

SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII 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)

2^o Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 3 FEBBRAIO 1982

Presidenza del Presidente Senatore FORMA

INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE	<i>pag.</i> 11, 12, 23 e <i>passim</i>		LONGO	<i>pag.</i> 11, 12, 13 e <i>passim</i>
AMABILE (DC)13, 15		PIETROBONO	15
de' COCCI (DC)	21, 22, 23			
FELICETTI (PCI)	15, 16, 17 e <i>passim</i>			

Intervengono, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, il professor Antonio Longo, presidente dell'INA ed il dottor Franco Pietrobono, ispettore generale dello stesso Istituto.

I lavori hanno inizio alle ore 15,35.

Audizione del Presidente dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, professor Antonio Longo

P R E S I D E N T E . Riprendiamo i nostri lavori sospesi il 15 dicembre 1981 e ringrazio il professor Longo per la sua partecipazione alla nostra indagine conoscitiva.

Il Presidente Longo ha usato il tempo intercorso tra la precedente seduta e quella odierna predisponendo una documentazione che ha fatto pervenire al Comitato. A questa relazione ha unito un documento in cui sono riportati sia l'andamento e la frequenza nel tempo dei sinistri per quanto riguarda l'RCA, sia la relazione sul conto aderenti per l'indennizzo diretto nonché gli elementi relativi all'andamento di tale convenzione a partire dalla data di inizio ad oggi. Inoltre, ci è stato mandato uno appunto relativo alla SOFIGEA nonché al fondo vittime della strada e, infine al grosso problema accennato la volta scorsa riguardante i massimali.

Di tutti questi documenti è stata data o verrà data copia ai componenti del Comitato.

Prima di dare la parola al professor Longo desidero comunicare che la Presidenza del Senato ha autorizzato la collaborazione con il Comitato da parte di tre noti tecnici del ramo assicurativo così come proposto dall'ufficio di Presidenza, sentiti i vari gruppi. Questi esperti ci aiuteranno a raccogliere ed analizzare i documenti pervenutici con una visione specialistica della materia in modo da arrivare alla conclusione dei nostri lavori e quindi alla redazione di un rapporto su tutta l'indagine conoscitiva da noi svolta.

Signor Presidente, i documenti che lei ci ha fatto pervenire sono di per sé ampi e chia-

ri perfino per me che, a differenza di altri membri del Comitato, non conosco troppo a fondo la materia.

Le domando comunque se, in merito ad alcuni punti particolari di tali documenti, ella non desideri fornire ulteriori delucidazioni utili per promuovere successive domande da parte dei colleghi.

L O N G O . La ringrazio, signor Presidente, ed accolgo il suo invito per illustrare brevemente qual è il disegno che ha guidato la formazione di questa documentazione.

Abbiamo cercato, nei limiti del possibile, di documentare con il massimo della chiarezza i punti oggetto della comunicazione da me svolta nel corso della precedente seduta. Sostanzialmente, quindi, non ci sono argomenti nuovi; a suo tempo, avevamo parlato di un miglioramento della situazione per quanto riguarda l'andamento della frequenza dei sinistri dal 1975 al 1980 in relazione all'introduzione del sistema *bonus-malus* e, sotto questo profilo, abbiamo redatto una documentazione analitica di ciò che a suo tempo è già stato detto.

In pratica, da un'incidenza del 27,34 per cento siamo scesi al 14,67 per cento. È chiaro che quest'ultima percentuale, soprattutto per quanto riguarda le autovetture, è in linea con la situazione europea e, pertanto, l'affermazione che mi sono permesso di fare è che se l'obiettivo era di normalizzare il costo dei sinistri attraverso la frequenza, con l'introduzione di queste tariffe che pongono a carico degli assicurati che hanno i danni una tariffa più elevata, un costo più elevato dei premi rispetto agli altri, si dovrebbe concludere che questo obiettivo è stato raggiunto.

Naturalmente, non mancano le critiche sul funzionamento di questa tariffa *bonus-malus* in quanto, per esempio, si dice che questa ha contribuito ad incentivare la disattenzione degli automobilisti. Nei posteggi, così si dice, si provocano danni senza poi lasciare il biglietto da visita perché, evidentemente, colui il quale fa il danno non ha nessun interesse a vedersi penalizzato con una tariffa maggiorata; d'altro canto, però, si potrebbe obiettare che se è vero che è aumentata la disattenzione nei posteggi è an-

che vero che questo sistema ha indotto gli automobilisti a guidare con maggior cautela in quanto il costo dell'assicurazione è diventato un elemento non trascurabile nella sua onerosità.

Sono prontissimo a rispondere a qualunque domanda che gli onorevoli commissari vorranno pormi; desidero tuttavia sottolineare che la tariffa *bonus-malus* è comune a tutta l'area della CEE e, a mio avviso, bene abbiamo fatto ad introdurla anche in Italia in quanto i risultati sono positivi. Richiamo inoltre l'attenzione del Comitato anche sul fatto che quando si parla di aumento effettivo delle tariffe, bisogna tenere conto che questi aumenti per coloro che non hanno avuto sinistri sono anche ridotti in funzione del *bonus* derivante dal comportamento che l'automobilista ha avuto.

P R E S I D E N T E. Vorrei un suo giudizio sull'andamento dell'analisi di dati che vengono utilizzati per la formazione del conto consortile. Da un appunto che ho visto mi sono reso conto che vi è l'80 per cento di comunicazioni regolari ed un 20 per cento di comunicazioni per le quali sono necessari chiarimenti.

L O N G O. Vi è una disposizione di legge che vincola le imprese a fare comunicazioni al conto consortile, comunicazioni che devono essere congrue in relazione ai fini per cui devono essere elaborate. Le imprese devono dare comunicazioni adeguate perché non si può improvvisare questo tipo di notizie, il che costituisce senza dubbio un aspetto positivo.

Bisogna però distinguere tra imprese che non fanno comunicazioni al conto consortile, imprese che fanno invece comunicazioni in modo adeguato e completo e, infine, imprese che fanno comunicazioni in modo tale per cui i dati non possono essere tempestivamente elaborati.

Le imprese che non danno alcuna notizia sono pochissime; mancano completamente informazioni, infatti, soltanto per 9 imprese di cui è riferito a pagina 2 del nostro rapporto. Queste compagnie costituiscono, per così dire, l'anticamera delle compagnie che

devono essere eliminate dal mercato. Non voglio ora fare affermazioni che potrebbero toccare la suscettibilità di qualcuno, non vorrei infatti esprimere un giudizio del Presidente dell'INA su come organizzare il mercato, però, come tecnico dell'assicurazione, dico con tutta franchezza che chi non è in condizione di fare le necessarie comunicazioni al conto consortile lascia ampi sospetti sulla sua funzionalità regolare sul mercato; dico questo perché alcune compagnie che si trovano in queste condizioni sono state già messe in liquidazione, come è nel caso della Compagnia di Firenze.

