

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)

10° Resoconto stenografico
—————

SEDUTA DI MARTEDÌ 18 MAGGIO 1982
—————

Presidenza del Vice Presidente Senatore FELICETTI
—————

INDICE DEGLI ORATORI

Audizione della dottoressa Giovanna Ferrara

PRESIDENTE . . . <i>Pag.</i> 167, 169, 170, e <i>passim</i>	FERRARA 167, 170, 171 e <i>passim</i>
AMABILE (<i>deputato - DC</i>) . 169, 170, 171 e <i>passim</i>	

Interviene, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, la dottoressa Giovanna Ferrara.

I lavori hanno inizio alle ore 17,40.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sull'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli, con l'audizione della dottoressa Ferrara.

Viene introdotta la dottoressa Giovanna Ferrara.

Audizione della dottoressa Giovanna Ferrara

PRESIDENTE. Ringrazio a nome del Comitato la dottoressa Ferrara per la sua partecipazione ai lavori dell'indagine: siamo certi che il contributo che potrà fornirci sarà di notevole importanza.

So che ha preparato una relazione che consegnerà alla Segreteria e che acquisiremo agli atti del Comitato. Vorrei pregarla di illustrare tale relazione, naturalmente non per esteso, ma in modo da indicarne la filosofia e consentirne così a noi una prima sommaria valutazione; valutazione che ci riserviamo di riprendere più compiutamente quando avremo avuto la possibilità di esaminare, studiare e approfondire la relazione stessa. Credo che essa sia specificamente rivolta all'esame di uno dei problemi riguardanti il settore sul quale stiamo conducendo la nostra indagine: il problema dei massimali, in particolare, che è di grande rilievo non soltanto perchè è diventato di estrema attualità per il fatto che l'inflazione ha bruciato le garanzie che erano state determinate quando i massimali vennero fissati, cioè alcuni anni fa, ma proprio perchè oggi la rivalutazione dei massimali è connessa alla stessa validità del principio dell'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile automobilistica. Pertanto credo che il materiale che ella potrà fornire ci aiuterà a comprendere anche come il nuovo meccanismo di adeguamento progressivo dei massimali possa essere introdotto in modo non eccessivamente traumatico per l'utente.

Vorrei giustificare di fronte alla dottoressa Ferrara l'assenza del Presidente del Comitato, che è all'estero, nonché quella di alcuni altri colleghi, dovuta a scioperi aerei ed anche a ragioni connesse all'andamento del dibattito alla Camera sul problema delle liquidazioni; assenze tuttavia che rendono questa nostra audizione non meno significativa, perchè il materiale che ella ci fornirà sarà esaminato, ripeto, da tutti noi e, in sede di elaborazione finale del documento, certamente quanto oggi ci dirà sarà tenuto nella giusta e dovuta considerazione.

Vorrei quindi pregarla di voler dare inizio alla sua esposizione.

FERRARA. La ringrazio innanzitutto, per la fiducia. Il problema che tratterò è quello della determinazione delle tariffe per l'adeguamento dei massimali: debbo però dire che considero tale problema non svincolato da quello del calcolo di una tariffa tecnica. Ho infatti la sensazione, confermata anche da alcune indagini statistiche da me effettuate su dati di mercato, che la tariffa italiana, così come concepita oggi, penalizzi alcuni rischi a vantaggio di altri, creando quindi degli squilibri. Tali squilibri dovrebbero essere verificati prima ancora di passare alla determinazione di tariffe per massimali più elevati. Infatti, se esiste uno squilibrio e si adopera la stessa statistica da cui per il momento sono tratte le tariffe, lo squilibrio potrebbe essere aggravato nell'adeguare le tariffe ai nuovi massimali. Pertanto occorre in primo luogo verificare — ed abbiamo gli strumenti per farlo — se la tariffa italiana di responsabilità civile auto sia tecnica.

