

SENATO DELLA REPUBBLICA

— VII LEGISLATURA —

COMITATO PARITETICO

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

INDAGINE CONOSCITIVA SULL'ASSICURAZIONE OBBLIGATORIA DEGLI AUTOVEICOLI

(articolo 48 del Regolamento)

Resoconto stenografico

25^a SEDUTA

MARTEDÌ 14 NOVEMBRE 1978

Presidenza del Vicepresidente **FELICETTI**

INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE	Pag. 527, 530, 531 e <i>passim</i>	BRIGANTI	Pag. 527
AMABILE (DC)	531, 534, 535	CARLI	533, 534, 535
FERRUCCI (PCI)	535, 536	NERI	530, 535, 536 e <i>passim</i>

Intervengono, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, il dottor Walter Briganti, presidente della Compagnia assicuratrice UNIPOL, il ragioniere Vitaliano Neri, amministratore delegato e il dottor Giovanbattista Carli, direttore centrale della stessa Compagnia.

La seduta ha inizio alle ore 17.

FERRUCCI, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sull'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli con l'audizione di rappresentanti della Compagnia assicuratrice UNIPOL.

Desidero rivolgere a voi, che rappresentate una Compagnia di tipo particolare che opera sul mercato assicurativo italiano, il saluto del Presidente de' Cocci, il quale si scusa per la sua assenza dovuta ad un altro improrogabile impegno.

Noi attendiamo da voi un particolare contributo per la qualità della vostra azienda e per le finalità che vi proponete. Naturalmente questo contributo dovrà essere specificamente indirizzato al settore della Responsabilità civile auto per il quale è stato costituito il nostro Comitato; tuttavia, nella consapevolezza delle connessioni che esistono tra il ramo auto e gli altri rami, sollecitiamo contributi di conoscenza e di analisi di tutto il mercato assicurativo nazionale. A questo proposito le vostre osservazioni ci saranno certamente utili, poi noi vi rivolgeremo alcune domande alle quali vi preghiamo di voler rispondere con una nota che ci farete pervenire successivamente per iscritto, una nota con la quale ci aiuterete ad avere quella visione di insieme dei problemi che qui intendiamo portare avanti per dare un assetto, il più compiuto possibile, al mercato assicurativo italiano che, proprio l'altro giorno, a Saint Vincent, in un convegno organizzato dall'ANIA, veniva definito misterioso e che noi vogliamo, con questa nostra indagine, evitare che continui ad esserlo.

BRIGANTI. Signor Presidente, la ringrazio vivamente per averci convocato. Non so se le risposte che daremo questa sera saranno adeguate alle aspettative che lei e i suoi colleghi, senatori e deputati, si attendono da questo colloquio con noi. Faremo del nostro meglio e, come ella ha detto, ci riserviamo di inviare un promemoria scritto alle Commissioni per puntualizzare meglio quello che stasera eventualmente accenneremo.

Come si sa l'UNIPOL è una compagnia che non ha forma cooperativa perchè la legislazione italiana — ed è questo un punto su cui mi permetterò di tornare brevemente — non è molto favorevole allo sviluppo delle imprese sotto forma cooperativa e mutualistica nel settore assicurativo. L'UNIPOL ha la forma di una società per azioni, però la maggioranza delle sue azioni sono possedute dalle cooperative aderenti, per la maggior parte, alla Lega nazionale delle cooperative; inoltre sono possedute, in una certa misura, da società collegate con i tre movimenti sindacali italiani, CGIL, CISL e UIL e da altri organismi rappresentanti il ceto medio dei lavoratori dipendenti come la Confederazione nazionale dell'artigianato e la Confederazione dei coltivatori diretti. Tutto questo per dare il senso del mercato in atto e in potenza della compagnia e degli interessi che la compagnia intende servire, proprio per il ruolo che essa svolge sul nostro mercato assicurativo. Inoltre, fa parte del corpo sociale dell'UNIPOL un gruppo estero e cioè quello della *Volks fur solger*, che è un gruppo assicurativo della Repubblica Federale Tedesca e che rappresenta il movimento sindacale della Germania federale. Come loro fanno i sindacati della Germania occidentale svolgono anche un'attività economica, assicurativa, bancaria, immobiliare, turistica, editoriale, eccetera. Quindi, una parte del capitale sociale dell'UNIPOL è posseduto da questo gruppo che è una compagnia cooperativa, anzi un gruppo di compagnie che invece, grazie anche al tipo di legislazione vigente in Germania, hanno assunto proprio forma cooperativistica.

Mi permetto di richiamare molto rapidamente un altro fatto. La forma cooperativa è molto sviluppata in parecchi Paesi. Recen-

10^a COMMISSIONE

25° RESOCONTO STEN. (14 novembre 1978)

temente, pochi giorni fa, sono tornato dagli Stati Uniti dove ho partecipato al Congresso mondiale delle cooperative di assicurazione che esistono in America, sia del Nord che del Sud: Canada, Stati Uniti, eccetera; nel Continente europeo: Svezia, Norvegia, Danimarca, Inghilterra, Germania, Belgio, Austria, Svizzera e via di seguito; nei Paesi emergenti tanto dell'area asiatica che dell'area africana: Australia, Malesia e così via. Ora, in alcuni di questi Paesi il fenomeno cooperativo sul mercato assicurativo ha notevole rilevanza. Queste compagnie possiedono quote di mercato che arrivano anche a più del 10 per cento, in qualche caso addirittura al 18-20 per cento, cosa che in Italia invece non avviene perchè l'UNIPOL sul mercato assicurativo italiano non rappresenta altro che il 2 per cento. Lo sforzo che stiamo compiendo è di programmare il nostro sviluppo, per cui, come si sa, abbiamo indetto una conferenza per lanciare, discutere, preparare un piano triennale che nel triennio 1978-1980 dovrebbe portare a raddoppiare gli incassi della Compagnia in termini monetari, cioè da circa 80 miliardi nel 1978 a circa 160 miliardi di premi nel 1980, tanto per il settore vita che per il settore danni, però per noi il settore danni è preponderante in senso assoluto. Nell'ambito di questo settore abbiamo ancora la maggioranza dei nostri premi, oltre il 60 per cento, concentrati sulla RCA. Anche qui siamo impegnati in uno sforzo per riequilibrare la composizione del nostro portafoglio in modo da portare la RCA al 50 per cento dei premi. Ma più che le cifre — mi sono permesso di darne qualcuna per spiegare un po' il senso di cosa rappresenta questa Compagnia sul piano generale — più che le cifre in se dicevo, — fra l'altro potremmo darne moltissime altre — credo che interessi alle Commissioni la qualità della Compagnia, la logica a cui risponde, i principi a cui si ispira e la strategia che adotta nel suo sviluppo. La nostra, ripeto, non è una cooperativa, si muove però nell'ambito di una logica non speculativa bensì cooperativistica. L'UNIPOL non fu fondata, non fu acquisita dal movimento cooperativo con lo scopo primario di accumulare ingenti profitti, ma fu acquisita con lo scopo