Vi sono poi compagnie per le quali è risultato che, malgrado l'invio delle comunicazioni, è stata impossibile qualsiasi elaborazione elettronica; prima di affrontare il problema sul piano giuridico in questi casi bisogna affrontare prima il problema tecnico in modo da pervenire, nel tempo, ad un livello di perfezione. Pertanto il mio giudizio, prima di decidere se una compagnia si comporta bene o male, va riferito alla uniformità tecnica che deve essere raggiunta tra gli *standards* di tutte le compagnie; a volte basta un errore in un impianto elettronico di elaborazione di dati per sfalsare poi tutti gli altri elementi.

Riepilogando, su questo piano agirei con molta discrezione e questa mia tesi è confermata anche dall'elenco delle compagnie che si trovano in questa situazione.

Dal punto di vista della significatività dei dati del conto consortile, come statistico dico che si tratta di uno dei campioni più ampi, più rappresentativi e quindi più significativi che si conoscano in Europa e, credo, anche al di fuori dell'Europa.

Agli effetti statistici, che costituisce uno degli aspetti di base della legge, posso dire che il conto consortile ha funzionato; le due riserve che ho fatto devono essere interpretate in questi due modi distinti.

Naturalmente noi ci auguriamo, e l'associazione di categoria si dà da fare in questo senso, che i rapporti con il conto consortile siano sempre attivi (perchè questo è un consorzio di compagnie di cui abbiamo la responsabilità di gestione) per arrivare ad un miglioramento allargandone anche di più —

sul piano della regolarità giuridica e statistica — il funzionamento.

Quanto alle preoccupazioni avanzate sul fatto che questi dati che vengono trasmessi dalle compagnie possano essere manipolati dalle compagnie stesse, direi che questo va escluso nella maniera più categorica perché esistono alcuni *tests* di controllo indiretto, che noi facciamo, attraverso i bilanci ministeriali che, entro i limiti di ciò che si può ottenere con un significativo controllo, consentono di dimostrare che esiste una regolarità sostanziale almeno dal punto di vista di ciò che concerne la massa dei veicoli censiti; sarebbe estremamente costoso e difficile, per le compagnie stesse, istituire tipi di modifica-zione dei programmi elettronici per cui al conto consortile potrebbe arrivare un tipo di informazione diverso da quello che, invece, viene registrato nell'ambito della compagnia.

Su questo io ritengo che si debba emettere un giudizio di assoluta certezza.

A M A B I L E , deputato. Devo premettere che, avendo ricevuto il documento da poco, non ho ancora avuto modo di approfon-dirlo anche se, naturalmente, conosco i pro-blemi cui si riferisce. Comunque, il fatto di acquisire nuovi elementi di giudizio è sem-pre positivo.

Direi che in questo documento, a prima vista, sono contenuti tutti gli argomenti atti-nenti in particolare alla funzione dell'INA nei confronti della responsabilità civile auto. Queste funzioni relative alla responsabilità civile auto sono state attribuite dopo l'en-trata in vigore dell'obbligatorietà, e si è svi-luppata, quindi, una presenza di controllo, e non di gestione. È l'Assitalia, società con-trollata, che opera nel settore RC auto.

C'è dunque, il fondo di solidarietà, il conto consortile, la CID, al quale partecipa anche l'INA, attraverso l'Assitalia, c'è la SOFIGEA, che ha una presenza politicamente rilevante all'interno della struttura degli indirizzi del sistema. Prendiamo atto che i sei punti della vostra relazione sono l'espressione di uno sforzo che si è compiuto in questi anni per razionalizzare il sistema, uno sforzo che an-che le forze politiche hanno iniziato, conte-

stualmente con la costituzione di questo Comitato bicamerale. In effetti, noi ora stiamo vivendo ciò che è stato già oggetto della no-sta attenzione sul piano legislativo.

Riservandomi di trarre conclusioni da que-sta relazione quando faremo il rapporto sul lavoro del Comitato, vorrei porre alcune domande più tecniche, più precise. Anzitutto, vorrei sapere se è possibile, attraverso il con-to consortile, verificare, più rapidamente di quanto non avvenga con i bilanci annuali, i trasferimenti di portafoglio da società che sono in crisi, o che sono in procinto di essere liquidate, ad altre, che diventano così ricet-tacolo di quei portafogli; per evitare, quindi, di arrivare sempre quando i buoi sono già usciti dalle stalle, cioè quando il portafoglio è già stato trasferito, spesso con accordi sot-terranei, o dagli agenti, o dalla stessa dirigenza dell'impresa in crisi, ad altre società,

Mi interesserebbe poi conoscere come è stata calcolata la base di rendimento del 13 per cento nella tariffa per l'anno 1981; e qual è la percentuale di sinistri liquidati nei pri-mi tre anni di gestione, anche per avere un'idea dell'efficienza del sistema. Sono sicuramente dati contenuti nella vostra relazio-ne, ma, se possibile, vorrei che ci faceste una sintesi. Vorrei poi sapere se i coefficienti per l'aumento di massimale, che dovrà essere re-so obbligatorio quest'anno, sono uguali a quelli riportati nella tabella allegata. Se leggo bene, il premio effettivo del massimale mini-mo è di lire 77.072.

L O N G O . Anzitutto, riguardo all'aiuto che il conto consortile può dare per bloc-care le « metastasi di portafoglio », devo dire che si tratta di un problema estre-mamente complesso. Dal punto di vista giuridico, finchè non viene sancito il bloc-co di portafoglio, questi movimenti sono del tutto liberi, e quindi non sarebbe possibile fermarli o trattenerli. Io riten-go che il meccanismo del conto consortile sia istituzionalmente troppo lento per poter cogliere adeguatamente, e con la tem-pestività necessaria, un fenomeno di questa natura. Teniamo conto che il conto consor-tile deve servire a determinare la formazio-ne delle statistiche del sistema: premi, sini-

stri, e riserve tecniche, che hanno uno sfasamento nel tempo; quindi, se dovessimo conoscere anche le riserve che si trasferiscono, dovremmo aspettare la chiusura dei bilanci.