A parte gli squilibri che possono presentarsi nella tariffa attuale, esiste un altro aspetto che va attentamente considerato in questo contesto: mi riferisco al concetto stesso del calcolo del premio e alle sue relazioni con i massimali. Finora il massimale in Italia costituisce una discriminante tariffaria. Spero che non lo sia più, cioè mi auguro che tutti abbiano un massimale sufficientemente elevato per far fronte all'effettivo rischio per danni a persone. Se si guarda il massimale come discriminante tariffaria le statistiche

dicono che una determinata cilindrata in una determinata zona, con un determinato massimale, ha una certa potenzialità di rischio. Se il limite di risarcimento viene portato ad un livello molto alto il massimale non sarà più una discriminante. Questo ci porta a considerare il premio di tariffa pagato dall'utente suddiviso in due parti: una prima, che deve essere congrua e tecnica, deve seguire cioè la potenzialità del rischio dell'utente così come detto nel regolamento della legge n. 990; una seconda, che è la parte relativa ai danni più gravi, deve essere frazionata sulla mutualità degli utenti. In fondo non è vero che per provocare un danno di un certo importo — parlo soprattutto del danno alle persone — esista una probabilità diversa di danno per una piccola o grande cilindrata; penso che i danni importanti siano di natura perfettamente accidentale. Quindi i danni gravi vanno suddivisi tra l'intera collettività degli utenti: non trovo giusto, infatti, far pagare di più ad un utente della strada semplicemente perchè, per effetto del caso, nella sua categoria vi sia stato un incidente grave. Diciamo quindi che, anche elaborando le statistiche oggi esistenti, bisogna tenere distinti questi due aspetti.

L'idea non è nuova: viene anzi utilizzata dai più importanti centri statistici. Ad esempio in Francia, per la responsabilità civile auto, quando si elaborano le statistiche, l'importo da attribuire alle varie categorie di rischio viene suddiviso in due parti: si considera un determinato limite — per l'Italia, ad esempio, potrebbe essere di cinque milioni — e tutti i danni al di sotto di tale cifra vengono considerati per formare il premio di quella categoria di rischio. L'importo in eccedenza viene ripartito su tutto il parco macchine. E questo è molto giusto. Lo stesso accade anche in Gran Bretagna (mi limito a questi due Paesi perchè ne conosco personalmente i metodi; mi hanno detto che anche in Svezia viene adottato un analogo criterio, però non posso essere più precisa in merito). Se si introduce questo concetto anche in Italia, le statistiche del costo consortile debbono essere integrate ed elaborate in modo diverso: solamente così si riuscirà

a ripartire il costo addizionale su tutta la collettività degli assicurati.

Per quanto riguarda le statistiche del conto consortile, le considero come un notevole progresso rispetto alla situazione preesistente. In Italia non avevamo assolutamente esperienza sul piano statistico non esistendo neppure la cooperazione tra le imprese per una statistica comune. In Francia una statistica comune della RC-Auto esiste da prima della guerra: le imprese francesi hanno quindi una esperienza di cooperazione ed una raccolta di dati statistici che può essere migliorata di volta in volta. In Italia, invece, la statistica del conto consortile ha costituito una novità, per cui diciamo che la nostra esperienza è recente. Ora, secondo me, bisognerebbe effettuare un salto di qualità. Le statistiche ci sono, così come gli strumenti matematici per utilizzarle; bisogna, ripeto, fare un salto di qualità per adoperare bene tutti gli strumenti matematici a nostra disposizione e quindi formulare premi modellati al rischio per quanto riguarda la parte dei fattori oggettivi e soggettivi e ripartire in mutualità i danni di maggiore importo.

