

SENATO DELLA REPUBBLICA

— X LEGISLATURA —

10^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Industria, commercio, turismo)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE TARIFFE DELL'ASSICURAZIONE OBBLIGATORIA DEGLI AUTOVEICOLI

1° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 11 GENNAIO 1989

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente CASSOLA

INDICE**Audizione del presidente dell'Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici (ANIA)**

PRESIDENTE	Pag. 3, 8, 12 e <i>passim</i>	DUSI	Pag. 3, 12, 13 e <i>passim</i>
AMABILE (DC)	11	TONELLI	6
BAIARDI (PCI)	9		
CONSOLI (PCI)	11		
GALEOTTI (PCI)	8		
LA RUSSA (MSI-DN)	10		
MANCIA (PSI)	10		

**Audizione del presidente della Commissione ministeriale
per le tariffe e le condizioni generali di polizza**

PRESIDENTE	Pag. 17, 19, 22 e <i>passim</i>	FILIPPI	Pag. 17, 22, 24 e <i>passim</i>
ALIVERTI (DC)	20, 24, 25		
AMABILE (DC)	21		
CONSOLI (PCI)	22		
GALEOTTI (PCI)	19		
GIANOTTI (PCI)	22		
LA RUSSA (MSI-DN)	20		

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, l'avvocato Emilio Dusi, presidente dell'ANIA, accompagnato dal dottor Fabrizio Moretti, dall'avvocato Franco Siloni e dal dottor Enrico Tonelli, nonché il professor Enrico Filippi, presidente della Commissione ministeriale per le tariffe e le condizioni generali di polizza.

I lavori hanno inizio alle ore 10.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'indagine conoscitiva sulle tariffe dell'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli. È oggi in programma l'audizione dell'avvocato Emilio Dusi, presidente dell'Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici (ANIA), e del professor Enrico Filippi, presidente della Commissione ministeriale per le tariffe e le condizioni generali di polizza.

Se non si fanno osservazioni, sarà ascoltato per primo l'avvocato Emilio Dusi, presidente dell'ANIA.

Audizione del presidente dell'Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici (ANIA)

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti dell'ANIA per la disponibilità mostrata nei confronti della Commissione e do senz'altro la parola all'avvocato Dusi per una esposizione introduttiva.

DUSI. Signor Presidente, onorevoli senatori, desidero innanzitutto ringraziare questo ramo del Parlamento per l'interesse mostrato verso la nostra materia. Devo precisare, innanzitutto, che, quando abbiamo avanzato la ben nota richiesta di aumenti tariffari, il nostro comunicato stampa terminava specificando che ne avremmo illustrato le motivazioni. Questo passaggio non venne però riportato dai giornali, probabilmente perchè considerato abituale; esso, tuttavia, corrispondeva alle nostre effettive intenzioni. Per parte nostra, abbiamo già illustrato le motivazioni della richiesta sia alla stampa che alle organizzazioni interessate e siamo ora grati al Senato per averci consentito di esporle anche qui.

Quando, quattro anni fa, ho assunto la presidenza dell'ANIA mi sono innanzitutto proposto di eliminare quel meccanismo perverso in base al quale l'Associazione chiedeva un certo aumento tariffario ed il CIPE gliene concedeva la metà, il che creava una situazione di disagio. I casi, dunque, erano due: o le richieste delle imprese assicuratrici erano assurde oppure, se non era questo il caso, qualcosa sarebbe dovuto succedere, visto che richieste valide non venivano accolte. È ora successo, purtroppo, quello che mi aspettavo accadesse: cioè che – essendo le richieste logiche e valide – questo ramo assicurativo sta andando «in rosso». Quest'anno è stato chiesto un aumento delle tariffe

piuttosto elevato; tuttavia, non è stato sempre così. Ricordo, infatti, che nel 1985 fu richiesto un aumento del 12,5 per cento, del 7,4 per cento nel 1986 e del 6,1 per cento nel 1987. Ciò vuol dire che non abbiamo sempre chiesto molto. A fronte di queste richieste, ci è stato concesso un aumento, rispettivamente del 7,2 per cento, del 3,9 per cento e del 2,5 per cento. Tirando le somme, negli ultimi anni abbiamo chiesto complessivamente il 29 per cento di aumento e ci è stato concesso soltanto il 13 per cento. Da questi dati risulta la crisi in cui versa il settore. Secondo noi, pertanto, deve mutare l'orientamento di apportare tagli alle nostre richieste, trattandosi di un atteggiamento che ha dato, come ho cercato di dimostrare, risultati negativi.

Il ramo RCA è fondamentale nel sistema assicurativo italiano. L'incasso dei premi si aggira oggi sul 34-35 per cento rispetto al complesso dei rami assicurativi. Tutto ciò che concerne questo ramo assicurativo è importante soprattutto per le piccole e medie imprese del settore, la cui dipendenza dalla RCA è più forte rispetto alle grandi compagnie.

Lo stato di crisi delle imprese assicurative non provoca, tuttavia, di regola, crolli immediati, ma distribuisce i propri effetti negativi con un ritmo lento e costante. Ci sono, talora, riserve di bilancio alle quali si può attingere. Lo stato di crisi, comunque, deve essere bloccato all'inizio. Con la richiesta di aumento tariffario del 19,3 per cento, fatta di recente, abbiamo cercato di fare la nostra parte in questo senso. Si tratta di una richiesta che trova giustificazione negli attuali meccanismi di calcolo, come ci riserviamo di dimostrare. Ovviamente, vi potrà essere qualche lieve adattamento rispetto alla situazione contingente che potrà venirsi a creare; mi riferisco, ad esempio, all'incidenza del tasso di inflazione. È un problema di responsabilità, in quanto per le compagnie medie e piccole il riconoscimento del fabbisogno in premi è fondamentale per la loro vita economica; per noi era quindi impossibile operare tagli o riduzioni a priori. Abbiamo quindi chiesto quel che «veniva fuori» dai numeri cercando nello stesso tempo di essere contenuti nelle nostre richieste. Per quanto concerne l'inflazione, ad esempio, abbiamo adottato per il prossimo anno la previsione governativa del 4 per cento, anche se la previsione governativa di quest'anno è stata superata e avremmo potuto per quest'anno applicare il 4,5. Non lo abbiamo fatto, e ci siamo attenuti al 4 per cento.

Ad esempio, ancora, dai nostri dati risulta che la frequenza dei sinistri è aumentata del 4 per cento nel 1987 e del 3 per cento nel 1988. Avremmo potuto proseguire sulla strada di questi incrementi della frequenza prevedendo un due per cento ma non lo abbiamo fatto e abbiamo previsto invece un incremento zero nella frequenza dei sinistri per il 1989, anche per tener conto di qualche effetto positivo che potranno avere non solo i provvedimenti di limitazione della velocità presentati dal ministro Ferri, ma anche ciò che si attende dalla introduzione delle cinture di sicurezza, dai controlli alcolimetrici e dalle altre misure di prevenzione degli incidenti.

Dà un certo fastidio vedere scritto che gli assicuratori non gradiscono la diminuzione degli incidenti, perchè si può creare, in un'opinione pubblica non preparata, un nesso tra la quantità dei sinistri

e i premi più alti, cosicchè - assurdamente - l'aumento degli incidenti possa andare a vantaggio degli assicuratori. Non è così: non si gradiscono premi alti a fronte di sinistri alti, ma si gradiscono premi equilibrati a fronte di sinistri equilibrati.

Noi attendiamo questi provvedimenti sia come cittadini che come assicuratori e riteniamo che vi sia da sperare, ma che si debba anche controllare: siamo andati a trovare il ministro Ferri per trattare questo argomento e il ministro ci ha detto che la più grave difficoltà nella quale egli si trova è quella di avere delle statistiche corrette ed affidabili perchè gli giungono dati dalle più diverse parti ed è difficile farli coincidere. Lo stesso ministro Ferri ha riconosciuto che l'area nella quale egli incide con i suoi provvedimenti è molto ristretta in quanto concerne soltanto le autostrade e le grandi strade, mentre il 95 per cento degli incidenti avviene sulle strade urbane. Inoltre, su 5 milioni di sinistri di cui riceviamo ogni anno denuncia, la riduzione del numero dei morti e dei feriti sulle autostrade e sulle grandi strade incide, purtroppo, molto poco sul bilancio del ramo, anche se naturalmente incide molto sotto l'aspetto sociale ed umano. Infatti, sotto il profilo della formazione tariffaria, vi possono essere altri elementi importanti che possono annullare una riduzione degli incidenti autostradali: così avviene, ad esempio, se aumenta il numero degli altri sinistri o il loro costo medio, elementi che possono portare il bilancio del ramo ugualmente in rosso.

La nostra convinzione è che si debba dare fiducia al meccanismo previsto dalla legge per l'accertamento del livello tariffario della assicurazione per la responsabilità civile auto: è un meccanismo serio, molto sofisticato e che trova riscontro in tutti i paesi industrializzati; forse è un meccanismo un po' lento, ma la lentezza è il prezzo della serietà. Il meccanismo si può migliorare o sostituire, ma secondo noi non si può bloccare, perchè ciò vorrebbe dire un aumento zero delle tariffe e soprattutto perchè il meccanismo oggi in atto è idoneo a riequilibrarsi da se stesso, sia pure con qualche ritardo. L'assicurazione libera può aspettare questo riequilibrio mentre, se si blocca il meccanismo, il riequilibrio non potrà avvenire; quindi, finchè non si sarà trovato un nuovo meccanismo, non si può bloccare quello attualmente in vigore.