Il trasferimento dei flussi annuali (premi e liquidazioni) viene coordinato anche con il trasferimento delle riserve. Il sistema che si segue è quello di fare delle comunicazioni trimestrali; poi, alla fine dell'anno, si fa una specie di conguaglio per mettere a posto i movimenti non ancora considerati nel corso dell'esercizio. Io non escludo che si possa introdurre una regolamentazione più puntuale sulle comunicazioni dei movimenti annui, per poter essere più precisi; ma credo che si tratterebbe di un passo ulteriore da compiere, poichè il conto non è nato per fotografare questo tipo di fenomeno. Fra l'altro, sarebbe interessante proporre ulteriori approfondimenti tecnici ed ulteriori estensioni di questa statistica, anche per cogliere, nel corso dell'esercizio, l'evoluzione della frequenza dei sinistri (che oggi si conosce con dati che possono essere stimati come campioni), non agli effetti del calcolo delle tariffe, che viene fatto in base al totale delle effettive comunicazioni, ma per avere un panorama molto aggiornato della situazione. Ma per raggiungere questo obiettivo è necessaria un'apposita programmazione, onde ottenere risultati migliori di quelli che si possono ottenere con i metodi attuali. Bisogna però tener conto anche del costo di comunicazioni di questa natura, che probabilmente diventerebbe molto sensibile.

Quindi, bisogna valutare se il risultato che si vuole ottenere giustifica il costo che comporterebbe. Credo che l'autorità di controllo abbia anche altri sistemi per verificare il regolare pagamento dei sinistri sul mercato.

Riguardo al secondo problema che è stato posto, relativo al calcolo del rendimento degli investimenti, devo dire che l'*« immagine speculare »* si spinge fino a fare investimenti effettivi corrispondenti all'accantonamento delle riserve tecniche; l'INA agisce per conto delle imprese, nel senso che le liquidità sono da noi gestite, ma gli interessi relativi sono accreditati ai conti delle singole imprese. Nel 1980 abbiamo ottenuto il tasso del 13 per cento; il che dimostra che questo tasso

si può ottenere solo con investimenti di tipo estremamente liquido, che non sono, poi, gli investimenti che la legge prescrive. Infatti, le riserve del conto consortile possono essere investite solo in titoli, in depositi bancari, e, comunque, in liquidità che hanno durata molto breve; tutto ciò non corrisponde alla casistica degli investimenti delle imprese. Da qui la dimostrazione che il tasso del 13 per cento, che noi abbiamo inserito nel calcolo della tariffa, è un tasso che, per essere ottenuto, ha avuto bisogno di certe « acrobazie » che non corrispondono al *cash flow* effettivo che si realizza nel bilancio delle imprese. Infatti, nessuna impresa di assicurazioni può dimostrare, con metodi diretti, l'esistenza di un tasso del 13 per cento. Nel caso delle tariffe il 13 per cento è stato ottenuto considerando il rendimento degli immobili scomposto in due parti: una riguardante il *cash flow* che l'immobile produce, l'altra riguardante l'incremento di valore.

È un metodo economicamente valido ma, sul piano dell'economia aziendale, discutibile, perchè non è corrispondente a un reddito in senso classico, bensì corrisponde ad una rivalutazione continua degli investimenti immobiliari. Quindi, gli investimenti del conto consortile dimostrano indirettamente che il rendimento che le imprese realizzano, con il loro portafoglio RCA, se valutato con la tecnica del *cash flow* effettivo, è inferiore al 13 per cento.

Venendo agli argomenti più tecnici, rispondendo anzitutto alla domanda dell'onorevole Amabile sulla proporzione dei sinistri liquidati in tre anni.

Anzitutto, bisogna vedere cosa si intende per velocità di liquidazione. La velocità di liquidazione si può calcolare in due modi: o in base al numero dei sinistri liquidati il primo anno, rispetto ai sinistri dell'intera generazione; oppure in base all'importo dei sinistri liquidati il primo anno, rispetto ai sinistri dell'intera generazione. I sinistri dell'intera generazione si possono scomporre in due parti: vi sono quelli messi a riserva (quindi, un calcolo prudentiale, potenziale dei sinistri che verranno liquidati); e vi sono quelli liquidati per cassa. Bisogna aspettare almeno cinque anni per essere sicuri di

aver verificato per cassa la liquidazione di tutto il flusso dei sinistri.

A pagina 21 della relazione si legge che, dal 1976 al 1980, il numero dei sinistri pagati il primo anno è oscillato dal 61,6 al 60 per cento. La flessione di questi dati dopo il 1977 è soltanto apparente, perché con l'introduzione della tariffa personalizzata si è verificata una forte riduzione nel numero dei sinistri, che ha riguardato quasi esclusivamente i sinistri più piccoli. Quando la tariffa non era personalizzata, e si liquidavano i sinistri senza che ciò avesse un effetto sull'entità del premio, i sinistri piccoli erano molto più numerosi. Poichè i sinistri piccoli sono quelli liquidati più celermente, vi è già una dimostrazione evidente di quanto ho detto, nella riduzione della frequenza. Il fatto, poi, che a una riduzione così forte di frequenza abbia corrisposto una sostanziale percentuale fissa in materia di numero dei sinistri liquidati, dà la misura del grande incremento della velocità della liquidazione dei sinistri. Probabilmente, questo dipende anche dall'apporto della convenzione indennizzo diretto e degli altri accorgimenti che abbiamo indicato.

Per quanto riguarda l'ammontare dei sinistri, più o meno siamo rimasti intorno al 40 per cento.

Se al 60,3 per cento dei sinistri liquidati il primo anno si sommano quelli del secondo anno, si arriva già all'88,6 per cento. Se poi si aggiungono anche quelli del terzo anno, si raggiunge il 95,5 per cento. Il fatto, poi, che vi è un 2 per cento di sinistri liquidati il quarto anno ed un 1,50 per cento di sinistri liquidati il quinto anno, non deve necessariamente essere attribuito, a mio giudizio, all'incuria delle compagnie, al desiderio di conservare le riserve corrispondenti; bensì, deve essere attribuito alla necessità di far fronte a liquidazioni più cespugliose, quasi sempre dovute a giudizi complicati per l'accertamento dell'invalidità permanente, che, proprio nell'interesse degli utenti della strada, richiedono tempi più lunghi (per determinare, appunto, il grado di invalidità).

A M A B I L E , deputato. I nuovi coefficienti saranno uguali, o saranno modificati?

L O N G O . Saranno in proporzione su tutto l'arco; i coefficienti di premio dei massimali sono stati leggermente modificati perché è stato aumentato di un punto il coefficiente di premio, sulla base della statistica che troverete nel documento allegato alla relazione; poichè tale aumento è legato all'aumento del costo della vita, quest'anno ci sarà una maggiorazione di circa il 13 per cento.

A M A B I L E , deputato. L'aumento effettivo del 13,5 per cento a quanto corrisponde sui massimali minimi di legge?

P I E T R O B O N O . A tredicimila lire l'anno.

L O N G O . Questo però non vuol dire che tutti i cittadini pagheranno nella stessa maniera; bisogna considerare anche il *bonus malus*.