primario di fornire agli utenti il servizio migliore possibile ai prezzi più contenuti possibili, tenuto conto delle condizioni in cui operava. Questo è lo scopo che l'UNIPOL cerca in ogni modo di perseguire; naturalmente questo non vuol dire che possiamo prescindere, nè ci sentiamo di farlo, da quelli che sono i conti economici per fare un bilancio corretto. Una cooperativa non si fa per perdere denaro, si fa per guadagnare; quindi, anche l'UNIPOL, sia pure dando la priorità al servizio, deve far quadrare i propri conti, come dovrebbe fare, a nostro parere, qualsiasi impresa statale, non statale e privata. Ora, in questo indubbiamente noi incontriamo difficoltà perchè i nostri soci non sono gruppi capitalistici e per di più noi siamo una compagnia posseduta da cooperative e da organizzazioni, non da singole persone, quindi non intendiamo, per quanto possiamo prevedere, una trasformazione in questo senso e praticamente non abbiamo accesso al mercato dei capitali; infatti, non siamo quotati in Borsa e non mettiamo sul libero mercato le nostre azioni. Tutto quello che stiamo facendo è di aumentare il nostro corpo sociale però in modo selezionato, qualificato; ad esempio è in corso un'esperienza che riteniamo interessante, cioè quella di far sottoscrivere quote di capitale sociale agli stessi soci della Compagnia, anche qui però non in forma individuale bensì attraverso una finanziaria che gli agenti hanno costituito e che ha già sottoscritto oltre 100 milioni di azioni. Questo anche in obbedienza ad un secondo criterio, oltre a quello del servizio che caratterizza la Compagnia, cioè quello di un tipo di gestione che non è tecnografica, padronale, ma democratica e partecipativa. I risultati conseguiti dall'UNIPOL, e quelli che ci auspichiamo conseguirà, derivano anche da una forte partecipazione dei dipendenti e degli agenti alle sorti della Compagnia. Posso fare un esempio per quanto riguarda gli agenti: due anni fa abbiamo ridotto le provvigioni per tentare di tagliare i caricamenti della tariffa RCA e abbiamo portato le provvigioni dei nostri agenti all'11 per cento, praticamente scrivendo una circolare, discutendo con loro, spiegando la situazione in cui ci si trovava, spiegando anche la legge che il Parlamen-

to poi approvò e che già si profilava; spiegando, quindi, che con il 1º gennaio 1979 i caricamenti dovranno andare al 32 per cento. A questo proposito dirò, per incidenza, che noi quest'anno abbiamo fatto al Ministro dell'industria la richiesta di una tariffa che preveda questi caricamenti al 32 per cento; abbiamo dovuto, però, fare anche presente che il 32 per cento è un limite estremamente stretto, che non consente nessuna area di impresa e che non consente alcuna possibilità per accumulare il margine di solvibilità.

E qui passiamo ad un altro problema. Proprio il carattere non capitalistico, non di profitto della compagnia presenta per noi il problema del margine da ricavare in modo più delicato e più complesso che per altre organizzazioni similari. Poichè infatti, come ripeto, al mercato finanziario non possiamo far ricorso, dovremmo in parte rivolgerci ai nostri soci chiedendo di sottoscrivere del capitale fresco che, per restare nell'ordine di grandezza delle cifre che ho citato prima e tenendo anche conto del gioco della rassicurazione, prevede per noi due miliardi di risorse patrimoniali proprie in più per ognuno degli anni del piano triennale 1978, 1979 e 1980. Due miliardi, dunque, per i quali noi pensavamo di fare ricorso in parte ai nostri soci e in parte alla gestione. È però chiaro che, se le tariffe RC Auto per il 1979 saranno bloccate a quel livello, noi non avremo alcuna possibilità di impinguare questo margine da quella fonte. Però la vita della compagnia si fonda su questi criteri, compagnia di servizi, compagnia a gestione democratica, e lo dimostra anche il fatto che noi siamo l'unica compagnia italiana che, oltre agli organi statutari veri e propri, come l'assemblea, il consiglio di amministrazione, gli organi di controllo ed i revisori che sono prescritti dalla legge, ha volontariamente istituito anche degli organi di consultazione col proprio corpo sociale e coi propri assicurati, cioè il consiglio generale della compagnia ed i consigli regionali dell'UNIPOL che comprendono i rappresentanti delle organizzazioni sociali, del corpo agenziale e dei dipendenti delle strutture centrali e periferiche della compagnia. Da

tutto ciò derivano le diversità che caratterizzano l'UNIPOL rispetto alle altre compagnie e che delineano, sia pure sommariamente, il ruolo che noi attribuiamo all'UNIPOL stessa, con questo accogliendo il mandato, che a suo tempo la legge sulle cooperative ci affidò, e che l'assemblea dei soci ogni anno ci conferisce.

A questo punto vorrei toccare solo un altro argomento prima di concludere, e cioè quello dell'inquadramento dell'attività di una compagnia come la nostra, che è ispirata, appunto, ai principi dell'economia cooperativa, nella situazione legislativa esistente nel nostro paese, situazione che, a nostro parere, non favorisce certo lo sviluppo della gestione delle forme cooperative e mutualistiche nel settore assicurativo. Inutile, signori senatori e deputati, che io richiami l'articolo 3 della legge 295, il quale ha stabilito che entro sei mesi si doveva attuare una normativa per regolare l'attività delle mutue. Voi mi potrete dire che i sei mesi non sono ancora scaduti, ma ben poco tempo ci manca. Comunque questo è il problema di fondo per cui, a seconda di come si vuole valorizzare e incoraggiare questa attività, sia pure in connessione con le strutture che esistono, sarà necessario adottare quanto si è già realizzato in altri paesi: per non andare lontano in Francia, dove è in atto una mutualità assicurativa a grandissimo sviluppo come forza, come solidità e, quindi, come garanzia di svolgere un servizio corretto e serio per gli utenti. Noi in questo momento — parlo anche interpretando le idee della Lega nazionale delle cooperative — siamo evidentemente favorevoli ad uno sviluppo di queste forme.