Noi crediamo che si possa andare avanti sulla strada sin qui seguita, migliorando gli aspetti negativi e potenziando il controllo sulla nostra industria sia da parte dell'ISVAP (che non esisteva quando è stata varata la legge sulla obbligatorietà dell'assicurazione auto) sia fornendo maggiori dati alla commissione ministeriale presieduta dal professor Filippi. Crediamo che l'attenzione del Senato debba focalizzarsi sulla particolare natura della nostra industria: il controllo deve certamente tendere a che noi non chiediamo e riscuotiamo premi troppo alti, ma deve anche tendere a che non riscuotiamo premi troppo bassi e a ciò mirano appunto i controlli nei grandi paesi industrializzati: il controllore chiama l'assicuratore e gli ricorda che con quei premi non potrà pagare i sinistri tra due o tre anni!

Noi cerchiamo di migliorare la nostra immagine e il nostro servizio e confidiamo che il Governo ci fornirà i mezzi per andare avanti su questa strada.

TONELLI. Nella documentazione che abbiamo fornito sono contenute diverse indicazioni. Il primo documento illustra la metodologia che le imprese di assicurazione hanno seguito per calcolare l'aumento da apportare alla tariffa attualmente in vigore, che è quella del 1988, per formare la nuova tariffa, da applicare dal 1° marzo 1989. Questa metodologia è illustrata con riferimento al settore tariffario delle autovetture. Essa è la stessa che viene adottata dalla Commissione consultiva ministeriale presieduta dal professor Filippi. Dunque, tra le imprese e la Commissione non vi sono divergenze in ordine ai criteri seguiti per la determinazione della tariffa. Si tratta, d'altra parte, di una metodologia largamente nota anche all'estero ed adottata in diversi paesi. Essa porta a determinare il premio puro medio necessario per una certa tariffa (nel caso, la tariffa 1989). Questo premio, come tutti i premi di assicurazione, è dato dal prodotto del costo medio dei sinistri e della frequenza degli stessi. Il costo medio da prendere in considerazione è quello che avranno i sinistri nel periodo di tempo coperto dalla tariffa e la frequenza quella prevista per lo stesso periodo.

Una volta determinato il premio puro, si aggiungono i caricamenti per pervenire al premio complessivo di tariffa. Per la determinazione degli elementi necessari per arrivare al premio puro medio per il periodo nel quale la tariffa dovrà operare, si parte da dati certi, che sono quelli rilevati dal conto consortile per il penultimo anno anteriore a quello di formazione della tariffa.

Loro sanno che la legge prevede questo particolare organismo, operante presso l'Istituto nazionale delle assicurazioni, che è il conto consortile, al quale le imprese sono obbligate a cedere il 2 per cento di tutti i rischi RCA assunti. La cessione di questa percentuale permette di avere un quadro preciso e completo dell'andamento dell'assicurazione RCA in ciascun anno.

Essa comporta una rilevante massa di comunicazioni, dell'ordine di milioni, e sulla base di queste comunicazioni il conto consortile rileva tutti i dati attinenti alla gestione della assicurazione obbligatoria.

Per la formazione della tariffa 1989, partendo dai dati certi del conto consortile relativi al costo medio ed alla frequenza dei sinistri nel 1987, si è provveduto, con la metodologia che ho ricordato, a determinare il costo medio che avranno i sinistri nel periodo di tempo che sarà coperto dalla tariffa 1989, cioè quanto costeranno i sinistri che dovranno essere finanziati con tale tariffa ed a stimare quale sarà la frequenza sinistri che si avrà nel periodo considerato e, quindi, a determinare il premio puro medio da chiedere con la nuova tariffa, al quale si sono poi aggiunti i caricamenti. Per questi ultimi il Governo provvede con un decreto del Ministro dell'industria alla determinazione annuale di un limite massimo e di un limite minimo; entro questi due limiti le imprese fissano il caricamento da apportare al premio puro medio per ottenere, così, il premio medio complessivo di tariffa.

Dal confronto del premio medio necessario per la tariffa 1989 con il premio medio della tariffa dell'anno precedente è risultato l'aumento da apportare alla tariffa del 1988, che è dell'ordine del 19,3 per cento.

Non credo sia necessario entrare in ulteriori dettagli. Come ho detto, i dati del conto consortile da cui si è partiti sono certi: la metodologia usata ha consentito, con l'applicazione ai dati di partenza

delle variazioni necessarie sul piano tecnico ed economico, di pervenire a determinare il premio medio della tariffa 1989. Il procedimento, ripeto, è illustrato dettagliatamente nella nota che abbiamo messo a disposizione; crediamo di aver fornito gli elementi necessari per una valutazione delle richieste delle imprese.

Il fascicolo che abbiamo consegnato contiene anche un'altra nota che indica quella che, a nostro giudizio, è la incidenza che i provvedimenti sui limiti di velocità adottati dal ministro Ferri nel corso del 1988 può avere sulla stima della frequenza dei sinistri per il 1989/1990. A nostro avviso l'incidenza di tali provvedimenti è in realtà molto modesta. Le imprese rilevano annualmente una massa di denunce di sinistri che supera ormai i cinque milioni; le nuove limitazioni relative alla velocità possono incidere soltanto sugli incidenti che avvengono sulle autostrade e sulle strade extraurbane, in quanto solo per la circolazione su queste strade operano i provvedimenti del ministro Ferri e, nell'ambito di questi incidenti, solo su quelli dovuti alla velocità, i quali sono in numero assai modesto rispetto all'ammontare complessivo degli incidenti stradali. Che questi incidenti siano contenuti nel numero e nelle conseguenze ha indubbiamente molta rilevanza sotto il profilo sociale, ma tenuto conto del numero dei sinistri che vengono presi in considerazione ai fini della formazione delle tariffe, è un fatto che ha modesta influenza sul piano tariffario. L'auspicio è che gli effetti positivi di questi provvedimenti siano sempre maggiori, però, allo stato attuale, per quanto riguarda la tariffa 1989, non riteniamo che essi incidano sulla valutazione della frequenza effettuata per tale tariffa.

Nella documentazione che abbiamo fornito sono anche incluse le statistiche ufficiali degli incidenti stradali, elaborate dall'ISTAT, che si fermano al mese di agosto del 1988.

Sempre nella documentazione è altresì fornito il numero dei sinistri avvenuti nel 1987, e denunciati alle imprese, con l'indicazione di quelli che sono stati eliminati in quanto ritenuti non risarcibili, e di quelli che hanno avuto seguito nel senso che sono stati pagati o sono stati posti a riserva. Da questi dati si rileva che il numero dei sinistri avvenuti nel 1987, e denunciati nello stesso anno, è stato di 5.628.673. Di questi sinistri ne sono stati eliminati 1.178.835, pari al 20,9 per cento, perchè non risarcibili; ne sono stati pagati nell'anno 2.766.994, pari al 49,2 per cento. La parte posta a riserva è stata pari a circa il 29,9 per cento.

Nella prima tabella allegata al documento trasmesso alla Commissione sono riportate le variazioni medie annue percentuali delle tariffe RCA deliberate negli anni 1986, 1987 e 1988 dal Comitato interministeriale prezzi, per i vari tipi di autoveicoli. Per il complesso dei settori tariffari, la variazione è stata del 3,5 per cento nel 1986 (contro un tasso di inflazione del 6,1 per cento), dello 0,43 per cento nel 1987 (rispetto ad un tasso di inflazione del 4,6 per cento) e del 2,22 per cento nel 1988 (rispetto ad un tasso di inflazione del 5 per cento). Può quindi affermarsi che le tariffe sono rimaste in questi anni praticamente invariate.

La seconda tabella pone a raffronto, per gli anni dal 1976 (anno di introduzione della tariffa *bonus-malus*, che è quella di pressochè generale applicazione) al 1988, l'andamento degli indici relativi alla tariffa per le autovetture con l'andamento di quelli del costo della vita,

nonchè con l'andamento degli indici di altri fattori che hanno influenza sul costo dei sinistri. Da questi dati risulta che la tariffa relativa alle autovetture ha avuto incrementi nettamente inferiori a quelli del «costo vita» e degli altri fattori considerati.

La terza tabella riporta invece i dati diffusi recentemente dal conto consortile relativamente alla frequenza e al costo medio dei sinistri nell'anno 1987. Come si può rilevare, rispetto al 1986 per le autovetture si registra un aumento della frequenza del 4,6 per cento ed un aumento del costo medio dei sinistri pagati di quasi il 10 per cento.

In un grafico successivo viene illustrato, sempre relativamente alle autovetture, l'andamento della frequenza di sinistri dal 1975 al 1987. Da esso risulta che la frequenza, dopo una pressochè continua diminuzione, a partire dal 1986 ha cominciato nuovamente ad aumentare.

PRESIDENTE. I senatori che intendono porre quesiti ai rappresentanti dell'ANIA hanno facoltà di parlare.

GALEOTTI. Desidero, innanzitutto, ringraziare i rappresentanti dell'ANIA per la loro esposizione introduttiva e per il materiale interessante fatto pervenire alla Commissione, che sarà da noi esaminato con estrema cura.

La prima domanda verte sull'efficienza del sistema assicurativo italiano, circa il quale condivido le preoccupazioni delle imprese. Devo tuttavia aggiungere che di questo si era già parlato nel corso dell'indagine conoscitiva svolta da questa Commissione nell'VIII legislatura. Sarebbe interessante oggi rileggere gli atti di quell'indagine conoscitiva per vedere i problemi che emersero.

Nel documento che ci avete fatto pervenire sostenete che l'efficienza del sistema costituiva un problema già in passato e che si va oggi incrinando ulteriormente. Aggiungete poi che vi sono stati, in questi anni, segnali di allarme. Ora, sarebbe interessante sapere innanzitutto quali siano questi segnali di allarme.