F E L I C E T T I , senatore. Il materiale che ci è stato fornito è molto interessante per stabilire, rispetto a quello acquisito nel corso della VII legislatura, il processo di trasformazione, di aggiustamento, di razionalizzazione del settore e ci sarà largamente utile per la relazione conclusiva, la quale tuttavia, non deve soltanto guardare al passato, ma principalmente deve riferirsi al futuro. Vorrei pertanto porre alcune domande per acquisire l'opinione del presidente dell'INA rispetto ad una serie di problemi che, a mio giudizio, dovranno essere tenuti in considerazione circa le proposte su cui dovremo lavorare a conclusione dell'attività — se ci arriveremo — di questa Commissione bicamerale.

Certamente il presidente Longo conosce l'esame radiografico del settore che è stato recentemente compiuto, per incarico del ministro dell'industria, dalla cosiddetta commissione Filippi. Da quell'esame radiografico del settore sono emersi alcuni elementi che hanno portato, intanto, alla decisione di rendere più rapido il processo di espulsione della fascia di mercato che non aveva più alcuna possibilità di coesistere con la restante parte di mercato. Quell'esame ha anche messo in evidenza l'esistenza di un gruppo

di imprese, che operano nel settore della responsabilità civile auto, per le quali è emerso un problema di ricapitalizzazione urgente, senza il quale anche per queste imprese si porrà il problema della loro espulsione dal mercato. Il professor Longo ritiene che ci siano delle strade da percorrere su questo terreno, oppure se dobbiamo attendere l'inesorabile corso degli eventi e aspettare che arrivi il momento dell'espulsione anche per questo gruppo piuttosto consistente di aziende?

La seconda domanda riguarda il meccanismo di determinazione delle tariffe; certamente il professor Longo ha seguito le polemiche che anche quest'anno hanno accompagnato la determinazione, da parte della Commissione Filippi e poi del Comitato interministeriale prezzi delle nuove tariffe per il 1982. Si dice da più parti, e noi concordiamo largamente con questa opinione, che il meccanismo italiano di determinazione tariffaria sia tra i più sofisticati esistenti, quanto meno nell'area europea, anche se poi questo meccanismo produce gli effetti sottolineati dall'onorevole Amabile circa i criteri che hanno indotto a fissare il rendimento in un modo alquanto teorico. Tale polemica si è svolta anche in rapporto all'eventuale assunzione, da parte della CEE, della direttiva che dovrebbe consentire una certa libertà di determinazione tariffaria da parte delle imprese che operano sul mercato europeo. Vorrei conoscere l'opinione del professor Longo sulla questione, e sapere in particolare, se ritiene che debbano essere introdotte delle modifiche, delle soluzioni nuove, migliori, se ritiene, all'interno di questo meccanismo, che debba essere avviato, così come è stato fatto per i massimali, il problema del superamento delle zone tariffarie, per il quale argomento venne assunto dal Governo un impegno, rispetto al quale il processo di superamento dell'ancor largo numero di zone tariffarie si è arrestato. Da molte parti si sostiene che il permanere della zona tariffaria e del meccanismo del *bonus-malus* possa essere considerato una doppia penalizzazione che deve essere superata per arrivare ad un'omogeneizzazione, sul piano territoriale, del meccanismo tariffario, salvo la permanenza del

bonus-malus che premia i « buoni » e punisce i « cattivi » utenti.

Un'altra domanda riguarda la CID. Mi pare di sapere che il numero di sinistri che vengono liquidati attraverso il funzionamento della convenzione per l'indennizzo diretto è ancora relativamente basso e si nota ancora una forbice rilevantissima tra il funzionamento della convenzione al Nord e quello al Sud d'Italia, ancora una volta dando luogo all'esistenza di due Italie. Poiché i problemi sono indiscutibilmente questi, il presidente Longo non ritiene che sia opportuna l'introduzione dell'obbligatorietà del funzionamento della convenzione dell'indennizzo diretto, in modo da non lasciarlo più all'attenzione, e alla diligenza, non so quanto sollecita, della rete distributiva?

A proposito della rete distributiva vorrei chiedere al presidente Longo se ha la sensazione che una delle ragioni fondamentali che inducono l'utente a esprimere giudizi spesso assai severi sull'attività in generale delle assicurazioni nel nostro Paese e in particolare sull'attività assicurativa riguardante la responsabilità civile auto e se non debba destare preoccupazione, sino al punto di introdurre modifiche nel sistema dell'autorizzazione dell'esercizio, l'anomalia che si rivela esaminando l'attuale assetto strutturale del servizio, intendendosi per quest'ultimo non il momento dell'acquisizione dell'affare, ma anche il momento della liquidazione del sinistro determinato dall'assunzione del contratto di assicurazione? Recentemente ho letto sul Giornale delle Assicurazioni il quadro dell'ampiezza territoriale dei servizi distributivi e delle liquidazioni danni per tutte le imprese assicurative italiane; non so se tale quadro è passato sotto gli occhi del presidente Longo. Certo è allucinante. È impensabile che questo servizio possa considerarsi soddisfacente e se i dati che sono stati pubblicati sono esatti — del resto non sono stati smentiti — non si può non rilevare come il modo con cui è gestito il servizio determina la disaffezione da parte dell'utente. Se quei dati sono esatti chiedo se, partendo da essi, non si ritenga indispensabile pervenire a modificazioni anche attraverso provvedimenti legislativi che incidano sul problema, sino alla revo-

ca della possibilità assicurativa, laddove le società non siano in grado di garantire l'esecuzione dei contratti. Capisco che una parte di queste domande dovrebbe essere rivolta al Governo, ma è noto che lei, presidente Longo, è uno dei massimi esperti di assicurazioni e ricopre una carica, quella di presidente dell'INA, cioè di un ente che ha il compito anche morale di decidere il processo che dobbiamo portare avanti in Italia di moralizzazione e di razionalizzazione di questo servizio.

La penultima domanda è quella che si riferisce alle prospettive della SOFIGEA. Io non ho avuto il tempo di leggere la nota allegata al problema della SOFIGEA, ma la mia impressione personale è che la strategia che si persegue in questo settore, a giudicare dall'attività di alcune delle imprese SOFIGEA, non è tale da garantire che gli investimenti della collettività in questo settore contribuiscano a quell'assestamento del settore per cui stiamo lavorando da alcuni anni.