Se esaminiamo però il tipo di casistica esistente, vediamo che la tariffa italiana è molto semplice. Il primo fattore discriminante è la cilindrata, che in tutti gli altri Paesi è solo uno degli elementi per stabilire la potenzialità di danno e la pericolosità del veicolo. Abbiamo poi la suddivisione per zone, che non ha alcun senso logico: in altri Paesi è fatta *a priori*, cioè si stabilisce la composizione per zone in base alla densità di circolazione e quindi si verifica tale ipotesi; da noi è fatta *a posteriori* in base alla sinistrosità. Evidentemente i risultati sono influenzati dai massimali perchè nelle zone extra-urbane si hanno più danni alle persone, e ciò fa sì che il costo medio aumenti, per cui si ha la sensazione, errata, che il danno extra-urbano in determinate zone sia più importante. Pertanto la nuova visione di elaborazione statistica può essere di aiuto anche nel definire meglio le zone.

In Italia questi sono gli unici due fattori, mentre — come ho scritto nella mia relazione, dove ho cercato di puntualizzare quali

fattori vengano considerati all'estero — altrove si considerano soprattutto gli elementi obiettivi per il veicolo e soggettivi per il conducente; elementi che andrebbero considerati anche da noi. Il sistema di *bonus-malus*, infatti, non è sufficiente a discriminare le classi di rischio; andrebbero, secondo me, valutate soprattutto l'età degli assicurati e dei conducenti e l'anzianità della patente. Tali fattori che vengono tenuti presenti in tutti i Paesi servono a discriminare il rischio, cioè fanno sì che l'assicurato paghi il giusto premio minimizzando nel contempo le conseguenze di una fluttuazione del parco. Infatti il premio che si stabilisce è determinato su un certo parco, su un tipo medio di conducente: se il premio non è equo, ma è stabilito su tutta la collettività, senza tener conto dei fattori oggettivi e soggettivi, basta uno slittamento del parco o dell'utente medio perchè vi siano subito squilibri; ciò conduce a continui ritocchi della tariffa senza mai raggiungere l'equilibrio. Se il premio è un premio equo alla base si possono evitare tali squilibri.

Un'ultima considerazione vorrei fare in materia di massimali. Un problema molto importante ed un po' trascurato dai tecnici, secondo me, è quello della riassicurazione. Oggi le compagnie italiane si riassicurano poco e quelle che lo fanno hanno condizioni molto favorevoli. Allora cosa succederà quando si adegueranno i massimali? Ci sarà una domanda di riassicurazione alla quale non farà probabilmente riscontro un'offerta adeguata. I prezzi della riassicurazione, quindi, lieviteranno e sarà l'utente che, in ultima analisi, dovrà sopportare il costo della riassicurazione. Per ovviare a questi inconvenienti, oltre a fornire ai riassicuratori gli elementi indispensabili per il calcolo del premio di riassicurazione, occorrerà creare le premesse per costituire dei consorzi.

Io vedo nella cooperazione fra le imprese — sotto forma di consorzi con la partecipazione anche di riassicuratori tradizionali — l'unico modo per ovviare all'inconveniente di una lievitazione del prezzo di base; quindi bisognerà creare queste premesse per la costituzione di consorzi.

Purtroppo la cooperazione in Italia, in campo assicurativo, non è stata mai spontanea. Io speravo vivamente che le compagnie di assicurazione si riunissero in consorzi, per esempio, per unificare la rete liquidativa. È assurdo che ogni compagnia, piccola o media, abbia un proprio assetto liquidativo quando si possono conseguire risparmi notevoli usufruendo della stessa rete.

Nel campo della cooperazione in Francia, per esempio, per la responsabilità civile nel settore costruzioni, esiste una sola rete liquidativa e questo fa sì che tutti i costi siano notevolmente ridotti, sia per l'utente che per la compagnia di assicurazione. Anche per l'adeguamento dei massimali la cooperazione potrebbe frenare il costo della riassicurazione, ma purtroppo da noi questi consorzi non si sono creati. Tra l'altro, se il premio è stato stabilito alla base secondo il principio che i danni importanti siano ripartiti fra l'intera collettività, è giusto che ci sia un consorzio che agisca da organismo di compensazione. Questo è il nocciolo del mio discorso e della mia relazione.