Secondo me, le preoccupazioni maggiori nascono da un insufficiente e inadeguato controllo sulla natura ed entità economica del sinistro, con riferimento anche ai tempi di risarcimento che sono piuttosto lunghi. Vorrei conoscere la vostra opinione in proposito.

Vengo ora alla seconda domanda. Negli anni 1986 e 1987 è iniziato un ciclo negativo, cui si è accompagnato, come voi sostenete, un mancato aumento tariffario nel 1987. Inoltre, gli incrementi tariffari, nonostante le richieste delle imprese, furono piuttosto contenuti.

A nostro parere la vostra richiesta, tenendo anche conto del *trend* di crescita, è ingiustificata ed eccessiva. Voglio chiedere al presidente dell'ANIA quali sono le ragioni vere di questa richiesta; lei mi dirà che sono malfidato, ma ad esempio ho letto sui giornali di oggi che il presidente della RAS, Zanghi sembra prendere le distanze dall'associazione degli assicuratori sulla richiesta di aumento delle tariffe del 19 per cento.

Ripeto che vorrei capire quali sono le ragioni vere, perchè mi chiedo se l'obiettivo non sia per caso quello di realizzare la liberalizzazione delle tariffe, perchè una richiesta del genere potrebbe implicare l'emarginazione delle compagnie più deboli dal mercato e

potrebbe recare un implicito disegno, anche in vista della scadenza del 1992, per il rafforzamento delle maggiori compagnie per una sempre maggiore concentrazione e portare fuori mercato le minori. Voglio chiederle, quindi, se lei conferma le ragioni indicate nella documentazione, relative soltanto alla necessità di un adeguamento delle tariffe.

A questo proposito le pongo altre due domande. In un'altra parte del documento si parla di redditività delle riserve e si dice che vi è stato un calo di tale redditività, elemento alla base di un certo disequilibrio dei conti del settore. Le chiedo se può precisare quali siano le ragioni di questa caduta e quindi del minor rendimento delle riserve accantonate.

Desidero inoltre sapere se lei non ritiene che il disequilibrio del settore RCA non sia imputabile al fatto che nel nostro paese la prevenzione sia un aspetto non affrontato seriamente e quindi le chiedo se lei condivide le proposte contenute nei disegni di legge presentati in Parlamento sulla riforma della RCA e, per quanto a sua conoscenza, quanto il Governo sta preparando sulla prevenzione: se cioè non ritiene che sia questo uno dei problemi fondamentali.

L'avvocato Tonelli ci ha spiegato il meccanismo per la determinazione dei premi puri; la norma stabilisce: «nel determinare l'ammontare dei predetti sinistri si deve tener conto soltanto dell'importo dovuto al terzo danneggiato a titolo di risarcimento, ivi comprese le somme dovute per interessi e per eventuale svalutazione monetaria, nonché dell'importo e delle spese sostenute dall'assicurazione, nei limiti del quarto della somma assicurata, per resistere all'azione del danneggiato contro l'assicurato o contro l'assicurazione stessa».

Mi sembra importante questa precisazione per la determinazione del premio puro, che nella vostra documentazione non è messa nella dovuta evidenza. Mi permetto di concludere cogliendo questa occasione per chiedere quali siano le intenzioni dell'ANIA a proposito del rinnovo della convenzione con gli agenti di assicurazione, scaduta da cinque anni, e che riguarda anche i lavoratori delle agenzie.

BAIARDI. Credo che il Presidente abbia già detto che nelle intenzioni della nostra Commissione non c'è nessun carattere nè inquisitorio nè punitivo nei confronti delle assicurazioni: credo che il 1992 è una scadenza che abbiamo tutti a cuore e che in qualche misura ci preoccupa in quanto richiede l'efficienza delle compagnie di assicurazione; pertanto stiamo cercando il giusto elemento di equilibrio.

Il presidente Dusi ci ha ricordato che una delle più grosse difficoltà del ministro Ferri è quella di orientarsi nelle cifre; se ha difficoltà il Ministro con gli strumenti a sua disposizione, si possono capire le nostre difficoltà perchè non disponiamo di approfonditi elementi di valutazione e pertanto alcune domande le sembreranno ovvie e scontate, ma non lo sono per noi.

Ci avete presentato un quadro del conto consortile, ma sarebbe interessante scorporarlo per le singole società e vedere quali di esse siano in rosso e quelle che invece hanno un bilancio in attivo in modo da capire se la gestione di questo ramo assicurativo sia legata alla potenza, alla capacità di gestione, all'efficienza stessa delle compagnie: se per caso a mandare in rosso il conto consortile fossero le imprese minori ne deriverebbe subito un problema di presenza nel mercato.

L'altro elemento interessante sarebbe l'approfondimento di come vengono ripartiti i costi generali delle singole compagnie.

Mi sembra inoltre fondamentale la domanda posta dal collega Galeotti sul rendimento delle riserve, in quanto non si può fare colpa a nessuno se il più piccolo risparmiatore italiano avrebbe probabilmente realizzato qualcosa in più rispetto a quanto fatto dalle compagnie di assicurazione; se fossero state rispettate le previsioni e ci fosse stata una situazione più favorevole per realizzare questi obiettivi, molto probabilmente le riserve sarebbero servite per riequilibrare i fondi.

Pongo infine due domande marginali, che però rientrano nel discorso complessivo. Desidero conoscere il suo parere su un problema di grossa attualità, cioè di non considerare più, nella polizza globale stipulata dalle aziende agricole, i trattori e gli altri mezzi meccanici.

Si tratta di un grande problema di attualità, che solleverà altre questioni e aprirà un grosso dibattito.

L'ultima domanda riguarda un elemento che può servirci nei confronti dei problemi sollevati da parte degli agenti di assicurazione. Gli agenti di assicurazione credo siano gli unici esattori per conto dello Stato che non hanno alcun aggio.

MANCIA. Alcuni dei concetti che volevo esporre sono stati già espressi e mi limiterò quindi solo a poche domande. Innanzitutto vorrei sapere come mai al vostro interno vi sono gruppi che fanno capire che la vostra richiesta è troppo elevata rispetto all'andamento complessivo: è stato detto in televisione e in altre sedi. Vorrei conoscere in proposito le vostre motivazioni.

In secondo luogo, non pensate che sia giunto il momento di instaurare un rapporto diverso tra l'utente e le compagnie di assicurazione? Non vi è garanzia concessa all'utente. Parlo logicamente in termini organizzativi complessivi. L'utente si trova ogni anno o quasi a dover affrontare l'aumento del premio assicurativo. Sappiamo che vi sono lagnanze. Credo invece che bisognerebbe affrontare in modo definitivo questi aspetti sapendo che intorno alle assicurazioni gravitano tante difficoltà e ci sono tante cose che non vanno e che potrebbero essere migliorate.

LA RUSSA. Voglio premettere una domanda che investe un problema di ordine sociale, anche rifacendomi a quanto detto dal presidente Dusi. Egli ha accennato al problema di alcune compagnie che prevalentemente esercitano assicurazione nel ramo autovetture. In base ad una statistica ve ne sono addirittura 14 che hanno il 76 per cento mediamente o anche il 90 per cento nel settore delle auto. Effettivamente se così è vi è il pericolo, per queste piccole e medie compagnie con maggioranza nel ramo auto, di situazioni difficili che coinvolgerebbero anche un problema sociale di occupazione che deve essere tenuto presente soprattutto in questa sede. La domanda che a questo proposito voglio rivolgere è in relazione ad una risposta che di solito si dà a questo problema. Si dice che se le compagnie di questo genere si trovano male c'è la Sofigea. È vero che c'è la Sofigea, ma ciò che voglio chiedere è se potrà la Sofigea, essendo chiamata ad intervenire più spesso, a far fronte

alla situazione e se tutto questo non torna a carico dell'utente. Se torna a carico dell'utente vorrei conoscerne i motivi.

La seconda domanda che voglio rivolgere attiene all'aumento della frequenza dei sinistri. Evidentemente i sinistri aumentano perchè aumenta la circolazione. Abbiamo letto questa mattina sul «Corriere della sera» che le automobili vendute nel 1988 sono circa il 10 per cento di più di quelle vendute nel 1987. La circolazione aumenta, ragione per cui aumentano gli incidenti, che però non aumentano proporzionalmente al numero delle automobili. Così si dice da parte delle compagnie di assicurazione, in quanto un aumento delle macchine può aumentare anche la confusione. Questo è pacifico e ciò che chiedo è se è vero che l'aumento della frequenza degli incidenti in Italia è superiore a quella di tutti i paesi della CEE. Se la risposta è positiva, vorrei sapere anche il perchè e se questo non è dovuto anche ad una carenza di misure di prevenzione, ragione per cui i provvedimenti adottati dal ministro Ferri sulla velocità - che io apprezzo senz'altro - dovrebbero essere maggiormente estesi, come peraltro è nell'intenzione dello stesso Ministro, ad un sistema di misure preventive: in questo senso non limitandosi solo alle cinture di sicurezza, ma prevedendo anche una certa segnaletica e così via.

Un altro punto è stato accennato ma vorrei che fosse precisato e si riferisce all'incidenza del decreto Ferri sul numero dei sinistri. È stato detto dal presidente dell'ANIA che l'incidenza è scarsa, dello 0,50 per cento. Però in questa sede non ho udito alcuna conferma e vorrei sapere qual è tale incidenza. Si tratta di un argomento sul quale molti dibattono su tutti i giornali. Si pensava che con il decreto del ministro Ferri sarebbero diminuiti gli incidenti e di conseguenza sarebbe rimasta invariata o diminuita la tariffa. Vorrei che in forma precisa i rappresentanti dell'ANIA ci confermassero verso quale cifra si aggira questa incidenza, come bisogna agire e se è vero che gli incidenti dovuti all'eccesso di velocità nelle strade extraurbane è dell'ordine dello 0,50 per cento oppure no.