Faccio, infine, una domanda che si riferisce alla richiesta di un suo giudizio circa la possibilità di considerare la legge n. 990, e le modifiche successive intervenute su questa normativa come il punto di arrivo o, se rispetto a questa normativa che abbiamo anche aggiornato nel corso di questi ultimi anni, vi sono ancora prospettive da perseguire. Vorrei sapere, ad esempio, il suo giudizio sugli orientamenti del Tribunale di Genova a proposito della liquidazione dei danni alle persone; vorrei conoscere il suo giudizio sul problema del danno biologico, il suo giudizio sull'eventuale introduzione del *no fault*. Siamo dell'idea che si debba pervenire soltanto ad un'ulteriore razionalizzazione della normativa esistente oppure se dobbiamo considerare questa normativa con gli aggiornamenti che si sono realizzati nel corso di questi ultimi anni, come il punto di un ulteriore sviluppo? E in quale direzione, eventualmente, questo ulteriore sviluppo deve guardare?

L O N G O. Devo dirle, senatore Felicetti, che a mio giudizio alcune delle domande da lei fatte — quelle che toccano il cuore del

discorso — sono profondamente interdipendenti e legate fra loro.

La prima domanda, ad esempio, che lei mi ha posto è su questo gruppo, che mi pare abbiamo definito sinteticamente in questa relazione gruppo 3-A, in cui si parla di difetto di capitalizzazione, lei mi chiedeva cosa bisogna fare.

Intanto si osserva che queste sono, sostanzialmente, delle società e delle compagnie che ruotano attorno a gruppi assicurativi; sono delle compagnie di gruppo. Ma sotto questo profilo, a prescindere dalle origini e dalla natura, a me sembra che il problema della tariffa RCA vada impostato in relazione alla situazione soggettiva delle imprese che operano nel settore. Lei parla di una liberalizzazione della tariffa...

F E L I C E T T I, senatore. No, io non parlo per mia convinzione di una liberalizzazione della tariffa. Ho chiesto il suo parere sull'argomento.

L O N G O. Ha detto che la tariffa nazionale è una delle più sofisticate d'Europa. Io direi, in termine tecnico, che è una delle più amministrate, nel senso che vi è uno schema sufficientemente modulato, anche rigido se vogliamo, sulla base del quale vengono considerate le tariffazioni. Altro punto di vista potrebbe essere quello di dire: la tariffa è libera, affidata semplicemente al meccanismo della concorrenza e quindi il problema degli aumenti o delle diminuzioni di prezzo è affidato al regolamento che dovrebbe esistere fra le imprese. Questo, quindi, corrisponderebbe a ridurre il peso dell'aspetto amministrato della tariffa. Potrebbe anche verificarsi una situazione di riduzione o una situazione di aumento, ma comunque è affidata alla concorrenza fra le imprese.

A me sembra che la situazione oggettiva dalla quale noi stiamo uscendo sia una situazione che meriti molta attenzione. A tale riguardo parlo della correlazione con il punto precedente. Il controllo che si può fare sul mercato può essere di due tipi: si controllano gli elementi di solvibilità del sistema e poi la fornitura del servizio avvie-

ne alle condizioni che ciascuna compagnia stabilisce nei limiti della sua autonomia in quanto ognuna sa come regolarsi. Il controllo si limita a verificare che con continuità i margini di solvibilità del sistema siano garantiti e che la continuità della prestazione avvenga nel senso della fornitura materiale della prestazione stessa senza assolutamente preoccuparsi di quelli che sono i livelli a cui la tariffa opera, perchè detti livelli sono affidati alla concorrenza.

Questo, secondo me, potrebbe essere il modello alternativo a quello che attualmente noi vediamo sul nostro mercato. Ma il nostro mercato di che cosa soffre? (Questa è la domanda che lei mi ha fatto ed è per tale motivo che parlavo di correlazione). La risposta è che ci troviamo in una situazione in cui le imprese a stento ancora in alcuni settori fanno fronte agli impegni della solvibilità. Quindi, se ci si vuole muovere verso il tipo di mercato controllato in una forma differente, bisogna prima garantirsi che gli *standards* e i livelli di solvibilità di tutto il sistema, non di quello delle Generali o della RAS o dell'Assitalia ma di tutte le 122 compagnie che operano siano tali da garantire assolutamente che il servizio venga prestato in modo che gli assicurati non debbano soffrire o per riduzione nella velocità di liquidazione o per motivi di insufficienza della prestazione.

Ritengo che in questo momento nel nostro Paese si agisca cercando di creare un controllo più efficace di quello che oggi già esiste; e vi sono anche dei provvedimenti in corso di approvazione proprio per puntare su questo strumento di controllo.

Ma detto strumento di controllo, prima eventualmente di pensare ad una maggiore liberalizzazione nella formazione della tariffa, dovrà occuparsi della garanzia dei margini di solvibilità, la quale richiede una maggiore capitalizzazione ed anche un'ottica differente. Forse nell'ambito delle politiche di gruppo avremo la necessità di orientarci in un modo che tenga conto di situazioni oggettive esistenti, la normativa europea esistente, ma io ritengo che non si possa assolutamente parlare di modificazione nella formazione della tariffa, con le garan-

zie che offre oggi, senza essere prima in condizione di avere un servizio di controllo molto più efficace e puntuale di quello di oggi, che possa naturalmente garantire l'esistenza oggettiva e il rispetto delle leggi di formazione dei margini di solvibilità del sistema. Probabilmente, in qualche caso, possono essere modificati come struttura strategica, ma mediamente devono essere nel complesso rafforzati, a mio giudizio.

Questo, quindi, è il vero problema che ruota intorno alle prime due domande che lei ha fatto.

Per quanto concerne il problema delle zone, lei ha detto che forse è giunto il momento per arrivare ad una minore differenziazione delle tariffe. Teniamo conto però che la differenziazione delle tariffe equivale effettivamente ad una visione oggettiva delle cose che si sono verificate. Se le tariffe funzionano così, vuol dire che la situazione ha questi gradi di sinistralità così diversi.

L'impiego del *bonus-malus*, modificando orizzontalmente, cioè a livello dei singoli utenti, il livello della propria tariffa, è indubbiamente un passo avanti verso l'uniformizzazione, ma se si volesse prendere la decisione, oggi, drastica, immediata...

F E L I C E T T I , senatore. Io ho parlato di processo.

L O N G O di abolire la compartizione di questa tariffa, io credo che sarebbe una cosa piuttosto pesante perchè andrebbe bene per coloro che si vedrebbero, nella mediazione, abbassare il loro premio, ma bisognerebbe vedere quello che succederebbe per quelli che nel processo lo vedrebbero alzato. Il discorso, quindi, va affidato ad un flusso di adattamento continuato.

Ricapitolando, pertanto, non vedo il problema come immediato nè che possa essere frutto di una disposizione per cui nell'anno prossimo si possa dire che le zone vengono abolite.

F E L I C E T T I , senatore. Ripeto, io ho parlato di processo.

L O N G O. Come processo ritengo che effettivamente il problema sia sotto questo profilo in marcia.

F E L I C E T T I, senatore. Per la verità, sono tre anni che il processo si è bloccato.