Ma il problema non è soltanto nazionale, è sovranazionale. Spesso noi ci troviamo a dovere applicare in Italia direttive elaborate a Bruxelles in sede di Comunità economica europea. In questi casi sentiamo proprio, come compagnia assicurativa del movimento europeo dei paesi aderenti al MEC, che c'è una difficoltà nei rapporti con la CEE, perchè gli organi ufficiali della Comunità riconoscono un'associazione in cui sono comprese tutte le imprese pubbliche, private e cooperative. Noi, invece, abbiamo chie-

sto, tramite il presidente di quest'associazione europea, signor Raymond Lemaire, presidente della *Prévoyance Sociale Belge*, di essere un interlocutore diretto della CEE, naturalmente a titolo consultivo, quando prepara le sue direttive, perchè le nostre proposte sono ispirate ad una logica differente da quella capitalistica. Quindi anche in questo senso, se il Governo vorrà intervenire presso i nostri commissari alla CEE, aiuterà questo processo di formazione di una volontà in seno alla Comunità favorevole ai nostri progetti.

Ho concluso e sono pronto a rispondere alle vostre domande, tanto per quanto riguarda l'UNIPOL quanto per ciò che concerne i problemi che sono sul tappeto, come quello della vigilanza, della riforma della RC Auto, eccetera, o per ciò che attiene ai singoli rami, con la riserva di mettere poi per iscritto e inoltrare alla Commissione quelle che sono le nostre idee in questa materia.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il presidente Briganti per la lucida e stringata esposizione che ha fatto sull'attività della compagnia. Se qualcun altro vuole intervenire in merito è libero di farlo.

N E R I . Vorrei aggiungere qualcosa per completare la fotografia fatta dal Presidente della nostra società. Noi siamo una impresa in forte espansione. Tanto per fornire alcuni dati, dirò ad esempio che negli ultimi quattro anni abbiamo avuto un notevole incremento: nel 1975 rispetto al 1974 del 30 per cento; nel 1976 rispetto al 1975 del 37 per cento; nel 1977 rispetto al 1976 del 39 per cento; nel 1978 le previsioni sono del 22 per cento, contro un'inflazione che si aggira attorno al 13 per cento. Quindi noi abbiamo avuto una crescita che in certi anni addirittura è stata doppia dell'inflazione nel nostro paese, e indubbiamente ha favorito anche una politica tendente alla riduzione delle spese. Se l'UNIPOL è stata la compagnia che già da due anni a questa parte applica provvigioni ridotte nella RC Auto nella misura dell'11 per cento, che riteniamo sia una delle percentuali migliori sul mercato come

entità, questo, dobbiamo onestamente dire, è dovuto anche al fatto che la nostra impresa ha avuto una espansione di gran lunga superiore all'aumento di mercato che ha consentito, quindi, una politica tendente alla riduzione delle spese.

Anche quest'anno l'UNIPOL ha fatto proprie proposte tariffarie — se i signori senatori e deputati vorranno conoscerle saremo in grado di fornire qualche elemento —, ha presentato cioè proprie tariffe tenendo conto dei dati aziendali e delle valutazioni del conto consortile, tariffe che sono differenti da quelle presentate dalle altre compagnie.

Ma io vorrei toccare il punto centrale che ha portato alla costituzione di questo Comitato paritetico riguardo alla RC Auto. Questo è un settore molto importante nell'economia del nostro paese. Noi crediamo, come UNIPOL, che sia avvenuta una riforma importante in questo settore. Pensiamo cioè che la legge 39 possa essere impropriamente chiamata « miniriforma », perchè ci sono indubbiamente stati dei notevoli spiriti innovativi in questo senso. Ho voluto accennare a questo perchè noi crediamo che la legge n. 39 sia stata disattesa nella sua applicazione, e ciò non tanto dalle compagnie, quanto particolarmente dallo stesso Ministero competente. Si pensi che questa legge è stata varata nel febbraio del 1977: ebbene, a distanza di due anni non è ancora uscito il regolamento. Questo crea indubbiamente dei problemi nell'applicazione della legge stessa.

Sulla RC Auto noi abbiamo sempre avuto delle nostre posizioni, ho detto all'inizio, e volevamo anche approfittare di questo incontro per esprimere alcune nostre valutazioni circa alcuni criteri, come ad esempio quello riguardante la formazione delle tariffe. La RC Auto è una legge obbligatoria, ed io credo che ci sia poco spazio per le accumulazioni. Tuttavia, nell'interesse dello utente e delle compagnie, dobbiamo cercare di ottenere determinati equilibri. La prima osservazione che noi facciamo riguarda, ad esempio, la cifra di premio puro, cioè di quella parte di tariffa che viene destinata a pagare i sinistri: ebbene, noi riteniamo che

10ª COMMISSIONE

25º RESOCONTO STEN. (14 novembre 1978)

la compagnia possa evitare di tener conto di un'alea di impresa nella fissazione delle tariffe a condizione che il premio puro tenga conto anche di un coefficiente che riguarda l'equilibrio della stessa tariffa a consuntivo. È vero che noi abbiamo — lo diceva anche il professor Filippi — una formula molto sofisticata e molto più precisa rispetto ad altri paesi, però credo sia anche possibile inserire dei correttivi per cui nelle medie nazionali il premio puro tenga conto di un coefficiente equo. Noi facciamo questa affermazione perchè riteniamo che l'RC Auto debba essere gestita con degli arricchimenti fissati dalla legge, e la concorrenza dell'impresa debba avvenire a livello di tali arricchimenti, cioè attraverso la possibilità di avere delle spese più o meno diverse una dall'altra, ma non per quanto riguarda il premio puro.