Desidero, inoltre, chiedere ai rappresentanti dell'ANIA se i costi siano finora cresciuti in più o in meno rispetto alle tariffe. Infatti, nel primo caso ci sarebbero aspettative di recupero di quanto è stato perso negli anni passati.

Infine, vorrei chiedere chiarimenti in ordine alla redditività delle riserve, soprattutto con riferimento alle previsioni a suo tempo elaborate dalla Commissione Filippi.

AMABILE. Vorrei chiedere chiarimenti in ordine ad alcune cifre riportate in un recente articolo del settimanale «Panorama» circa il calcolo delle nuove tariffe. In particolare, sarebbe interessante sapere in che modo vadano lette le cifre riportate in quell'articolo.

Inoltre, vorrei sapere se le tariffe praticate in Italia siano inferiori o superiori a quelle praticate in altri paesi europei.

CONSOLI. Nella vostra relazione avete esposto le motivazioni che stanno, secondo voi, alla base della richiesta di aumento del 19,3 per cento. Tuttavia, tali motivazioni si riferiscono in parte a costi futuri; inoltre, al riguardo c'è una dichiarazione polemica di Zani. Ad ogni

modo, mi sembra che voi partiate, come punto di riferimento, dal tasso di inflazione del 1988, che è stato del 5 per cento.

Mi è tornato alla memoria il dibattito di alcuni anni fa sugli effetti di trascinamento e sui moltiplicatori di una serie di meccanismi di indicizzazione. Si parlò, allora, della scala mobile, ma sfuggì a chi si occupava del problema il meccanismo di calcolo delle tariffe della RCA. Ora, partendo da un'inflazione del 5 per cento nel 1988, arrivate alla determinazione di un aumento tariffario del 19,3 per cento. Credo che questo dato dovrebbe far riflettere. Si tratta, infatti, della risultanza di un meccanismo del tutto assurdo e ingiustificato. Infatti, non è pensabile che l'effetto moltiplicatore possa essere tale da portare la richiesta di aumento al 20 per cento circa rispetto al 5 per cento del tasso di inflazione.

Nella determinazione delle tariffe si fa riferimento anche a costi presunti. Su di essi, in particolare, convergono le lamentele delle imprese assicurative per quanto riguarda la gestione dei sinistri. Inoltre, si creano, attraverso tutti questi fattori, effetti distorsivi del mercato. Sarebbe dunque interessante sapere se le imprese assicurative abbiano inoltrato segnalazioni alla magistratura in ordine ad abusi di operatori del settore.

Valuteremo le vostre richieste e le vostre osservazioni. Ritengo, comunque, che sarà opportuno procedere ad una vostra nuova audizione dopo che avremo ascoltato il professor Filippi e le associazioni degli utenti.

PRESIDENTE. Posto che non abbiamo nessun atteggiamento punitivo nei confronti delle imprese assicurative, devo dire che di fronte ad una richiesta come la vostra ho pensato che qualcosa fosse sfuggito negli ultimi anni e che l'inflazione avesse ripreso ad aumentare. Tuttavia, negli ultimi anni non è stato chiesto un aumento del 20 per cento per nessuna tariffa. Pertanto, se il meccanismo di calcolo porta a questo risultato, occorre cambiarlo. È un meccanismo perverso, che non funziona in modo adeguato. Anche sotto il profilo della logica economica, non può esserci un meccanismo che induce a richiedere aumenti pari al 19,3 per cento a fronte di un tasso di inflazione di circa un quarto. Bisogna, quindi, assicurare non solo una più ampia rappresentatività degli utenti, ma anche una effettiva concorrenza tra le imprese del settore.

Gli incrementi tariffari sono calcolati, come del resto è dimostrato da alcuni dati, sulle imprese marginali e non sulle altre.

Il costo della manodopera e la spesa sanitaria sarebbero aumentati in misura elevata rispetto alle tariffe assicurative; sono dati catastrofici. Tuttavia, se gli aumenti negli anni passati sono stati contenuti, ciò vuol dire che nel meccanismo di calcolo qualcosa non funziona.

Nessuna associazione di categoria può chiedere aumenti del 19,3 per cento. Non lo si chiede da nessuna parte, da nessun settore sociale. Credo perciò che un aumento tariffario di questa entità sia impossibile.

DUSI. Anzitutto ringrazio per le dichiarazioni sulla «non punitività» di questa audizione: non mi sono affatto sentito sul banco degli imputati ed anzi ringrazio la Commissione per l'accoglienza.

Abbiamo già detto che il meccanismo per la determinazione delle tariffe è utilizzato in tutti i paesi dell'Europa occidentale, anche laddove non c'è un regime amministrato delle tariffe. Vi è dunque modo di effettuare i calcoli per determinare la tariffa giusta e gli uffici controllano l'andamento delle diverse compagnie attraverso le tariffe costruite in modo scientifico. Credo che sia un meccanismo giusto e sperimentato; è adottato dalla Commissione ministeriale ed è accettato in tutti i paesi, anche se può essere migliorato. Il fatto è che di questo meccanismo si è fatto un uso sbagliato: quando gli amministratori chiedevano certi aumenti lo facevano in base a questo meccanismo, ma il meccanismo stesso veniva «violentato» in base ad altre considerazioni: contenimento dell'inflazione, necessità di andare incontro all'utenza, eccetera, e questa politicizzazione della tecnicità del meccanismo ha prodotto i risultati di crisi di cui parliamo.

Mi rendo conto che la cifra richiesta quest'anno è molto alta, ma lei mi darà atto che la cifra richiesta gli anni scorsi era molto modesta. La modestia delle richieste degli anni precedenti sta a significare che se gli assicuratori non hanno bisogno non domandano, e che se domandano vuol dire che hanno bisogno, e se non viene concesso ciò di cui hanno bisogno succede qualcosa. Inoltre, la modestia della domanda cui ha fatto seguito la modestia delle concessioni è la ragione del punto negativo al quale siamo arrivati: una persona di grande autorità del settore, quando ha visto la nostra richiesta di quest'anno, ha affermato che sarebbe stato meglio per noi chiedere di più negli anni precedenti. Che a fronte delle nostre richieste odierne ci sia una necessità di recupero di una situazione di disagio non riconosciuta negli anni passati è fuori di dubbio: vi è la necessità di un recupero, che però non viene dalla volontà degli assicuratori ma da un accumulo di dati.

È stato osservato che la richiesta del 19,2 per cento è sproporzionata all'inflazione, ma l'inflazione non è un elemento fondamentale: è solo uno degli elementi; la frequenza dei sinistri può aumentare anche se l'inflazione è ferma.

PRESIDENTE. Stiamo parlando del 20 per cento.

DUSI. Il legame è soltato parziale, per quanto attiene certi elementi di costo: se il reddito medio del cittadino italiano aumenta più dell'inflazione e i giudici stabiliscono che gli indennizzi vanno calcolati sulla base del reddito, è chiaro che gli assicuratori pagheranno indennizzi superiori all'andamento dell'inflazione. Mi permetterei di suggerire alla Commissione di non stabilire un legame stretto tra l'andamento dell'inflazione e le tariffe. Noi ci lamentiamo perchè negli anni passati non ci è stato riconosciuto neanche l'indice dell'inflazione e dichiariamo che gli elementi che incidono sui nostri indennizzi vanno oltre i limiti dell'inflazione; non è possibile prendere l'inflazione di un anno come indice di paragone della richiesta di aumento delle tariffe anche perchè la tariffa gioca su un arco temporale più ampio: con le tariffe che il Governo ci riconoscerà entro marzo noi liquideremo i sinistri fino a tutto il mese di febbraio del 1991. Da ciò si deduce che l'inflazione del 1989 ha un peso non determinante.

Le modifiche del meccanismo possono realizzarsi; la concorrenza in qualche modo è già presente e lo vedremo in seguito, quando parleremo di atteggiamenti distinti da quelli dell'Associazione delle imprese. Non credo che abbiano influenza le aziende marginali perchè il conto consortile opera su tutto il mercato, è uno strumento fatto per controllare tutto il mercato, e all'interno del settore le imprese marginali, generalmente piccole, pesano poco.

Forse il ramo delle assicurazioni si avvia verso una situazione di grave disagio patrimoniale per alcune compagnie: è orribile dire questo, perchè in Italia tutti cercano di far paura, ma è certo che, se le compagnie saltano, gli addetti non si troveranno certamente in una situazione di grande favore e che se non si provvede con ciò che è necessario abbiamo davanti un periodo di crisi per il ramo unito. Prima mi sono permesso di sottolineare quanto questo ramo influisca sul bilancio generale delle compagnie.

Il senatore Consoli ha posto una domanda sugli effetti di trascinarsi dei meccanismi di indicizzazione: le tariffe non sono indicizzate, ma vengono stabilite di anno in anno; la svalutazione della moneta è tenuta presente a certi effetti e ad altri no e pertanto non ci può essere un effetto di trascinarsi immediato.

Abbiamo inoltrato denunce alla magistratura contro carrozzieri disonesti ed abbiamo istituito un «servizio aree speciali» con il quale seguiamo determinate aree e professioni e alcune carrozzerie: le compagnie hanno stabilito una specie di «albo nero» di fronte al quale stanno particolarmente attente. Abbiamo fatto dunque quel che si poteva per individuare le aree a maggior rischio e i nostri periti sono molto attenti; vi sono aree nelle quali essi ricevono, ad esempio, telefonate di minacce.

Il senatore Amabile parlava delle cifre riportate dalla rivista «Panorama». Tali cifre sono giuste e sbagliate insieme; il fatto è che le cifre relative alle spese guardano al futuro mentre quelle dei ricavi guardano al passato. Questo è l'errore del giornalista che ha redatto l'articolo: le prime sono proiettate sul futuro mentre le altre riguardano il passato e il giornalista le ha messe insieme non tenendo conto dei diversi tempi.