L O N G O. Credo che quella che lei ha fatto sia una constatazione oggettiva, però riterrei che nella situazione di fatto in cui ci troviamo siano più i rischi che non i vantaggi e che convenga comunque affidare alla politica dei fatti e ancora all'impiego di questa tariffa personalizzata un'ulteriore fase sperimentale per poter esprimere un giudizio che possa meglio consentire una decisione finale. Si parla di tariffe *bonus-malus* con franchigia, con dei trattamenti sovrapposti che lasciano abbastanza perplessi, entro certi limiti.

Lei parlava di obbligatorietà della CID. Guardi, io francamente ho una visione abbastanza liberista del funzionamento del sistema, perché ritengo che più obblighi vengono posti al sistema e più esso rischia di trovare delle difficoltà ad adattarsi.

Certo, si potrebbero prendere delle misure ulteriori, si potrebbe mettere in atto da parte di questo controllo più efficace un dispositivo che obblighi indirettamente l'impresa ad adottare questa formula in modo più ampio.

Lei che conosce così bene la struttura distributiva del Paese sa che questo non è tanto un problema che dobbiamo imporre all'impresa perché queste ne sono rese obiettivamente consapevoli; è un problema invece di rapporti fra imprese e la rete intermediaria.

Riconosco che lo stesso Gruppo di Stato — questo è un intervento che ho fatto nell'ultimo Consiglio di amministrazione dell'Assitalia — non è ancora sufficientemente all'avanguardia per quanto concerne l'impiego della CID.

Quindi, credo che sia nostro compito spingere più a fondo questo strumento con la nostra rete agenziale. E, così come è compito nostro, è compito anche delle altre imprese, ma dietro una sollecitazione che potrebbe nascere, a mio avviso, da disposizio-

ni amministrative del controllo che già oggi potrebbero trovare la loro base giuridica sull'applicazione della miniriforma, dove già esistono queste disposizioni sulla velocità della liquidazione dei sinistri.

Quindi io credo che questo sia il punto. Sono piuttosto restio all'emanazione di nuove disposizioni. Questo è un principio di carattere generale che mi trova piuttosto sensibile. Penso infatti che il nostro Paese non difetti di leggi quanto piuttosto difetti del modo di farle osservare e di farle funzionare. Ci sono molte leggi che hanno un contenuto eminentemente positivo ma che non trovano applicazione concreta.

Credo, quindi, che anche in base alla miniriforma, con un controllo attivo che funzioni, che abbia il compito di migliorare la solvibilità del sistema e soprattutto di garantire che il servizio venga fornito nelle forme più adeguate e più utili per i fini sociali per cui è stato istituito — e per questo c'è la perfetta legittimazione a farlo perché non si tratta di una situazione libera ma di una situazione di controllo — possono essere emanate delle disposizioni amministrative sufficientemente cogenti, se le misure previste dal controllo non sono rispettate, tali da spingere automaticamente le imprese ad allargare la sfera di applicazione della CID nei confronti dei propri intermediari. E torno a dire per primi « noi ». Io non ho alcuna difficoltà a dire che ritengo che spetti alla nostra responsabilità di fare in modo che nell'ambito del Gruppo di Stato il ricorso alla CID sia il più ampio. Credo però che un dispositivo di obbligo non migliorebbe il discorso, soprattutto se non fosse seguito da un'automatica capacità di controllo di farlo rispettare. Le famose « grida manzoniane » non servono assolutamente a nulla. Quello che serve è invece l'equilibrio tra l'esecuzione e il controllo.

Sempre in materia di controllo, il discorso che lei faceva è un altro ed esso mi trova in parte consenziente. Oggi si crea un'impresa nuova la quale teoricamente è in condizione di aprire agenzie su tutta l'area nazionale. Sappiamo noi che cosa significa aprire un'agenzia! E questo è, forse, il discorso drammatico cui lei fa riferimento. Non

credo che il controllo possa, oggi, prendere delle misure per dire: « tu non puoi entrare nel mercato », perchè queste strutture sono regolate da una disposizione europea che ha reso i limiti della discrezionalità dell'ingresso assai ridotti e legati alla professionalità, legati ai programmi e legati, quindi, alla corrispondenza tecnico-professionale fra gli obiettivi e le potenziali possibilità. Su questo credo che la Commissione consultiva debba esercitare una funzione più puntuale. Ma in materia di allargamento dell'area territoriale, ritengo che una compagnia nuova per dimostrare che può operare su tutto il territorio nazionale debba dare garanzie e prove concrete su cui il controllo potrebbe richiamare l'attenzione dei responsabili. Se viene presentato un piano di funzionamento di 100 agenzie, si potrebbe esercitare una funzione amministrativa più profonda proprio sulla validità tecnico-professionale del sistema di liquidazione. Una compagnia, ad esempio, che ha carattere regionale, può funzionare bene in una regione, meno bene nell'ambito di territori più vasti. Sotto tale profilo dovrebbe agire il già ricordato strumento della CID. Quello della convenzione della liquidazione dei sinistri è indubbiamente un procedimento per cui chi ha un sistema più ampio, lo può mettere indirettamente a disposizione di chi ha un sistema di liquidazione più ristretto. Sotto questa forma ci potrebbe essere la richiesta cogente alla compagnia di avvalersi di tale sostegno. Quindi, più che su un provvedimento legale bisognerebbe contare su un sistema amministrativo efficace legato ad una nuova visione della funzione del controllo; qual è quella che sembra emergere dal disegno di legge in corso di stesura e di approvazione.

La SOFIGEA suscita grande interesse; si potrà dire che ha dato buoni o cattivi risultati ma questi devono essere giudicati su un piano positivo intanto perchè si tratta di una forma volontaria di organizzazione da parte del mercato; e in materia di occupazione sono stati ottenuti risultati piuttosto notevoli di cui occorre dare atto. È necessario tener conto che, pur se l'occupazione nel settore delle assicurazioni non ha quei valori che ha nel settore dell'economia indu-

striale e in altri campi del terziario, è pur sempre un esempio di come la sensibilità sociale delle imprese si può fare carico di tentare la soluzione del problema, salvaguardando contemporaneamente l'occupazione e gli assicurati.

Cosa si può fare per completare questo discorso?