Circa gli arricchimenti, la legge stabilisce il 32 per cento e, nonostante la nostra crescita, per l'UNIPOL arrivare al 32 per cento significa avere nel 1979 una crescita, nel settore RC Auto, di almeno il 15 per cento. Se però le tariffe dovessero essere bloccate, per avere una crescita del 15 per cento l'UNIPOL dovrebbe pensare ad avere più assicurati: se non sarà possibile realizzare questo non si potrà restare in questa ipotesi. Il 32 per cento trova poi degli ostacoli anche nella mancanza dell'alea di impresa. Dire che la gestione RC Auto oggi sia semplificata sarebbe affermare una cosa non giusta. Troppe cose riteniamo ancora sbagliate, come avere sul mercato tariffe diverse. Noi siamo dell'opinione che, per quanto riguarda il settore autovetture come altri settori, sia necessario avere una sola tariffa, una tariffa personalizzata, sia ben chiaro. L'ostacolo che oggi troveremmo sul mercato è costituito, ad esempio, dagli autocarri. Per questo la tariffa con franchigia ci consente, per la portata superiore ai 40 quintali di peso a pieno carico, di chiedere le stesse tariffe del 1978, di non applicare cioè alcun aumento tariffario. Ribadiamo che la RC Auto ed ogni settore di rischio dovrebbero avere una sola tariffa.

Poi, riteniamo anche che si debba andare verso la riduzione o l'eliminazione delle zone

tariffarie ed arrivare anche ad avere un massimale unico obbligatorio, adeguabile eventualmente con l'andamento inflazionistico. Con questi criteri e con queste modificazioni di gestione della RC Auto, le compagnie potrebbero adottare una polizza a taglio fisso che arriverebbe, come gestione, ad essere molto semplificata e a costare meno. Non pensiamo come, ma sto parlando di ipotesi che possono consentire una riduzione delle spese. Inoltre, riteniamo opportuno valutare l'opportunità di non rilasciare il certificato di contrassegno — che costa — visto che la prova che uno è assicurato sta nella quietanza che ha in mano. Non significa niente il certificato di contrassegno che, invece, pesa sulla gestione.

A M A B I L E . Ringrazio per la esposizione molto ampia che è stata fatta sia da parte del Presidente che del Consigliere delegato, anche se ho trovato parziali risposte a certi interrogativi che debbo porre, malgrado il tempo ristretto che abbiamo questa sera. Per cui, direi, come appassionato ai problemi del settore, che non mi dispiacerebbe continuare in seguito.

P R E S I D E N T E . È giusto che spieghiamo che la ristrettezza del tempo deriva dal fatto che dobbiamo andare ad approvare la conversione del decreto per il blocco dei portafogli.

A M A B I L E . Sono una serie di spunti che mi solleciterebbero ad una indagine molto più approfondita e ad uno studio analitico delle singole ipotesi che voi avete formulato, soprattutto per quanto riguarda la RC Auto; perchè credo che questa Commissione, su questo tema, dovrebbe andare più a fondo con l'analisi di iniziative concrete da trasferire sul piano legislativo. Naturalmente, la cosa più essenziale che ho colto nel vostro discorso è l'impostazione che la vostra azienda ha, cioè la logica a cui essa risponde nel proprio operato. Ritengo, inoltre, che il problema del mercato italiano sia in gran parte quello di rispondere alle stesse vostre esigenze, anche se non sottoposto alla stessa logica, e quello di costituire

marginari di solvibilità nella fase di sviluppo in presenza della attuale situazione sia tariffaria che di incremento di costi. Cioè, quella che voi dite essere una esigenza derivante dalla vostra impostazione, è forse una esigenza comune ad una larga fascia di imprese operanti sul mercato che non hanno la possibilità di fare ricorso ad aumenti continui di capitale. Anche voi avete ridimensionato di molto l'impegno finanziario necessario che non è di 2 miliardi l'anno, ma sicuramente di 4 o 5. Che poi lo abbattiate è un altro discorso. Questo per dire la quantità. Voi siete per noi forse lo specchio, la trasparenza di una situazione che qui dovremmo approfondire. Come è possibile nella RC Auto, pur comprimendo tutti i costi e realizzando processi di partecipazione che consentono una riduzione di certi fenomeni, gestire e costituire questo margine? Come risolverete il problema dell'autofinanziamento in presenza di una situazione di tariffe e di caricamenti che non prevedono né un'alea d'impresa consistente né tanto meno un margine di solvibilità, e soprattutto in presenza di una normativa, sia in virtù della legge n. 39 sia della legge n. 295, che concerne gli investimenti e che ha sicuramente ridimensionato la possibilità di buone speculazioni, tali da consentire un margine da conseguirsi attraverso un maggiore rendimento degli investimenti stessi?

In particolare, vorrei sapere — se siete disposti a dirlo — qual era il tipo di investimenti che la vostra Società faceva prima dell'entrata in vigore della legge n. 39 rispetto a quella che è la situazione attuale. Come pensate che questi problemi possano essere risolti da aziende che voi stessi definite diverse dalla vostra e che, per una serie di impostazioni, di cui nessuno ha colpa, non possono facilmente ricorrere a quel tipo di rapporto particolare e partecipativo che voi avete con tutta la vostra organizzazione e che non è facile creare o ricreare *ex novo*, oggi, in un corpo che ha proceduto per anni con criteri apprezzabili ma diversi?

Per quanto riguarda gli investimenti, ho notato che da parte socialista era stata avanzata una proposta. Il postulato da cui partono i colleghi del Partito socialista è che

l'attuale politica di indirizzo degli investimenti non è sufficiente a indirizzare e regolamentare a fini sociali la politica delle compagnie — dico attuale riferendomi alla legge n. 39 e alla legge n. 295 — per cui si riterebbe indispensabile fare ricorso a meccanismi di controllo automatico, tramite versamento alla Banca d'Italia delle disponibilità liquide e poi lo svincolo della Banca d'Italia stessa degli importi nel momento in cui si dovessero fare investimenti effettivi, con dimostrazione della Banca d'Italia, la quale diventerebbe il controllore degli indirizzi effettivi che si danno agli investimenti: titoli, immobili, altro.

Voi che avete esperienza di gestione, nella quale, tra l'altro, non vi ponete obiettivi di lucro, ritenete che questo meccanismo sia facilmente digeribile da una società che, da quanto mi consta, ha una sua dinamica nel movimento dei flussi di danaro?

Con l'esigenza di far fronte a tutte le spese, mi dovette spiegare se questo meccanismo sia possibile o se non sia, invece, elemento di difficoltà ulteriore per poter disporre di certe somme per investire meglio e andare a costituire margini di autofinanziamento. È una domanda che forse è una curiosità.