P R E S I D E N T E . La ringrazio a nome del Comitato. Vorrei chiedere ai colleghi se hanno domande da rivolgere.

A M A B I L E , *deputato*. Io ringrazio la dottoressa per il suo contributo su una materia tanto complessa, espresso in termini molto semplici per persone che, pur conoscendo l'argomento, non sono in condizione di approfondire la dinamica interna di queste cifre.

Mi vorrei soffermare su alcuni concetti da lei espressi, ed innanzitutto sulla suddivisione del premio in una parte che va a coprire il rischio fino ad un determinato livello ed in un'altra parte che, invece, va mutuata fra tutti gli utenti della strada.

Se ho ben capito, questo comporterebbe nel sistema italiano una lievitazione dei prezzi per le piccole e medie cilindrate e una diminuzione per le grandi cilindrate perchè è chiaro che il ciclomotore può uccidere una persona altrettanto importante di quella che può uccidere una « Ferrari ».

COMITATO PARITETICO

10° RESOCONTO STEN. (18 maggio 1982)

Oggi noi abbiamo un sistema che è basato sul pagamento di un premio maggiore per coloro che hanno una maggiore capacità contributiva, mentre, se ho ben compreso, il criterio più corretto sarebbe quello di suddividere le quote del rischio relativo ai danni gravi e quindi avere una maggiore mutualità fra soggetti. Questo sul piano politico avrebbe una conseguenza rilevante

FERRARA. Forse sono stata fraintesa. In Francia, per esempio, la ripartizione del premio addizionale viene effettuata in maniera proporzionale.

Ammettiamo che si sia determinato per una « 500 » targata Roma un certo importo di premio; la ripartizione del costo addizionale sarà proporzionale a questo premio. Si tiene conto in tal modo della capacità contributiva dell'utente, però il premio attribuito alla cilindrata « 500 » targata Roma, è fatto solamente sui danni che potenzialmente può provocare, senza tener conto dei danni importanti, per cui il premio stabilito per quella cilindrata non tiene conto dei sinistri superiori ad un certo importo.

AMABILE, *deputato*. Se poi la capacità contributiva viene ugualmente tenuta presente quando si fa la ripartizione della fascia di rischio superiore ai cinque milioni, da questo punto di vista si potrebbe conseguire un risultato finale abbastanza vicino al nostro.

FERRARA. Dipende dal caso. Se una « 500 » provoca un grosso danno, questo grosso danno viene attribuito, per il momento, a quella categoria, per cui il premio di quella categoria lievita. Questo in Italia. Negli altri Paesi cosa succede? Tutti i danni importanti sono ripartiti sulla collettività tenendo però presente la capacità contributiva delle singole categorie, e questa capacità contributiva non è misurata soltanto in base alla cilindrata perchè noi sappiamo che una cilindrata può avere prestazioni diverse da modello a modello.

AMABILE, *deputato*. La ringrazio; ho capito adesso come gioca questo meccanismo.

PRESIDENTE. Ha fatto bene a porre la domanda, perchè l'obiezione era sorta anche in me inizialmente; quindi questa precisazione è molto importante

AMABILE, *deputato*. Io ignoravo anche il fatto che in Italia si facesse una suddivisione secondo la cilindrata, quindi è stato un doppio chiarimento.

A me interesserebbe in particolare, a parte la sua complessità, il passaggio ad un sistema di personalizzazione alla francese, perchè io concordo sul fatto di tener conto del conducente, dell'età, della patente, della professione, degli spostamenti nel corso dell'anno, eccetera.

FERRARA. Anche il *bonus-malus* varia.

AMABILE, *deputato*. È un po' complicato comprendere fino in fondo questo sistema.