Mi pare che sia venuto il momento, come mi sono già permesso di dire, di tener conto che per raddrizzare alcune imprese non si può continuare a ricorrere alla SOFIGEA per assumere la totalità del personale nelle funzioni assicurative connesse, quando questa sproporzione nel personale è una delle cause per cui l'impresa liquidata non funzionava. Non intendo dire che si debba porre a carico della collettività il problema della cassa integrazione nel settore assicurativo bensì quello di agevolare la formazione di un'agenzia per la riqualificazione del personale esuberante di queste compagnie da mettere in liquidazione, per poterlo iniettare di nuovo in modo efficace nel funzionamento del sistema. Mi sembra che proprio questo sia un reale contributo; prima di raddrizzare un'impresa che ha il doppio del personale necessario ed immetterla nel mercato, si possono perdere tempo, energia, e mezzi finanziari. Questo costo differito nel tempo va poi a carico del sistema, anche se le imprese assumono una responsabilità non trascurabile nell'organizzazione tecnica. Lei, onorevole senatore, sa quanto è difficile trovare personale qualificato oggi, è difficile addirittura per le imprese che funzionano; tutte le volte che si crea una compagnia nuova, nasce il problema delle persone cui affidarla perchè il personale precedente o non ha capito il problema tecnico o ci ha speculato sopra e pertanto è da eliminare. Questi uomini devono essere però cercati. Credo che la costituzione di un'agenzia libera che possa servire per la riqualificazione del personale delle imprese, giudicato eccedente rispetto a margini tecnicamente sufficienti, sia un problema su cui conviene porre mano perchè il *turnover* regolare di funzionamento del sistema nel suo complesso è tale da potere esercitare una domanda quasi sufficiente per poter coprire in tempi sfasati le neces-

sità che nascono da questa offerta eccessiva la quale non può essere assorbita senza il filtro di un'istruzione, di una scelta, di una valutazione.

Mi rendo conto delle difficoltà anche sul piano sociale perchè i piccoli numeri, inseriti in un contesto che non abbia grandi numeri, finiscono con l'avere lo stesso peso di grandi numeri inseriti in un contesto che ne abbia di grandissimi. Ritengo, signor Presidente, che questo sia un problema su cui le forze sociali devono discutere per trovare una soluzione. Infatti, c'è bisogno di professionalità nel settore, nella sua evoluzione normale. Non è logico, pertanto, che non si possa trovare una forma per risolvere il problema, se non al cento per cento, almeno in una forma significativa tale per cui quello che non si può risolvere non possa in termini concreti essere considerato un problema di natura sociale.

Circa il futuro della legge n. 990, credo che il problema dell'obbligatorietà così come è impostato e che tanto ci ha fatto soffrire per vederlo avanzare in uno stato di funzionamento non perfetto ma che si avvicinasse ad una fase di soddisfacimento delle esigenze medie, non debba essere perturbato quanto meno a breve termine per creare altre condizioni. In particolare, se si proponesse di rendere obbligatorio soltanto il carico delle persone lasciando libera la tariffa, credo che si potrebbe avere una scossa notevole nel funzionamento del sistema senza ottenere i vantaggi relativi. Io vedo invece una crescita armonica di questo discorso, inquadrata in un rafforzamento del mercato. È chiaro che, se ci sarà qualche miglioramento da realizzare, questo avverrà nel settore delle persone, dell'infortunistica, non riesco a vedere il sistema *no fault* perchè si tratta di un problema di aggravio dei costi che non ci possiamo permettere soprattutto a livello dell'obbligatorietà. Non possiamo imporre obbligatoriamente di fare crescere ancora il costo della tariffa. Semmai il discorso dovrebbe essere diverso: cioè, quello di mirare a costruzioni socialmente valide che consistono nella protezione del capitale sociale ed umano. Ritengo, in sostanza, che questa legge abbia ancora margini per fun-

zionare meglio e che questi margini debbano passare attraverso la valorizzazione del controllo; con un controllo efficace si possono fare caute sperimentazioni.

Occorre ricordare che l'assicurazione consiste sempre in un problema sociale perchè ha le sue origini nell'aspetto più privato che esista e che è quello della copertura del patrimonio delle singole persone; ma nel momento in cui ci accorgiamo che la protezione del patrimonio di una persona non ha altro che lo scopo di garantire l'altra persona che ha subito il sinistro, quando riflettiamo sulla solidarietà tecnica che si forma nella ricezione dei premi di tutte le persone, troviamo subito l'aspetto altamente sociale che giustifica il controllo e l'esistenza di uno dei pilastri fondamentali per poter mantenere libero il servizio, con quelle garanzie che la libertà in senso stretto fornisce attraverso il meccanismo della concorrenza, sposata però con la garanzia nei confronti dell'utente che la prestazione sia adeguata agli scopi sociali, all'origine della sua formazione.

d e' C O C C I , senatore. La presenza autorevole del professor Longo e del dottor Pietrobono mi spinge a fare alcune domande. I punti essenziali della nostra indagine conoscitiva sono questi: la legge n. 990 e la «mini riforma» sono sufficienti sul piano legislativo? Oppure può essere utile qualche ritocco o integrazione?

Mi pare che il senatore Felicetti abbia ricordato il cosiddetto danno biologico; mi domando poi, perchè si debba usare l'espressione *no fault* mutuata dagli americani, quando si può semmai parlare di responsabilità obiettiva. Al massimo è forse opportuno qualche ritocco, dato che il corpo mi pare ancora valido, sul piano delle norme regolamentari o, comunque, sub-legislative.

Sotto la guida del senatore Forma dovremo enucleare tre o quattro proposte aventi il comune consenso alla fine dei nostri lavori. Per quanto riguarda, ad esempio, il fondo vittime della strada, mi domando per quale ragione chi viene investito da un automobilista rimasto sconosciuto, debba avere un trattamento diverso e sperequato. Sul piano delle norme regolamentari qualcosa

possiamo auspicare e fare per la migliore attuazione della legge. Tralascio il problema delle tariffe ricorrente ogni anno: abbiamo il sistema più sofisticato del mondo, con un conto consortile che mi pare nessun paese abbia; abbiamo l'apposita Commissione, l'esame del Ministro, la decisione del CIP, un sistema quindi di prezzi amministrati che non potrebbe essere più analitico ed efficiente. Può anche concepirsi in proposito una liberalizzazione sorvegliata; ma il problema in questo senso non è posto da nessuno. Sta a noi, avvalendoci di opinioni autorevoli, come quelle di oggi, arrivare a qualche conclusione.

La CID senza dubbio può essere estesa, come è stato fatto progressivamente negli altri paesi; non so se sia il caso di renderla obbligatorio, come dicevamo poco fa, per legge. Desidero, ora, sapere che valore hanno dal punto di vista giuridico le norme di cui allo schema di ripartizione della responsabilità negli incidenti stradali, adottato dalla CID? Ha valore contrattuale per l'accettazione degli aderenti alla CID?

L O N G O. Fa parte della convenzione liberamente accettata.

d e' C O C C I , senatore. Chi aderisce alla CID, quindi, accetta queste regole. È molto importante.

Ai fini dell'attuazione del sistema legislativo, dobbiamo certamente fare ogni passo possibile verso la razionalizzazione.