Voi fate parte dell'ANIA e che atteggiamento avete assunto in ordine alla vicenda CID SOFIGEA e a tutta quella attività che è stata sviluppata da parte di questa organizzazione nel corso di questi ultimi anni? Quali possono essere le ulteriori iniziative che vorreste assumere sul mercato o le eventuali modifiche all'atteggiamento assunto su certe situazioni? Qual è la vostra posizione sul *no-fault*.

Cooperazione. Abbiamo votato un ordine del giorno in tal senso, anzi abbiamo inserito proprio nell'articolo 3 l'impegno a studiare entro 6 mesi una legislazione idonea. Ora, siccome questa spinta l'abbiamo sentita da parte di certe forze politiche nel corso della elaborazione della direttiva comunitaria, vorrei che esprimeste bene cos'è questa esigenza di maggiore sviluppo della cooperazione nel settore assicurativo. È l'idea che la forma societaria non consenta di realizzare perfettamente un certo tipo di logica?

È l'esigenza di creare a livelli territorialmente delimitati organizzazioni che si sviluppino con i criteri della cooperazione invece che con quelli del lucro? Ritenete che nel settore assicurativo questa differenza tra società che opera a fini di lucro e no sia così fondamentale, date le difficoltà oggi esistenti quantomeno in Italia di autofinanziarsi? Perché, quando voi dite che non perseguite fini di lucro, ma incontrate difficoltà ad autofinanziarvi, ne discende che altre imprese delle stesse vostre dimensioni, anche se volessero perseguire fini di lucro, dovrebbero prima porsi comunque l'obiettivo dell'autofinanziamento. Forse, il problema non investe grosse dimensioni, ma può essere un provvedimento interessante per il futuro. Ritenete che una legislazione che favorisca la cooperazione lasci tutti tranquilli o quantomeno potrebbe produrre certi fenomeni, per cui soprattutto le piccole iniziative a carattere locale, sotto l'egida della cooperazione, dovrebbero essere controllate anche dall'interno di questa iniziativa?

Quali tipi di controlli pensate di poter attuare? E ciò non per sfiducia nella cooperazione, ma per il timore che vi possano essere operatori non sufficientemente qualificati. Infatti, la qualificazione in questo settore è elemento essenziale: perché anche chi parte con buoni propositi e con onestà di intenti potrebbe trovarsi in difficoltà. Quali meccanismi interni ritenete debbano essere inseriti?

Apprezzo molto le considerazioni fatte sulla formazione delle tariffe, perché rispondono ad una certa logica che deve essere valutata attentamente: quella di dare alla utenza un servizio con delle garanzie effettive, con un controllo perché non vi siano utili eccessivi. Forse oggi è predominante l'esigenza di garantire una consistenza a fronte dei premi che si pagano.

Rilascio di certificati e contrassegni. Noi ne prendiamo atto, però vorremmo approfondire questo discorso anche su altri temi. A noi sembra che i meccanismi personalizzati comportino aumenti di costi; forse la formula con franchigia avrebbe consentito una personalizzazione con minori costi di gestione. Però, la franchigia sugli autocarri,

di cui avete fatto una esperienza recente, ritenete che possa dare gli stessi frutti qualora fosse estesa a tutto il mercato? Perché è chiaro che si crea una selezione e chi si assicura ed accetta la franchigia è colui che sa quanti sono i conti propri e quanti i conti dei terzi. Già questo crea una diversità.

Sono domande che, se volete, potrete approfondire anche in un documento che potrete fornire successivamente. Comunque, ripeto, sono interessato ad un colloquio più approfondito su questi temi.

C A R L I. La RC Auto, così com'è strutturata, non permette di effettuare il margine di solvibilità se non attraverso i caricamenti. Perché, come si sa, il premio puro è bloccato nel suo minimo per 4 anni.

Quindi, chiaramente vanno portati a riserva i sinistri pagati e riservati in misura non inferiore al premio puro. Non possiamo attingere dal premio puro, ma soltanto da un caricamento e con un caricamento al 32 per cento non è possibile avere margine e neanche margine di solvibilità. In altri Paesi europei l'assicurazione paga un quinto per la formazione del margine; noi potremmo anche essere d'accordo che l'assicurato paghi purchè, però, quello che l'assicurato paga non vada a favore del socio ma rimanga accantonato e finalizzato per il margine. Oppure si potrebbe arrivare a sostenere che per la RC Auto non è necessario il margine.

P R E S I D E N T E. Questa tesi è superata.

C A R L I. Sì, ma potrei avere la presunzione che il premio è calcolato correttamente e che copre i sinistri, mentre sui gradi elementari esiste la possibilità per un'impresa di una propria assicurazione, di una propria tariffa da applicare sul mercato. Quindi, vi è un'area tecnica, mentre per la RC Auto il discorso è diverso, vi è un'area politica. A questo punto si chiede al socio una garanzia superiore a quella che chiede il Governo.

Come procuriamo il margine? In parte rivolgendoci ai soci, in parte ricorrendo all'autofinanziamento, il quale non potendo

trovarlo sul ramo auto dobbiamo trovarlo rivolgendoci ad altri rami. Una strada che ci siamo sentiti suggerire in due occasioni, anche all'estero, è quella di aiutare lo sviluppo dei premi, ma la riteniamo non percorribile perchè creeremmo ben altri problemi che già hanno altre imprese operanti in Italia, specialmente rappresentanze estere, cioè i costi molto elevati.

Investimenti. Direi che l'UNIPOL proprio per le sue finalità, il suo carattere e per quello che rappresenta non ha subito modifiche, con l'entrata in vigore delle nuove disposizioni, nel campo degli investimenti. Ha sempre investito con le stesse percentuali, parte in immobili, parte in titoli ed obbligazioni di Stato e parte in denaro liquido. La proposta del versamento alla Banca d'Italia potrebbe essere studiata, però a condizione di rispettare certi canoni quale quello dell'immobilizzo di certe riserve, perchè ci troveremmo in difficoltà a smobilizzare le riserve immobiliari. Noi abbiamo una parte di capitale liquido e una parte in titoli che potrebbe essere recepito dalla Banca d'Italia. I nostri investimenti rispondono alle finalità della Compagnia e come investimenti immobiliari non arriviamo al 35 per cento.

P R E S I D E N T E . Dovete programmare?

C A R L I . Non dobbiamo programmare. Siamo associati all'ANIA e rispettiamo quello che è lo statuto dell'ANIA che prevede anche che sul problema delle tariffe una compagnia non è obbligata alla maggioranza e quindi ha la possibilità di dissociarsi e di presentare proprie tariffe.