Per quanto riguarda il costo della polizza auto in Italia si tratta di un problema che interessa ovviamente anche noi. Avremmo voluto produrre un documento del Comitato europeo delle assicurazioni per poter dimostrare qual è la situazione delle tariffe in Europa. Negli altri paesi non vi è una tariffa che vale per tutto il mercato e le singole compagnie stabiliscono le tariffe e operano l'adeguamento delle stesse, sia pure sotto la sorveglianza dell'autorità tutoria. Comunque, per fare un esempio, voglio dire che siamo stati citati di fronte all'autorità comunitaria dalla Francia, in quanto i cittadini francesi che risiedono nei pressi di Ventimiglia vengono in Italia, stipulano qui una polizza di assicurazione e si fanno mandare la «carta verde», con la quale circolano poi in Francia. Questo è possibile in base alle norme del Mercato comune e dimostra che, evidentemente, i prezzi delle nostre polizze sono più favorevoli. Risulta anche che noi siamo al penultimo posto nell'elenco dei costi.

Al senatore La Russa voglio rispondere circa il fatto che molte

compagnie operano essenzialmente nelle assicurazioni auto. I pericoli per queste compagnie sono gravi anche per quanto riguarda l'occupazione. La Sofigea è a carico dell'utente e gli assicuratori non hanno alcuna «fonte speciale» dalla quale attingere soldi per metterli nelle aziende della Sofigea. L'utente può scegliere se pagare un premio giusto prima o pagare un supplemento di premio successivamente, per finanziare la Sofigea; io credo preferisca pagare il premio giusto prima. Circa l'aumento della frequenza dei sinistri per l'affollamento delle città e per la cattiva regolamentazione della circolazione abbiamo già parlato. Anche per quanto riguarda l'incidenza dei decreti del ministro Ferri sui sinistri abbiamo già risposto. I costi sono cresciuti e di questo problema - rispetto all'aumento delle tariffe - ha già detto il presidente Cassola. Bisogna tener conto dei redditi medi, dei costi dei pezzi di ricambio, dei costi delle macchine nuove: tutti costi superiori all'incremento riconosciuto delle tariffe.

Per quanto riguarda i rendimenti, evidentemente si fanno delle previsioni. Il presidente Cassola sa che abbiamo soldi accantonati per pagare i sinistri non ancora liquidati. In generale si tratta di «indovinare» quanto renderanno i capitali a disposizione nel periodo considerato. Noi indichiamo una cifra, la commissione presieduta dal professor Filippi ne indica un'altra, dopodichè interviene il CIP. Noi possiamo documentare che le previsioni della commissione Filippi erano sbagliate a fronte di ciò che si è verificato negli anni successivi circa il rendimento delle riserve. Possiamo inviarvi un prospetto di questa situazione. Per quanto riguarda l'impiego di queste risorse, possiamo essere stati poco bravi nell'amministrare i soldi che ci sono stati affidati dagli assicurati. Noi non lo crediamo, ma può essere. Faccio però presente che non siamo liberi nell'amministrazione di questi fondi e non possiamo fare investimenti di grande rischio, che potrebbero dare grandi risultati di natura economica. Siamo vincolati dalle norme stabilite dal Ministero e dobbiamo investire in determinati cespiti per non più di una certa percentuale. Vi sono norme precise. Le finalità fondamentali riguardano in primo luogo la necessità per l'assicuratore di avere un buon rendimento, ma non un alto rendimento perchè egli deve tener conto anche del criterio della sicurezza del rendimento, che deve prevalere sulla quantità dello stesso in quanto questa è la natura della nostra attività e della nostra professione, che pone la sicurezza avanti a tutto. Se fossimo liberi, potremmo investire in imprese più ardite con risultati maggiori.

Per quanto riguarda le imprese che si sono diversificate rispetto al mercato, devo dire che in particolare l'Unipol ha indicato una percentuale minore di quella generale e questo dimostra che c'è un certo movimento al nostro interno. Prima il Presidente ha parlato di concorrenza e qui siamo di fronte ad un caso pur modesto di apertura alla concorrenza; il sistema in Italia consente ad una compagnia di fare una richiesta inferiore a quella del mercato. L'Unipol è anche una nostra associata e dunque va difesa; la stessa compagnia, quando ha chiesto questo aumento inferiore, ha riconosciuto che si trattava di una sua propria valutazione sulla frequenza dei sinistri e sulla redditività delle riserve e ha ammesso che tale valutazione poteva anche essere sbagliata. Ha chiesto anche un meccanismo di adeguamento successivo:

in altre parole, accanto a una richiesta minore ha collocato una clausola per un adeguamento nel tempo nel caso le previsioni più favorevoli non si realizzassero. Il mercato, poichè la legge non consente questo adeguamento a posteriori, non ha seguito la stessa strada e si è attenuto a previsioni per così dire normali e quindi non eccezionalmente ottimistiche.

Il presidente dell'INA, Longo, ha parlato del 17 per cento, ma quando ho discusso con lui sull'argomento mi ha detto di essere intervenuto soprattutto come professore universitario: evidentemente ai professori universitari deve essere concesso uno scarto di 2 punti! È stato perfino detto che indicare l'aumento del 19 per cento alla vigilia di Natale è stato un errore. L'ANIA all'unanimità ha approvato questa percentuale.

Per quanto riguarda un rapporto diverso tra utenti e compagnie e circa le garanzie agli assicurati, tutto ciò, a proposito dell'aumento dei premi, sta nel sistema e nei meccanismi predisposti, cioè nell'intervento del Ministero, della commissione Filippi, del CIP, che costituiscono una garanzia per gli assicurati e anche per gli assicuratori, per far sì che non vengano chiesti premi troppo elevati, ma neanche premi troppo bassi perchè è facile domandare premi bassi e poi non pagare i sinistri! Circa i rapporti con la clientela abbiamo un nostro piccolo orgoglio. La Doxa, alla quale affidiamo indagini regolari su come l'assicurato vede l'assicuratore, ci dice che l'immagine della assicurazione migliora di anno in anno. Disponiamo anche di un ufficio reclami al quale arrivano certamente migliaia di reclami circa le liquidazioni dei danni, ma in definitiva solo 6.000 reclami su 5 milioni di sinistri per la RCA.

PRESIDENTE. Per la verità, non andrei mai a reclamare all'ANIA.

DUSI. Perchè? Mi occupo personalmente di questo. Il presidente dell'ANIA deve tra l'altro stare attento all'immagine generale dell'assicurazione libera sul mercato e quindi cercare di individuare le compagnie che danneggiano tale immagine perchè, se può, le corregge. Non sono ancora arrivato a denunciare le inadempienze, però sono stato sul punto di farlo: mi sono chiesto se non era mio dovere nei confronti dell'intero mercato denunciare una situazione di dissesto di una qualche compagnia di cui venivo per caso a conoscenza.

È questo (l'ufficio reclami) uno strumento fondamentale per seguire il mercato, per cui me ne occupo, e chiedo che le risposte vengano date immediatamente. Mi fa piacere che le risposte dell'ufficio reclami dell'ANIA arrivino prima delle altre.

E vengo alla domanda sul conto consortile. Questo è uno strumento sostanzialmente statistico, voluto dalla legge. Come diceva il dottor Tonelli, ogni assicuratore cede il 2 per cento del proprio lavoro a questo conto consortile; esso pertanto, consente una fotografia perfetta, anche troppo dettagliata dell'andamento del mercato. Ma il conto consortile non può dare una risposta su quali società sono in passivo e quali in attivo; risponde su come è andato in un certo anno il mercato, su come sono andati i sinistri, quale è stato il costo medio di questi ultimi, risponde sulle riserve e su tutti gli altri elementi che compongono la tariffa.

Per quanto concerne il riparto dei costi, posso assicurare che l'ISVAP segue questa materia (tra l'altro vi è un decreto ministeriale che impone alcuni limiti al riguardo, e noi lo rispettiamo).

Per quanto riguarda i trattori, non sono in grado di rispondere; lo farà qualcun altro.

Quanto agli agenti, vorrei sottolineare che essi svolgono una funzione molto importante di intermediazione e ricevono compensi di natura provvigionale. La tesi dell'ANIA è che in tali compensi è compreso tutto e cioè l'insieme del servizio, del rapporto dell'agente nei confronti della compagnia e della clientela. Questo compenso complessivo si può anche suddividere in cento parti, se si vuole (una per la risposta ad un quesito, una per la riscossione di un premio, e via dicendo); questo si può fare, ma il risultato che si può raggiungere è modesto.

Quanto all'efficienza del servizio, certo vogliamo migliorarla. Abbiamo inventato nuovi strumenti: l'avvocato Sironi ha costruito il Cestar, che è un centro modello di riparazioni di auto al quale si può fare riferimento per la valutazione del costo delle varie riparazioni e per l'istruzione dei periti. È uno strumento importante, che ha suscitato interesse anche negli altri paesi europei. Si trova a Milano ed è un'officina meravigliosa. Abbiamo inoltre seguito gli altri mercati nel mettere in atto il CID (convenzione indennizzo diretto), per cui chi ha subito un danno si può rivolgere non all'assicuratore di chi lo ha causato, che non conosce e che può anche essere un assicuratore straniero, ma al proprio assicuratore il quale provvede, e questo agevola molto la liquidazione del sinistro. Comunque, pensiamo sempre a nuove iniziative da adottare perchè vi è la volontà del mercato di fare bene il suo lavoro. Sappiamo perfettamente che da questo dipende l'immagine dell'assicurazione e tutto quanto ne consegue.

Per le altre risposte ed ulteriori chiarimenti mi riservo di inviare una nota scritta.