Io, personalmente, propendo ad esempio verso la formazione di un albo selettivo dei periti — opinione che invece incontra delle difficoltà —; ritengo utile altresì la consorziizzazione, in particolare tra le minori imprese (cosa che dovremmo auspicare ed incentivare), mentre da un punto di vista tributario mi sembra sia punita, nel senso che per tali casi non è prevista alcuna agevolazione.

Circa la celerità delle liquidazioni devo osservare che la « miniriforma » ha previsto molto; però nel caso di danni gravi, che

implichino danni a persone e procedimenti penali e civili, nonostante la provvisionale e la provvisoria esecuzione previste dal sistema, vediamo controversie che durano cinque, sei anni e più, il che significa che in un clima d'inflazione come quello che stiamo vivendo i massimali, anche elevati saltano.

Anche a tale proposito, quindi, è il caso di provvedere a qualcosa, come ad esempio, le commissioni arbitrali, pubbliche offerte, eccetera; dato che, appunto, nei casi più gravi, di regola, la liquidazione non è sollecita, anche perchè, dopo qualche tempo non hanno più interesse a farla sia le compagnie che ritengono superati i limiti del massimale sia i privati che attendono fatalisticamente l'intero ciclo del giudizio penale e civile.

L O N G O. Credo che qualunque misura senza arrivare alle obbligatorietà di legge, che implicano necessariamente i mezzi per poterle poi far rispettare anche in materia di accelerazione della liquidazione dei sinistri, presenti ancora uno spazio discutibile. Credo che sarà un compito della nuova unità di controllo, che dovrà farsene carico almeno parzialmente, verificare che la liquidazione dei sinistri, nell'ambito della legislazione vigente, soddisfi a dei criteri di regolarità e di equità.

Sono però scettico sulla possibilità di accelerare la liquidazione di sinistri legati a grosse controversie. La lunghezza è un fatto connesso intrinsecamente alla vicenda, e quello dei sinistri liquidati sulla base dei massimali è un elemento statisticamente irrilevante.

Quello che sarebbe da chiedere, in ogni caso, è che i massimali venissero allargati.

d e' C O C C I , senatore. Però negli incidenti di cinque anni fa i massimali sono quelli di allora.

L O N G O. Credo sia comunque difficile intervenire in questo senso.

d e' C O C C I , senatore. Quindi è un guaio per il danneggiato e per l'assicurato.

L O N G O . Per il danneggiato, per l'assicurato e per l'assicuratore.

Dato il modo in cui vengono liquidati oggi i sinistri, a parte il fatto del massimale, il tenere un sinistro in riserva non è assolutamente più una buona politica, perché la magistratura ha introdotto l'indennizzo connesso all'inflazione e quindi, con i normali tassi di interesse, non riusciamo a far fronte alla lievitazione dei risarcimenti. Anche l'assicuratore, quindi, ha interesse a liquidare presto.

Bisognerebbe che i processi fossero più solleciti. È la materia stessa però che condiziona il funzionamento dei livelli giurisdizionali: la tutela dei propri diritti — e che è quella che sostanzialmente si estrinseca in queste forme — ha un suo peso determinante sull'attività dei tribunali. Ridurre la litigiosità di base con la CID è certo il sistema migliore; ma non c'è dubbio che l'azione concordata delle compagnie, la persuasione, il controllo morale, siano i mezzi migliori per spingere le aziende a muoversi più energeticamente. Attraverso la CID, infatti, non si potranno mai liquidare i grossi sinistri, per i quali non si potrà mai passare attraverso la via della compensazione: è in sede di litigiosità, allora, che possiamo tentare di controllare la situazione, attraverso un discorso che può avere un qualche contenuto.

È la questione del danno biologico, che sostituisce il problema del danno legato alla persona per estrinsecarlo in danno sociale connesso all'infortunistica. Quando ci si sposta più sul terreno dell'infortunistica che su quello della responsabilità civile, fermo il problema dell'*an*, il problema del *quantum* potrebbe essere più risolvibile. Quindi, se si facessero dei passi in questa direzione, a prescindere dal fatto che una assicurazione obbligatoria non ha il compito di indennizzare altissimi redditi ma neanche di far sì che il presidente della FIAT abbia lo stesso valore di un operaio, dal punto di vista economico, una certa media-

zione sociale potrebbe essere autorizzata, in questo quadro. Fermi restando gli indennizzi civili e la copertura di danno, credo cioè che un tentativo di standardizzazione connesso con lo spirito del discorso della liquidazione del danno biologico potrebbe rappresentare anche un contributo connesso con la liquidazione dei sinistri. Occorre però una revisione critica della legge, operata guardando alla sua filosofia piuttosto che alla sua natura assistenziale.

Questo non può che essere connesso con la revisione critica del risarcimento, che però non dovrebbe alterare il principio di base, per il quale si vede dopo quattro anni una liquidazione più soddisfacente. Oggi siamo più vicini al funzionamento della media europea: certo, è necessario procedere sulle imprese insufficientemente capitalizzate, sul piano del controllo, sul piano della professionalità, eccetera. Sono discorsi che fanno riferimento a concetti sui quali tutti sono d'accordo, ma essi sono anche il presupposto per una maggiore eventuale liberalizzazione del calcolo della tariffa.

P R E S I D E N T E . Il senatore Spano, che è stato costretto ad allontanarsi, mi aveva incaricato di rivolgere al nostro ospite una domanda, cui però il professor Longo ha in pratica già risposto nel corso dei suoi interventi. Egli infatti chiedeva, a proposito della ventilata possibile liberalizzazione delle tariffe RCA da parte di qualche parte sociale e politica, quale valutazione il professor Longo fosse in grado di fare; e, in particolare, quali sarebbero gli effetti, positivi o negativi, di tale soluzione. Il professor Longo si è già espresso, ripeto, sia in ordine alla situazione oggettiva di tutto il sistema ed alla sua solvibilità, sia in ordine alla necessità di una verifica delle garanzie di solvibilità e della regolarizzazione del servizio nell'interesse pubblico.

L O N G O . L'argomento è sostanzialmente addolcito dall'analisi oggettiva della situazione e delle strutture di mercato, che pure sono notevolmente migliorate.

COMITATO PARITETICO

2° RESOCONTO STEN. (3 febbraio 1982)

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, non mi resta che ringraziare sentitamente il presidente dell'INA per aver accolto il nostro invito ed aver risposto diffusamente, con grande semplicità e cultura, alle domande rivoltegli.

L O N G O . Non è *flatterie*, da parte mia se dico di essere molto grato agli onorevoli parlamentari per essere stato da loro ascoltato.

P R E S I D E N T E . È stato estremamente utile per noi.

Il seguito dell'indagine è rinviauto ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 17.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici

DOTT. RENATO BELLABARBA