Abbiamo aderito al CID, in quanto riteniamo che sia un sistema che porti alla moralizzazione della liquidazione dei sinistri, anche se nel primo periodo crea qualche problema, qualche maggiore costo, proprio perchè vi sono ancora studi e perfezionamenti da fare, quali quelli della cassa di compensazione. Oggi ci troviamo in una situazione in cui abbiamo 90 conti da seguire in andata e ritorno e siamo d'accordo che ancora si facciano manualmente. Siamo stati pessimisti perchè pensavamo che il CID avesse una

partenza più lenta, invece è stata molto veloce.

P R E S I D E N T E . Che percentuale di sinistri?

C A R L I . Ora intorno al 7 per cento, però pensiamo di andare molto più avanti. In Francia sono arrivati addirittura al 70-75 per cento. A determinati livelli si avranno effetti positivi sui costi; nel momento in cui si arrivasse a questo accordo, secondo me, si potrebbero superare anche le perizie perchè manderemmo l'assicurato presso una carrozzeria di fiducia, arrivando ad una perizia campione del costo del 4-5 per cento. Però, per arrivare a questo abbiamo bisogno di lavorare, cercare l'accordo con i carrozzieri, cercare di modificare una certa mentalità. In Svezia vi sono esperienze notevoli al riguardo; vi sono addirittura società che guardano la pericolosità dei mezzi. Bisogna però tenere conto che in altri Paesi le compagnie di assicurazione coprono il 30 per cento del mercato e in Svezia addirittura due compagnie coprono il 100 per cento, mentre in Italia la situazione è ben diversa.

La SOFIGEA è uno strumento privato con tutti i limiti conseguenti, però oggi è l'unico strumento esistente sul mercato. Nel momento in cui verrà chiamata ad effettuare certi salvataggi, chiaramente avrà problemi che non saranno facili da risolvere, sia per gli uomini, in quanto ci vorranno *staff* direzionali con particolare capacità, sia perchè dovrà andare a mettere le mani in situazioni che non sono certamente normali. Comunque, riteniamo che il mercato sul piano privatistico altro non poteva fare e che spetti ad altri trovare soluzioni diverse.

A proposito del *no fault* sappiamo che è usato in America per certi tipi di sinistri per danni a cose e non a persone. Secondo noi in Italia si potrebbe andare molto avanti se si riuscisse ad avere le due assicurazioni combinate e ogni assicuratore potrebbe pagare i propri assicurati.

A M A B I L E . Ci sarebbe un raddoppio del costo.

10^a COMMISSIONE25^o RESOCONTO STEN. (14 novembre 1978)

CARLI. Questo rischio esiste; però bisogna cercare di introdurre le franchigie, certamente non quelle di oggi. Bisogna che vi sia una franchigia opponibile al terzo; oggi la franchigia è costosa perchè non è opponibile al terzo. Sul piano dei costi è assolutamente impossibile un discorso di questo tipo, ecco perchè preferiamo la formula *bonus-malus*. Mentre invece si potrebbe fare un discorso diverso.

Per gli autocarri il discorso è differente: siccome ci sono dei premi medi molto più elevati, con il *bonus malus* andremmo a dei premi notevoli, per cui pensiamo che la formula con franchigia sia la migliore. Però anche qui bisogna che essa sia opponibile al terzo.

Vorrei concludere dicendo che sappiamo che ci sono forze che sostengono ancora in Italia le tariffe fisse: su questo noi non siamo assolutamente d'accordo, perchè riteniamo che più alta è la fascia dei sinistri che l'assicurato riesce ad affrontare per conto proprio — e quando li affronta l'assicurato lo fa senza costi, perchè, quando noi liquidiamo un sinistro, dalla prima lira dobbiamo caricare tutte quelle spese che ben conoscete, oltre al fatto che interveniamo forzatamente in ritardo, eccetera — e meno spende per il servizio assicurativo, e le compagnie riescono ad operare con maggiore snellezza.

AMABILE. Questo significa però rinunciare a qualche cosa.

CARLI. L'assicurato si attende un vero servizio nel momento in cui ha un vero sinistro che lo può impegnare in maniera notevole. Le questioni di poco conto può fronteggiarle da solo.

NERI. Se ci fosse oggi sul mercato la tariffa fissa, l'assicurato pagherebbe non meno del 60 per cento in più del premio che paga. Si pensi solo alla frequenza dei sinistri.

AMABILE. Si ipotizza una frequenza.

PRESIDENTE. No, si parte dal principio che la riduzione sia una conseguenza della personalizzazione. Tutto questo è ov-

vio, perchè la concorrenza è la conseguenza della personalizzazione.

AMABILE. La riduzione della frequenza è anche dovuta alla mancata denuncia di sinistri attivi, e questa è una cosa che dovremmo anche considerare.

FERRUCCI. A proposito delle tariffe, vorrei chiedere se negli ultimi tempi è diminuito o meno il numero dei sinistri. Se sì, in che misura? Questo comporta o no maggiori costi per le riparazioni di danni che si sono verificati in questo periodo?

CARLI. Effettivamente abbiamo avuto una riduzione del numero dei sinistri, e siamo passati da un 32 per cento iniziale, che, come si diceva prima, era un 32 « sporco », cioè con alcuni incidenti senza seguito come oggi ancora ci sono, anche se in misura inferiore, gradatamente fino ad un 16 per cento: 16 sinistri ogni cento assicurati. Possiamo dire che nel corso del 1978 c'è stata un'ulteriore riduzione intorno allo 0,5 per cento, cioè dal 16,60 scendiamo intorno al 16 per cento.

FERRUCCI. 32 per cento in quale epoca?

CARLI. Nel 1975, prima dell'entrata in vigore della *bonus malus*. Sul problema dei costi possiamo partire da questo dato: non abbiamo aumentato le tariffe nel corso del 1978, per cui la tariffa di oggi è ancora quella del 1977. Nel corso del 1978 e del 1979 si prevede circa il 14 per cento di inflazione per il primo anno, e circa il 12 per cento per il secondo, da quanto si evince dalla relazione Stammati, per cui siamo intorno ad un aumento dei costi del 24-25 per cento. Di fronte a questo, nel 1978 abbiamo operato una riduzione di tariffe, per chi non aveva sinistri, che globalmente ha dato un incasso medio inferiore dell'8 per cento. Quindi praticamente nel corso del 1978 la tariffa è diminuita dell'8 per cento. L'UNIPOL ha chiesto per il 1979 un aumento del 4,8 per cento, per cui avremo una tariffa bloccata per due anni nonostante gli aumenti di costo che abbiamo

10ª COMMISSIONE

25º RESOCONTO STEN. (14 novembre 1978)

registrato. Questo però significa anche che la tariffa del 1977 aveva in sé notevoli margini di utilità, altrimenti non sarebbe stato possibile fare questo.