FERRARA. Ci sono dei meccanismi che possono essere realizzati anche in Italia in modo da agevolare il compito del tariffatore. È assurdo avere tutte le tabelle che abbiamo quando ci si può ridurre ad una tabella soltanto

AMABILE, *deputato*. A me interesserebbe un maggiore approfondimento sull'adeguamento delle tariffe dei massimali. Ammesso che la tariffa attuale sia perfetta, per passare dai massimali attuali a quelli richiesti dalla direttiva CEE qual è l'aumento di tariffa che si può avere in Italia per coprire in cinque anni il massimale illimitato?

Questi calcoli sono difficili alla luce delle nostre conoscenze attuali: infatti, i calcoli stessi si fanno tenendo conto dei limiti dei massimali, per cui le denunce che vengono fatte quando il danno supera il massimale non vengono evidenziate in quanto l'impresa ritiene di mettere a disposizione quel massimale e non c'è calcolo statistico sui danni superiori.

Se è pensabile che oggi la scienza consente di valutare *a priori* nella maniera più esatta possibile quale deve essere questo aumento e

tenuto conto, altresì che se vi è un'esigenza di aumento di massimale è perchè è frequente il caso che sia insufficiente e, quindi, quell'area che non è evidenziata viene toccata molto più spesso di quanto non si creda, occorre che gli aumenti dei massimali su tutto il parco dei veicoli circolanti comportano una massa di premio non indifferente. Quindi, abbiamo una cosa che dovrebbe aumentare e l'altra che, invece, dovrebbe comportare una riduzione.

Comunque, sulla base di tutte queste considerazioni, salvo a procedere successivamente, è pensabile che si possa ricavare un calcolo che sia il più vicino possibile alla realtà e, comunque, che ci si possa avvalere dell'esperienza di altri Paesi europei che hanno massimali illimitati, partendo non tanto dalle denunce dei sinistri, quanto dai premi medi applicati in altri Paesi, e quindi riformulare le norme italiane.

Io ho la sensazione che il premio medio delle tariffe italiane sia notevolmente inferiore a quello di altri Paesi europei. Questo, salvo il gioco delle riassicurazioni.

FERRARA. Il costo della riassicurazione gioca moltissimo.

Per quanto riguarda la prima parte della sua domanda, io penso che il problema si debba risolvere in Italia con statistiche italiane. In Francia non esiste un'unica rilevazione quale quella del conto consortile; ci si basa su due tipi di statistiche: una statistica comune per danni a cose (questa rilevazione viene effettuata su base campionaria perchè bisogna ricorrere a mezzi più agevoli per risparmiare) e una statistica sui danni a persone. Non vengono considerati i danni denunciati ma i danni pagati nell'anno per i quali si rilevano alcune modalità. Non ci si limita a considerare i risarcimenti, ma si tiene conto delle caratteristiche del sinistro, cioè del numero delle persone coinvolte, dell'ammontare del reddito riconosciuto alle persone coinvolte, del tipo di transazione effettuata, del tipo di invalidità.

Ora, se ci si pensa bene, i danni a persone sono, sì, notevoli come importi, ma come numero non sono eccessivi. Ogni compagnia può premettersi il lusso di riempire dei formulari e specificare questi elementi.

A M A B I L E, *deputato*. In Italia non ci sono. Attualmente le statistiche in nostro possesso non comprendono queste cose.

FERRARA. Però si potrebbe agire su base campionaria per le maggiori compagnie per avere un punto di partenza.

Io sono favorevole a trasferire le esperienze estere in Italia, e viceversa però penso che esse vadano vagliate ed adattate; le esperienze francesi in assicurazione non sono le stesse di quelle italiane, il tipo di sinistro che si verifica in Francia non è uguale a quello che si verifica in Italia.

Dunque, l'unica soluzione è quella di avere una base statistica di partenza, ed aggiungo che queste statistiche sono facili da ottenersi perchè i dati non sono molti; si tratta di fare una indagine, di preparare un questionario per ottenere dati concreti. Poi, dai dati del conto consortile si possono ricavare le frequenze per i danni alle persone e si avranno, così, costi medi e frequenze; nello stesso tempo si comincerà a predisporre un determinato corpo di statistiche.