Ringrazio la Commissione per lo spazio che ci ha voluto dedicare e per l'accoglienza che ci ha riservato.

PRESIDENTE. Ringrazio a nome della Commissione l'avvocato Emilio Dusi e i suoi collaboratori e dichiaro conclusa l'audizione.

Audizione del professor Enrico Filippi, presidente della Commissione ministeriale per le tariffe e le condizioni generali di polizza

PRESIDENTE. Rivolgo al professor Filippi un vivo ringraziamento per avere aderito alla richiesta di informazioni da noi avanzata. Ricordo che questa Commissione sta svolgendo una indagine conoscitiva sulle tariffe dell'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli. Pertanto gli do senz'altro la parola per una esposizione introduttiva sull'argomento dell'indagine.

FILIPPI. Signor Presidente, le tariffe RCA sono state esaminate negli anni passati dalla Commissione ministeriale e le elaborazioni da essa compiute hanno costantemente portato ad una revisione della domanda

presentata dall'ANIA. Questa revisione ha riguardato soprattutto le previsioni della frequenza dei sinistri, i rendimenti finanziari portati a scomputo delle tariffe ed i caricamenti. Desidero ricordare gli aumenti chiesti dalle imprese negli anni scorsi e gli aumenti concessi dal CIP; nel 1980 l'aumento richiesto dalle imprese è stato del 26 per cento e la delibera del CIP del 18,9 per cento; nel 1981 rispettivamente del 28 per cento e del 17,3 per cento; nel 1986 del 7,4 per cento e del 3,9 per cento; nel 1987 del 3,2 per cento e aumento zero; nel 1988 del 6,1 per cento e del 2,5 per cento. Al momento esistono due richieste di aumento: una dell'ANIA del 19,3 per cento e una dell'Unipol del 12,6 per cento che, però, ha utilizzato diverse modalità di calcolo e richiede l'adeguamento *ex-post* della tariffa. La differenza tra le due domande presentate comporta soprattutto una diversa previsione della frequenza dei sinistri: l'ANIA prevede una ipotesi di aumento del 3 per cento rispetto all'ultimo dato, mentre la Unipol fa una ipotesi di frequenza immutata; il rendimento finanziario è previsto dall'ANIA nel 9 per cento mentre l'Unipol prevede il 9,25 per cento; il coefficiente del caricamento è previsto dall'ANIA al livello massimo del decreto ministeriale dell'anno scorso, cioè nella misura del 30 per cento, mentre l'Unipol chiede il 29,5 per cento.

La tariffa si compone sostanzialmente di due parti: il cosiddetto premio puro ed il caricamento. Il premio puro viene fissato dal CIP in base alle proposte del Ministro dell'industria, sentita la Commissione, dopo aver analizzato e verificato i dati del conto consortile e i dati dei rendiconti e dei bilanci forniti dall'ISVAP. Per quanto riguarda il caricamento, il Ministro secondo quanto previsto dalla legge ha sempre emanato, nella successione degli anni, dei decreti che stabiliscono il limite massimo e il limite minimo, e questi limiti sono stati ridotti nel corso degli anni.

L'ultimo decreto ministeriale stabiliva come limite massimo il 30 per cento e come limite minimo il 26,5 per cento per il settore delle autovetture e limiti più bassi (28,2 per cento e 24,5 per cento) per il settore degli autocarri, il cui premio puro medio è sensibilmente più elevato.

L'elaborazione del conto consortile si riferisce all'88 per cento circa del mercato cioè a circa 26 milioni di veicoli, e ogni anno viene ricostruita la serie storica da un lato dei premi incassati (tenendo conto dei massimali e di tutta la struttura tariffaria) e dall'altro lato dei sinistri pagati. Va sottolineato che la Commissione, ormai da molti anni, fa una stima delle tariffe esclusivamente sulla base dei sinistri verificatisi e comunicati al conto consortile. Quindi il gioco della sopravvalutazione o della sottovalutazione dei sinistri a riserva non ha alcuna influenza sulla tariffa. Posso aggiungere che mentre negli anni '70 il riservato delle compagnie era largamente al di sotto di quello che veniva poi effettivamente pagato (tanto che poi sono emerse nel bilancio rilevanti scoperture delle riserve) negli ultimi anni abbiamo avuto un costo dei sinistri pagati, ricostruito attraverso il conto consortile, lievemente inferiore rispetto al riservato.

La elaborazione dei dati del conto consortile è in corso, quindi non ho ancora dei risultati da poter presentare. Comunque le indicazioni che emergono dal conto consortile sono sostanzialmente due. Innanzi

tutto il fenomeno della riduzione della frequenza dei sinistri, che si era verificato in passato in Italia grazie agli interventi legislativi, alle modifiche realizzate nella rete stradale e nella circolazione dei veicoli, si è sostanzialmente esaurito. Non dimentichiamo che nel 1975 il numero dei sinistri ogni 100 veicoli era pari al 27,34 per cento; tutte le riforme e le modifiche introdotte hanno fatto calare questa percentuale al 13 per cento. L'anno scorso il numero dei sinistri è stato del 12,99 per cento. Quest'anno non solo non si è registrata questa tendenza alla riduzione, ma si è avuto un aumento del 4 per cento nel numero dei sinistri. Il secondo elemento che emerge chiaramente dall'esame del conto consortile è che il costo medio degli indennizzi sta crescendo in misura sensibilmente superiore al tasso di inflazione e ciò è dovuto al diverso atteggiamento della magistratura per quanto riguarda la valutazione dei danni alle persone. Quanto all'importo, gli indennizzi possono essere attribuiti per il 60 per cento ai danni alle cose e per il 40 per cento ai danni alle persone.

Per quanto riguarda i danni alle cose, l'andamento del costo degli indennizzi è sempre stato simile all'andamento del tasso di inflazione. Quest'anno si è registrato un andamento leggermente superiore nei prezzi dei ricambi e delle riparazioni. Una differenza sensibile risulta invece nel costo degli indennizzi per i danni alle persone, perchè la giurisprudenza, negli anni recenti, ha modificato il precedente orientamento, a favore di una maggiore tutela dei danneggiati. La magistratura, infatti, ha iniziato a considerare nella determinazione del danno non soltanto la perdita della capacità di reddito ma anche i danni alla persona, il cosiddetto danno biologico.

Gli andamenti favorevoli, che negli anni passati avevano portato ad un aumento delle tariffe largamente inferiore al tasso di inflazione, sostanzialmente si sono non soltanto esauriti ma hanno avuto una inversione di segno: la frequenza dei sinistri presenta un indice di segno positivo e l'andamento del costo medio dei sinistri registra un andamento superiore al tasso di inflazione. In base ad un'ultima analisi dell'ISVAP i caricamenti si sono stabilizzati intorno al 30 per cento (mentre negli anni '70 si collocavano intorno al 35/40 per cento). Anche per quanto riguarda i caricamenti, gli spazi per una riduzione si sono largamente ristretti rispetto agli anni passati.

PRESIDENTE. Ringrazio il professor Filippi per la sua esposizione.

I senatori che intendono porre quesiti al presidente della Commissione ministeriale per le tariffe e le condizioni generali di polizza hanno facoltà di parlare.

GALEOTTI. Signor Presidente, intervengo brevemente innanzitutto per ringraziare il professor Filippi degli elementi che ci ha forniti.

Prima abbiamo ascoltato l'avvocato Dusi e, a proposito del discorso della redditività delle riserve, il professor Filippi ha confermato che ogni anno la richiesta delle compagnie ha subito una revisione da parte della Commissione. Allora desidero avere dei chiarimenti sulla redditività delle riserve che, in base ai dati che ci sono stati forniti dall'ANIA, la Commissione (che lei presiede) avrebbe costantemente previsto in misura maggiore di quanto effettivamente riscontrato.

L'avvocato Dusi, infatti, ha dichiarato (e del resto è un fatto obiettivo) che le previsioni fatte dalla Commissione sarebbero state sbagliate nel senso che la previsione, in termini di redditività, sarebbe apparsa nei fatti superiore rispetto ai tassi che sono stati realizzati.

È esatto questo dato? Quali sono le ragioni di questo divario di valutazioni?

Vengo ora alla seconda domanda. Lei ha messo in evidenza un aspetto molto interessante, sostenendo, a proposito della sinistrosità e dei risarcimenti, che c'è una certa giurisprudenza che dopo la nota sentenza della Corte costituzionale prende in esame, quando vi siano danni alle persone, anche il cosiddetto danno biologico, che costituisce uno degli elementi di incremento dei costi. Non ritiene che ciò dovrebbe riguardare i sinistri più gravi? Inoltre, poichè ci proiettiamo nel futuro, questa tariffa avrà valore fino al 1991? Con i limiti di velocità, le nuove misure di prevenzione e le disposizioni che il Parlamento introdurrà, potranno ridursi i sinistri più gravi?

Le farò ora una domanda «indiscreta». Nella Commissione Filippi sono presenti gli esperti, ma non gli utenti. L'utenza ritiene che la richiesta avanzata sia ingiustificata ed eccessiva e sono anch'io di questo parere. Se si guarda a quanto è stato chiesto in passato il divario risulta talmente ampio da diventare addirittura incredibile. Non ritiene dunque utile la presenza, nella Commissione da lei presieduta, di una categoria, come quella dei consumatori del prodotto assicurativo, che ha comunque vasti interessi?

LA RUSSA. In relazione ai rendimenti delle riserve, la Commissione Filippi aveva supposto un determinato livello che però si è successivamente abbassato. Anche con riferimento alla frequenza dei sinistri la stessa Commissione Filippi aveva posto a base delle tariffe, negli anni passati, una frequenza stabile, mentre ora si dice che i sinistri sono in aumento.

