non esistano possibilità di recupero. Il pregresso non può che gravare su un fondo nazionale, mentre il portafoglio e il personale devono passare ad un consorzio che abbia tecnici e uomini capaci di gestire un'attività assicurativa. Le due cose devono procedere in parallelo. A questo punto mi ricollego al problema dell'azienda di Stato; è fondamentale una ristrutturazione di tale azienda, anche in funzione del ruolo che essa deve svolgere all'interno di un consorzio.

Nell'ambito del lavoro svolto non mi sono mai occupato dell'Assitalia; ho semplicemente esaminato il bilancio dell'Assitalia ai fini della valutazione delle tariffe e pertanto conosco il bilancio dell'Assitalia. I dati destano molte preoccupazioni, perchè da anni il costo gestionale è superiore a quello di altre compagnie.

L'obiettivo più urgente deve essere quello di portare l'Assitalia a costi di gestione del servizio che non siano superiori a quelli delle compagnie private, sia in termini di provvigioni, sia in termini di spese generali. È importante che l'Azienda di Stato, anche in vista dei nuovi compiti che dovrà svolgere all'interno del consorzio, entri in questo consorzio con strutture efficienti. Per quanto riguarda il bilancio di quest'anno, emerge che nel conto economico dell'esercizio 1976 sono state, ai fini del contenimento delle perdite, portate dalle rivalutazioni patrimoniali; quindi il risultato netto del conto economico del bilancio 1976 è la somma algebrica dei risultati della gestione dell'anno e l'utilizzo, in conto economico, di rivalutazioni monetarie su cespiti acquisiti in epoca precedente e l'utilizzo di riserve patrimoniali costituite precedentemente.

Forse ho trascurato qualche punto importante e ne chiedo scusa; sulla base del resoconto stenografico cercherò di essere più preciso ed esauriente.

P R E S I D E N T E . La ringrazio ugualmente per il contributo dato ai nostri lavori. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 20,50.

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