Se non ci si muove su questa strada non credo che si potranno avere risultati; e devo dire che parlo in maniera un po' amareggiata perchè queste proposte le ho formulate, in campo assicurativo, da vari anni. Infatti, a mio avviso, l'unico modo per vedere qualche cosa di concreto è quello di attuare una rilevazione statistica. Se non si comincia mai non si capirà mai quali sono i costi.

Se non si comincia mai a determinare premi congrui, se non si comincia mai ad introdurre la considerazione dell'età, che rappresenta uno dei fattori più rilevanti, se non si comincia mai a considerare la tariffa come una specie di arma nei confronti dei veicoli che sono eccessivamente pericolosi, non otterremo alcun risultato concreto. In Svezia, se si possiede un'automobile non approvata da un ufficio di controllo tariffario, ci si può ugualmente assicurare andando incontro, però, a tariffe enormi, e sei pezzi di ricambio di un'automobile sono eccessivamente costosi si troverà con difficoltà un assicuratore disposto a coprire la stessa responsabilità civile auto.

COMITATO PARITETICO

10° RESOCONTO STEN. (18 maggio 1982)

Pertanto, la tariffa deve essere anche un'arma ben impiegata nei confronti di quegli individui che possono essere pericolosi. Siamo tutti spaventati di fronte agli incidenti stradali, al loro numero e al numero delle vittime, ma bisogna, ripeto, usare la tariffa come strumento.

Tuttavia, se non ci si adegua dal punto di vista statistico, non si può costruire nulla; dobbiamo infatti pensare a lungo termine e quindi se non ci si adegua adesso si rischia di non riuscire mai a capire qualche cosa del fenomeno assicurativo italiano.

A M A B I L E , *deputato*. La ringrazio, dottoressa Ferrara. Non ho per ora altre domande da fare.

P R E S I D E N T E . La ringrazio anche io. Mi pare che lei ci abbia fornito un contributo importante facendoci capire che, in fondo, questo sistema che abbiamo per tanti anni acclamato come il più sofisticato d'Europa evidenzia invece insufficienze ed inadeguatezze sulle quali è giusto ed opportuno compiere una riflessione. Lei ci propone la modifica di certi meccanismi, un tipo di modifica che tende ad utilizzare più scientificamente i mezzi di cui la società può oggi disporre per pervenire a risultati più equi e più trasparenti, più leggibili e comprensibili. Questo mi pare di aver capito dal senso del suo discorso.

Credo si possa dire che è la prima volta che nel corso della lunga esperienza di questo Comitato siamo indotti a compiere una riflessione in merito ad una delle questioni

più rilevanti anche dal punto di vista del costo del servizio, se è vero che questo processo di adeguamento dei massimali determinerà, come presumo sia inevitabile, l'innescare di un meccanismo che si ripercuoterà sui rapporti di riassicurazione e che probabilmente, data la situazione dalla quale partiamo, determinerà una lievitazione piuttosto rilevante dei costi del servizio.

La ringrazio dunque ancora a nome del Comitato e le assicuro che approfondiremo questo suo studio; se sarà necessario avere ulteriori delucidazioni prima della stesura del documento finale, la pregheremo di intervenire ancora una volta ai nostri lavori.

F E R R A R A . Sono a disposizione del Comitato, ma aggiungo che, alla fine del mese, partirò per una missione di 6 mesi nell'Alto Volta.

P R E S I D E N T E . Eventualmente, la chiameremo entro la fine del mese oppure tra 6 mesi; è probabile che si abbia ancora bisogno della sua collaborazione, al di là della stesura finale del documento del nostro Comitato di indagine.

Dichiaro conclusa l'audizione.

Il seguito dell'indagine conoscitiva è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 18,15.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. ANTONIO RODINO DI MIGLIONE