Queste argomentazioni, come ha detto il presidente Dusi, stanno alla base della richiesta delle imprese assicurative.

Inoltre, il presidente Dusi ha sostenuto che gli aumenti delle tariffe negli anni passati sono stati inadeguati e che nella richiesta avanzata c'è anche una componente di recupero. Lei ritiene che alla base delle tariffe degli anni precedenti vi fosse la stima di una frequenza stabile dei sinistri (mentre se ne è verificato un aumento) e che fossero stati calcolati rendimenti più alti che poi, però, non si sono rivelati tali?

ALIVERTI. Vorrei chiedere al professor Filippi se dopo diversi anni di attività nella Commissione che egli stesso presiede ritenga indispensabile il lavoro da essa svolto, cioè se la si debba mantenere o se invece se ne possa fare a meno. Può sembrare una domanda sciocca, ma gliela rivolgo perchè mi sembra di aver capito dalla sua esposizione che si è arrivati ad un irrigidimento del sistema e quindi della formulazione di proposte che il Ministro deve ratificare. Poichè le componenti sono rigide, credo ci si trovi in presenza di un meccanismo come quello della scala mobile, per cui è sufficiente assumere dati forniti dall'esterno per pervenire all'indicazione di una percentuale da applicare. Tutto ciò qualora il sistema sia valido. Altrimenti, se tutto è rimesso alla discrezionalità della proposta e della

decisione dell'organo politico, è inutile, secondo me, continuare a raccogliere e formulare richieste e previsioni che vengono poi mediate sul piano dell'interscambio politico.

Mi riallaccio ora ad una domanda del Presidente, che ha chiesto come mai le compagnie richiedano un aumento tariffario di circa il 20 per cento mentre lo scorso anno si sono accontentate di un incremento del 2,5 per cento. Lei ha in parte già risposto a questo interrogativo, sostenendo che nel corso degli anni si è avuto un andamento variegato. Si vede che c'è un andamento costante sia pure nell'incostanza del sistema, che secondo me è fondata più sulla discrezionalità, e quindi sulla politicità, che non sull'acquisizione di dati e sulla fissazione di elementi di giudizio certi.

Un'altra domanda riguarda le componenti attraverso le quali, nell'ambito del calcolo, si giunge alla determinazione della percentuale. Naturalmente, la frequenza dei sinistri, come si è detto, ha avuto un andamento diverso ma si è stabilizzata nel corso degli ultimi anni. A suo parere, un'eventuale variazione dei comportamenti, di cui si parla nell'opuscolo dell'ANIA, può avere un peso?

Si parla, inoltre, di disequilibrio tecnico del parco circolante. Anche questo è un elemento che influisce notevolmente sulla determinazione delle tariffe, oppure si tratta di un elemento marginale, per cui tutto è rimesso all'influenza costante di alcuni costi, come quelli indicati come base per la fissazione della percentuale?

AMABILE. Farò alcune considerazioni che prescindono dalle tariffe.

Lei presiede una commissione consultiva ed ha assistito all'evoluzione del sistema assicurativo in Italia. Le chiedo dunque se ritiene che il sistema si sia ulteriormente modificato nel 1988 e quali elementi lo abbiano caratterizzato, con particolare riferimento alle imprese marginali e al rischio per l'utente di pagare un premio più alto per compensare le inefficienze di tali imprese.

Le chiedo, inoltre, se non sia necessario andare in direzione di una liberalizzazione delle tariffe, anche se mi risulta che ciò significherebbe che il controllo dovrebbe essere esercitato sulle tariffe di ogni singola impresa, verificando se sia in condizione di far fronte agli impegni. Questa potrebbe essere un'ipotesi; alcune imprese potrebbero offrire prodotti a prezzi inferiori, con vantaggi per l'utente.

Vorrei poi conoscere la sua valutazione rispetto alle capacità di sopravvivenza del sistema assicurativo italiano in vista del 1992.

Cioè oggi in questa Commissione affrontiamo i problemi delle tariffe auto, mentre in altri momenti ci preoccupiamo della capacità delle imprese italiane di competere con il sistema assicurativo europeo, come elementi indifferenti rispetto alla capacità complessiva del sistema di rispondere ai propri impegni con riferimento anche alla possibilità per le imprese straniere di operare sul mercato italiano. Ricordo che nel 1978-79 la Commissione della Comunità europea espresse la preoccupazione che le tariffe auto in Italia fossero più basse di quello che era tecnicamente necessario e che rappresentassero un elemento di debolezza nella competizione a livello internazionale. Mi sembra pertanto corretto che si faccia questa riflessione.

GIANOTTI. Lei ha detto che le modifiche normative e gli interventi strutturali hanno diminuito la frequenza dei sinistri ma ha aggiunto che l'effetto si è esaurito; sono un po' perplesso in proposito in quanto, se c'è un problema che si pone oggi, è quello di intervenire sul traffico urbano dove si registra la maggiore quantità di sinistri: è chiaro che prima o poi dovranno essere compiuti gli interventi strutturali in questo settore e si può quindi ragionevolmente supporre che ciò avrà un effetto positivo sulla diminuzione dei sinistri. Cosa pensa in merito?

CONSOLI. Professore, da quello che lei ha detto c'è un elemento rassicurante in quanto quasi sempre la commissione da lei presieduta ha proceduto ad una revisione delle richieste avanzate dall'ANIA. Mi pare che più che chiedersi se debba esistere o meno la commissione da lei presieduta, bisogna chiedersi se vanno modificati i meccanismi legislativi in base ai quali la commissione determina le tariffe. Mi pare che gli attuali meccanismi si basino fondamentalmente su un principio di salvaguardia sul mercato delle imprese marginali. Vorrei conoscere la sua opinione su questo punto di vista, nel senso che, di fronte ad un servizio obbligatorio con tariffe prefissate che garantiscono le imprese marginali, obiettivamente si creano delle distorsioni che in primo luogo rappresentano degli effetti moltiplicatori delle tendenze inflazionistiche e in secondo luogo penalizzano gli utenti.

Tale principio trae la sua origine dalla volontà di evitare la creazione di un monopolio sul mercato. Lei ritiene che il principio possa essere salvaguardato soltanto da un meccanismo tariffario che garantisce l'esistenza delle imprese marginali, o può essere salvaguardato anche da un altro meccanismo, fermo restando che non si proceda alla liberalizzazione, che non potrebbe salvaguardare il consumatore?

PRESIDENTE. Desidero anzitutto ringraziarla per la sua partecipazione e porle una domanda molto chiara: vorrei sapere se la liberalizzazione del settore non comporti un vantaggio per l'utente e se, invece, questo sistema tariffario non comporti un vantaggio per le imprese.

FILIPPI. La prima domanda che è stata posta è relativa alle profonde differenze tra il rendimento finanziario utilizzato dall'ANIA e quello ricostruito dalla Commissione.

Si tratta effettivamente di differenze assai ampie, che però non sono dovute ad un errore della Commissione, ma al fatto che i rendimenti delle riserve tecniche delle compagnie di assicurazioni presentano un'elevatissima variabilità, nel senso che ci sono compagnie che ottengono rendimenti elevati e altre che, per ragioni a volte singolari, presentano rendimenti molto bassi. La Commissione, quindi, non considera il valore medio che emerge dalle elaborazioni dell'ANIA, e tanto meno il valore marginale, ma elabora un modello teorico per determinare il rendimento delle riserve tecniche nell'ipotesi di massima efficienza e di pieno rispetto delle regole fissate dal CIPE in materia di investimenti.

È un modello teorico di rendimento in ipotesi di elevata efficienza; in passato lo scostamento per alcune imprese è stato rilevante.

La Commissione non si riferisce al valore medio del mercato, ma al valore teorico di massima efficienza. Queste considerazioni rispondono indirettamente anche all'ultima domanda sulle imprese marginali.

Certamente esiste una profonda differenza tra la media del mercato e la tariffa; devo però dire allo steso tempo che i rendimenti previsti dalla tariffa non sono irrealistici, perchè trovano conforto nelle elaborazioni della Banca d'Italia sui tassi dell'interesse e anche all'interno dello stesso settore assicurativo con i rendimenti previsti per le polizze vita, che sono largamente superiori ai rendimenti medi che risultano dall'elaborazione dei rendiconti della gestione RCA. Quindi la differenza è netta, ma la Commissione ha sempre adottato il modello teorico e non ha mai adottato valori medi di bilancio. Per quanto riguarda la seconda domanda, ho parlato di un certo esaurimento del fenomeno della riduzione della frequenza dei sinistri imputabile alle modifiche introdotte nel settore assicurativo. Le modifiche apportate alla legge n. 990, quelle apportate ai sistemi tariffari e alle condizioni di polizza, hanno eliminato molti abusi che negli anni passati venivano compiuti: sinistri fasulli, sinistri dichiarati due volte. Si è esaurito l'effetto delle innovazioni legislative che negli anni passati hanno consentito di liberare il mercato da una serie di abusi.

Certamente in futuro effetti riduttivi della frequenza potranno derivare dalle modifiche del codice della strada, da una diversa disciplina del traffico cittadino, da modifiche nelle misure di sicurezza. Speriamo tutti che queste modifiche possano esercitare effetti positivi negli anni futuri.

Per quanto riguarda i sinistri più gravi, quelli cioè che comportano anche danni alle persone, le statistiche mostrano che avvengono sia nei centri cittadini che nelle strade extraurbane.