N E R I. Abbiamo ridotto i caricamenti ed aumentato le tariffe del 4,8 per cento, il che significa che noi prevediamo nel 1979 un aumento del costo medio dei sinistri dell'8 per cento rispetto al 1977. A questo 8 per cento noi facciamo fronte con la riduzione delle spese dal 34 al 32 per cento, come stabilisce la legge, e con un aumento della tariffa del 1978 del 4,8 per cento.

F E R R U C C I. Quale è la misura dell'aumento chiesto dall'ANIA?

N E R I. Del 15 per cento, però per sei mesi. Noi chiediamo invece il 4,8 per cento per un anno.

P R E S I D E N T E. Vorrei fare alcune domande di carattere generale sulle quali probabilmente alcune risposte ci potranno pervenire attraverso la nota che cortesemente ci formulerete successivamente per iscritto.

Vorrei innanzitutto un vostro giudizio sulla situazione complessiva del mercato italiano, che è caratterizzata, come voi sapete meglio di noi, dall'esistenza di un gruppo di grandi imprese che detengono praticamente il 70-80 per cento del mercato stesso. Ritenete che questa situazione sia una delle cause che hanno determinato la scarsa utilizzazione delle potenzialità del mercato assicurativo italiano? Questa situazione di tipo monopolistico che esiste sul mercato assicurativo italiano è, a vostro giudizio, una componente decisiva ai fini del basso tasso di sviluppo dell'assicurazione privata sul mercato assicurativo italiano? E ritenete che l'entrata in vigore della legge n. 295, con la quale abbiamo accettato la libertà di stabilimento anche nel nostro paese, possa ulteriormente influenzare questa situazione che oggi noi negativamente rileviamo e giudichiamo?

E, in conseguenza di questa constatazione, ritenete che sia possibile studiare dei meccanismi di difesa? E quali meccanismi di dife-

sa ci possono essere per superare questa situazione?

Per esempio, approvando la legge n. 295, abbiamo ipotizzato la possibilità della costituzione di consorzi tra imprese. Fino a questo momento non si è realizzato niente. È insensibilità di un certo settore dell'imprenditoria minore o i meccanismi che abbiamo previsto nella legge n. 295 sono insufficienti? E, nel caso che si tratti di insufficienza legislativa, ritenete che sia possibile spingere avanti con modifiche legislative che ci aiutino su questo piano?

Ancora, ritenete che con lo sviluppo della cooperazione in questo settore, così come tanto puntualmente sottolineava il presidente Briganti nel suo intervento, sia possibile riuscire a creare reti di protezione adeguate per difenderci da questa situazione di monopolio che esiste all'interno del mercato assicurativo italiano? E ritenete che, sempre per superare questa situazione, che noi consideriamo particolarmente preoccupante, sia possibile ipotizzare forme di coordinamento da parte dello Stato nel settore, che si manifestano in Italia in vari modi: in modo diretto, attraverso l'attività dell'Istituto nazionale delle assicurazioni e dell'Assitalia e attraverso l'attività della Banca nazionale delle comunicazioni; ed in modo indiretto attraverso la partecipazione dello Stato in una serie di aziende che operano nel settore assicurativo?

Forme di coordinamento che costituiscano non dico un'organizzazione capace di contrapporsi all'associazione nazionale delle imprese di assicurazione, ma quantomeno di condizionarne la politica, il modo di essere dell'impresa assicuratrice sul mercato italiano?

Questi problemi li poniamo tutti in relazione al prodotto. Perché, quando constatiamo l'insufficienza della penetrazione della previdenza privata nella società, noi consideriamo che una delle cause di questa insufficiente penetrazione sia da ricercare nella qualità del prodotto che determina una diversa condizione di trattamento, per esempio, per la grande impresa industriale e per tutto il settore della piccola e media impresa. È notorio che le grandi imprese di assicurazione praticano per la sicurezza che offro-

10^a COMMISSIONE25^o RESOCONTO STEN. (14 novembre 1978)

no per uno stesso tipo di rischio, un prezzo per la grande azienda che ha capacità contrattuale ed un prezzo assai più oneroso, che costituisce un ostacolo all'accesso al mercato, per la piccola e media impresa e per l'artigianato. Quindi, una situazione che ha una seria influenza sui prodotti, alcuni dei quali, non sviluppandosi in maniera armonica, contribuiscono a determinare all'interno del mercato una situazione di squilibrio tra il settore della RC Auto, che pesa enormemente, e gli altri settori, che risultano non sufficientemente incentivati.

Nel corso delle ultime audizioni, abbiamo sentito suonare il campanello d'allarme a proposito dell'andamento del ramo vita. Anche qui vorremmo conoscere la vostra opinione per sapere se le notizie, che con allarme abbiamo letto sulla stampa specializzata e che sono state sottolineate da imprese di assicurazione, hanno determinato anche in voi uno stato di preoccupazione. Sappiamo che per le imprese giovani c'è una certa difficoltà ad introdursi nel ramo vita con forza, in conseguenza dell'esistenza del meccanismo della gestione legale. Ma non so se si tratta solo di questo o se non si tratti di una qualità del prodotto che tenga di più conto dell'opportunità che il risparmiatore deve trovare. In Italia, abbiamo una situazione per la quale il risparmio delle famiglie credo sia dell'ordine di 90 mila miliardi a fronte di premi di assicurazione nel ramo vita che credo non superino i 600-700 miliardi. Un rapporto, cioè, assolutamente sproporzionato che non può trovare solo giustificazione nel processo inflattivo, rispetto al quale, probabilmente, potrebbero essere anche studiati ed ideati dei meccanismi capaci di equilibrare meglio questa situazione.