È difficile una valutazione degli effetti che i recenti provvedimenti o i futuri provvedimenti potranno avere sulla sinistrosità, particolarmente nella fascia dei sinistri più gravi. Oggi vi è una giurisprudenza costante che porta ad un aumento dell'importo medio dell'indennizzo dei sinistri con danni a persone. Per quanto riguarda la frequenza, in passato la Commissione aveva spesso presentato ipotesi alternative, perchè nessuno ha la certezza di quanto succederà in futuro, rimettendo così al CIP la scelta dell'ipotesi più appropriata. In materia di costo medio la Commissione è in grado invece di esprimere un'opinione con estrapolazioni molto documentate. Credo dunque che anche quest'anno formuleremo un ventaglio di ipotesi in modo che il CIP possa scegliere quella più ragionevole circa l'andamento futuro della frequenza.

La terza domanda attiene all'utenza, al consumatore. La Commissione in tutti gli anni passati ha sempre condotto audizioni, scambi di documenti, di materiale statistico, con l'utenza e con i rappresentanti delle diverse categorie.

Questo è sempre stato fatto e avverrà anche quest'anno. Vi è stato uno scambio di informazioni, di documenti, di esperienze coi rappresentanti delle varie categorie degli autotrasportatori, dell'utenza in generale e dei consumatori.

Per quanto riguarda l'inserimento nella Commissione di rappresentanti dell'utenza è una scelta del Ministro. In passato abbiamo avuto nella Commissione il direttore dell'ACI, la cui collaborazione è stata

preziosa e costruttiva. Oggi un rappresentante dell'ACI viene invitato e partecipa ad alcune riunioni, continuando lo scambio di notizie e informazioni.

Per quanto riguarda il discorso della frequenza, mi pare non sia esatto dire che le previsioni sono state largamente sentite. L'ipotesi di costanza, introdotta dalla Commissione negli ultimi due anni, è ampiamente confermata salvo un piccolo scarto che il dato consuntivo presenta rispetto a quanto previsto.

La previsione della Commissione è stata pienamente confermata dalle elaborazioni del conto consortile.

Circa il recupero di eventuali deficienze della tariffa, la Commissione non ha mai fatto calcoli in tale direzione. La tariffa è sempre stata calcolata al fine di coprire i sinistri futuri e non quelli passati: la tariffa non ha mai preso in considerazione elementi di recupero. Il lavoro svolto dalla Commissione penso sia tecnicamente indispensabile per il corretto funzionamento del mercato, nel senso che la tariffa deve determinare l'aumento medio, ma poi deve essere articolata secondo i settori, i massimali e le zone territoriali. Sin quando il mercato resterà formato da una pluralità di soggetti economici, da una pluralità di compagnie con portafogli non omogenei, ogni compagnia ha caratteristiche diverse nella composizione di portafoglio a seconda della localizzazione e del tipo di clientela; sarà perciò necessario un lavoro di periodica revisione delle tariffe per evitare situazioni di squilibrio sul mercato con penalizzazioni ingiuste per alcune compagnie e fasce di privilegio e di profitto ingiustificato per altre. Per questo resterà importante il lavoro della Commissione per le analisi degli andamenti del mercato, un lavoro essenziale per l'equilibrio dell'intero mercato. Tale lavoro potrà essere svolto anche da altri organismi, potrà essere svolto direttamente dall'ISVAP, o dalla direzione generale, il problema non riguarda specificamente la Commissione, che potrà anche scomparire: ciò che è essenziale è che questo lavoro venga portato avanti da un organismo tecnico. Non è forse esatto parlare di completa discrezionalità nella determinazione della tariffa. Ci sono alcuni elementi di previsione (soprattutto legati all'andamento della frequenza dei sinistri) che sono fondati su mere ipotesi mentre altri dati elaborati in base al conto consortile non sono discrezionali e hanno garantito in passato un notevole equilibrio per l'intero sistema tariffario.

ALIVERTI. È dunque indispensabile l'esistenza di un organismo?

FILIPPI. Sì, ma naturalmente potrebbe essere l'ISVAP o un altro organismo tecnico.

ALIVERTI. Comunque non si tratta di un fatto puramente burocratico?

FILIPPI. No, assolutamente, anche perchè l'articolazione della tariffa è amplissima: basti pensare alle zone territoriali per le quali i coefficienti sono numerosi, ai massimali, alle potenze e agli altri elementi della tariffa. Ripeto, se vi fosse un'unica compagnia che gestisce l'intero mercato, potrebbe bastare un aumento unico perchè

tale compagnia potrebbe trovare compensazione all'interno, ma di fronte ad una pluralità di compagnie è necessario questo adeguamento dei premi ai vari rischi e questo è un lavoro essenziale che non può essere eliminato. Anche l'aumento frontale deve tener conto di elementi effettivi relativi al futuro costo degli indennizzi perchè la tariffa fissata a fine marzo dovrà coprire i sinistri che avverranno nei due anni successivi. Il premio pagato nel 1989 coprirà il servizio dei sinistri fino al marzo 1991, cioè per un periodo di due anni.

Non ho compreso il problema del parco circolante.

ALIVERTI. Chiedo se le variazioni della previsione dei costi trova un elemento sostanziale nel disequilibrio tecnico del parco circolante.

FILIPPI. Effettivamente, soprattutto nel settore degli autocarri, l'età media è elevata, e questo può favorire una maggiore sinistrosità.

ALIVERTI. Ci sono dunque elementi che possono cambiare sostanzialmente anche le percentuali di accumulo di eventuali rincari, oppure si tratta di elementi marginali?

FILIPPI. Certamente una disciplina ed un controllo più rigidi sul parco circolante possono ridurre il numero dei sinistri ed il loro costo: su questo non vi è alcun dubbio.

Per quanto riguarda il problema tariffario sono convinto che una pura e semplice liberalizzazione delle tariffe all'interno di un sistema assicurativo obbligatorio sia pericolosa, sarebbe un grave errore e tra l'altro potrebbe generare conseguenze nefaste sulla dinamica del mercato. Per parlare di liberalizzazione delle tariffe è necessario modificare il nostro sistema della assicurazione obbligatoria, creando sistemi diversi che distinguano la tutela del danno alle cose da quella del danno alle persone.

Se non si modifica la normativa vigente si rischia di imboccare una strada pericolosa liberalizzando le tariffe. Infatti, contrariamente ai risultati tecnici conseguiti, la tariffa tenderebbe a differenziarsi tra le diverse imprese: le imprese marginali più deboli potrebbero essere indotte ad applicare le tariffe più basse per incrementare la raccolta, mentre le imprese più affermate applicherebbero le tariffe più alte.

Le imprese più deboli potrebbero applicare tariffe più basse per conquistare nuovi spazi di mercato, ma molto presto dovrebbero essere messe in liquidazione.

Viceversa le compagnie solide aumenterebbero le tariffe. Questo potrebbe generare una ulteriore conseguenza: vi sarebbero utenti a cui sarebbe offerto un buon servizio ed altri che sarebbero serviti molto male.

Le imprese più deboli, dopo una iniziale fase di apparente vantaggio, entrerebbero in crisi e dovrebbero essere poste in liquidazione; ciò tra l'altro favorirebbe ulteriormente la concentrazione del mercato e forme di monopolio.

Ritengo che il sistema tariffario vigente abbia dimostrato la sua piena validità nel processo di risanamento del settore assicurativo e del suo riequilibrio. Infatti l'adozione di una politica tariffaria severa e

rigida, accompagnata da opportune modifiche legislative, ha consentito di avviare proficuamente un processo di risanamento del mercato. L'adozione di determinate misure legislative ha consentito in passato la messa in liquidazione coatta di molte imprese private e, conseguentemente, il risanamento del mercato. Le differenze esistenti nel campo assicurativo tra i primi anni '70 ed oggi sono evidenti e radicali. Infatti all'inizio degli anni '70 il margine operativo e l'efficienza delle imprese italiane erano largamente inferiori a quelli delle imprese europee, mentre oggi il mercato italiano ha raggiunto, anche per quanto riguarda l'efficienza, i livelli europei. Perciò oggi la situazione del mercato assicurativo italiano è radicalmente diversa sia in termini di solidità che di riduzione dei costi. La forte riduzione dell'incidenza dei caricamenti è collegata a notevoli incrementi di efficienza. Non dobbiamo infatti dimenticare che all'inizio degli anni '70 i caricamenti incidono per circa il 40 per cento dei premi, mentre oggi incidono nella misura del 29-30 per cento. In questo arco di tempo tale incidenza si è perciò ridotta di ben 10 punti; quindi, soprattutto in termini di efficienza aziendale, vi è stato un notevole aumento, cui si deve aggiungere un miglioramento della qualità del servizio.

Vorrei concludere che, per quanto riguarda le tariffe, la valutazione dell'ANIA è sempre compiuta in base alla situazione media del mercato. La Commissione da me presieduta invece non fa riferimento a questo dato medio o ad imprese di carattere marginale, ma opera le sue valutazioni in base ad un campione desunto dal conto consortile successivamente rielaborato in riferimento al modello teorico di massima efficienza; i dati medi del mercato quindi non influenzano la tariffa.

Per i rendimenti finanziari e per le spese non viene mai preso in considerazione il dato marginale o il dato medio del mercato, ma viene sempre costruito un modello di massima efficienza. Questo è uno dei motivi fondamentali che stanno alla base della notevole differenza di valutazione riscontrabile tra ANIA e Commissione.

A mio parere il problema della liberalizzazione delle tariffe deve essere considerato nell'ottica più ampia di una radicale modifica del sistema dell'assicurazione obbligatoria; solo in questo modo si può pensare ad una liberalizzazione delle tariffe. Se si mantiene inalterata la legislazione vigente, a mio parere una simile liberalizzazione recherebbe più svantaggi che vantaggi.

PRESIDENTE. Ringrazio il professor Filippi per la sua ampia e dettagliata illustrazione e dichiaro conclusa l'audizione.

Poichè non si fanno osservazioni, il seguito dell'indagine conoscitiva è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 12,30.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOCT. GIOVANNI LENZI