Vorremmo conoscere, inoltre, la vostra opinione relativamente al grosso problema della vigilanza. Anche recentemente c'è stato un convegno, ed in quell'occasione abbiamo sostenuto la necessità di tre momenti per garantire una vigilanza effettiva: il momento dell'autogoverno del settore; il momento dell'autocontrollo del sistema delle imprese e quindi la creazione di meccanismi capaci di realizzare quella trasparenza nella gestione delle imprese, che costituisce un elemento

essenziale di questo autocontrollo; il momento della partecipazione dell'utenza, attraverso l'organizzazione della conoscenza dell'attività delle imprese di assicurazione, e della presenza dello Stato all'interno di una riqualificazione effettiva, profonda e radicale degli attuali meccanismi della vigilanza che certamente propongono un problema politico. Rileviamo e mettiamo a verbale quello che voi ci avete detto e che, del resto, conosceamo; continuiamo a mettere a verbale l'indempienza del Governo relativamente al regolamento di attuazione della miniriforma.

Quello della vigilanza è un problema politico, ma è anche un problema di carattere tecnico, di struttura della vigilanza stessa. E, a questo riguardo, vorremmo conoscere la vostra opinione.

Ancora, la vostra opinione vorremmo conoscere sul grosso tema della prevenzione. Riteniamo, infatti, che si debba fare veramente nel nostro paese un grosso salto di qualità sul terreno della prevenzione. Riteniamo che in Italia non ci sia in modo assoluto sensibilità per questo problema che sta a monte rispetto al momento della prestazione della garanzia assicurativa; ma riteniamo che sia una grossa questione per la quale debbono essere impegnati mezzi privati e pubblici.

Vogliamo, inoltre, sapere se voi ritenete che sia possibile studiare qualcosa relativamente a questo problema. Attendiamo, poi, vostre proposte per quanto riguarda il problema della nuova legislazione che deve superare la legislazione del 1886 sulle mutue.

Attendiamo vostre proposte precise perchè evidentemente i sei mesi stanno per passare e noi sappiamo che al Ministero non si è ancora iniziato lo studio di questo provvedimento e riteniamo che, se il Governo non presenterà la sua iniziativa, dovremo presentare noi un'iniziativa parlamentare e quindi siamo particolarmente interessati a conoscere precise proposte relativamente alla questione della nuova regolamentazione del problema delle mutue e della cooperazione in generale e, in particolare, nel settore assicurativo.

Sulla RCAuto poniamo una questione pregiudiziale. Ritenete che siamo arrivati al massimo sul piano legislativo, salvo perfeziona-

10^a COMMISSIONE

25° RESOCONTO STEN. (14 novembre 1978)

menti ed aggiustamenti, o che si debba cominciare a pensare a passi ulteriori in avanti? E nel caso che riteniate che si debba cominciare a pensare ad una legislazione più avanzata, quali sono le vostre idee relativamente alla possibilità di esplorare nuovi campi, di conquistare nuovi orizzonti, proprio sul terreno di una diversa strutturazione nel servizio della RC Auto che, essendo un servizio obbligatorio e coinvolgendo 20 milioni di cittadini evidentemente ha bisogno di una regolamentazione, la più rigorosa possibile? La domanda precisa è la seguente: si tratta di aggiustare i meccanismi che abbiamo costruito con la mini-riforma, sulla quale noi diamo il vostro stesso giudizio largamente positivo, salvo i momenti di non attuazione che dovremo approfondire? E indipendentemente da questi giudizi, bisogna cominciare a studiare il problema del superamento della stessa logica della legge obbligatoria, così come l'abbiamo costruita prima con il provvedimento n. 390 e successivamente con la mini-riforma? In attesa di avviare un processo di revisione radicale e profondo di questa grossa tematica, processo che certamente non sarà facile e che incontrerà difficoltà e resistenze per gli interessi che una questione del genere comporta, in attesa di tutto questo desideriamo che i vostri suggerimenti siano presentati in modo preciso relativamente alle questioni che voi stessi avete proposto. Questioni che riguardano il tema delle semplificazioni delle procedure e il tema interessante del possibile conguaglio che per funzionare avrebbe, evidentemente, bisogno della costruzione o dell'utilizzazione di uno dei meccanismi esistenti, perchè non credo che voi possiate pensare di scaricare su tariffe successive i risultati relativi a bilanci che si fossero rivelati insufficienti nel corso dell'esercizio. Evidentemente voi pensate all'utilizzazione di uno degli strumenti di cui già dispone la legislazione italiana come cassa di conguaglio, cassa di compensazione. Allora, se ho interpretato bene il vostro pensiero sarebbe opportuno che voi ci faceste pervenire una memoria precisa.

Vi è, poi, un'altra questione sempre sulla RC Auto. Non so se ho inteso bene, ma mi pare che il ragionier Neri ci ha parlato di una divisione del premio puro e del caricamento,

della determinazione del premio puro attraverso i meccanismi previsti o da migliorare, mentre il caricamento dovrebbe essere lasciato libero. . .

N E R I. Nell'ambito della quantificazione stabilita dalla legge. La legge dovrebbe quantificare un minimo e un massimo.

P R E S I D E N T E. In questo ambito si dovrebbe sollecitare la capacità concorrenziale delle imprese che si dovrebbe verificare, dunque, non solo sulla qualità del servizio ma anche sull'incidenza e sul costo del caricamento.

Ultima questione. A proposito del CID, pensate che sia possibile nel prossimo futuro estendere la convenzione dell'indennizzo diretto anche alla liquidazione dei danni alle persone entro certi limiti, entro una fascia ben determinata, in modo da realizzare una estensione delle economie? Ci interessa anche il vostro parere su tutta la meccanica che si riferisce alla liquidazione, quindi ai centri di perizia, alla possibilità della unificazione dei servizi anche fra varie imprese, avendo riguardo non soltanto al miglioramento delle attrezzature delle singole imprese ma anche al fine di conseguire quelle economie senza le quali non riusciremmo a dare una risposta adeguata alle attese dell'opinione pubblica.

Ci scusiamo per l'affrettata conclusione alla quale questa sera dobbiamo pervenire. Attendiamo risposte scritte alle domande che ho proposto non avendo il tempo di ascoltarle dalla vostra viva voce. Vi ringraziamo ancora per la vostra collaborazione.

Concludiamo, pertanto, con l'intesa che, non essendo possibile proseguire la seduta, dato che alla Camera dei deputati si stanno svolgendo importanti votazioni, l'UNIPOL farà pervenire al Comitato un'articolata memoria di risposta ai quesiti affiorati nel corso del dibattito.

Il seguito dell'indagine è rinviato.

La seduta termina alle ore 18,45.