

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)

12° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 1° GIUGNO 1982

Presidenza del Presidente Senatore FORMA

INDICE DEGLI ORATORI

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

PRESIDENTE	Pag. 187, 190, 193 e <i>passim</i>	FILIPPI	Pag. 187, 188, 193 e <i>passim</i>
AMABILE (<i>deputato - DC</i>)	194, 198, 200 e <i>passim</i>	GHERARDI	201
de' COCCI (<i>senatore - DC</i>)	193		
FELICETTI (<i>senatore - PCI</i>)	188, 190, 196 e <i>passim</i>		

Intervengono, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, il professor Enrico Filippi, presidente della Commissione ministeriale per le tariffe e le condizioni generali di polizza, nonchè il dottor Mario Cappelli, il dottor Florindo De Santis, il dottor Alessandro Falcione, il dottor Lorenzo Foglia, la dottoressa Gabriella Gherardi, l'avvocato Vincenzo Mungari e il dottor Franco Pietrobono, componenti della stessa Commissione.

I lavori hanno inizio alle ore 10,15.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sull'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli con l'audizione del Presidente della Commissione ministeriale per le tariffe e le condizioni generali di polizza, professor Filippi, nonchè dei componenti della Commissione stessa.

Vengono introdotti il Presidente e i componenti della Commissione ministeriale per le tariffe e le condizioni generali di polizza.

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

PRESIDENTE. Rivolgo il saluto e il ringraziamento del Comitato al professor Filippi e agli altri nostri ospiti, che ci hanno fatto la cortesia di accettare il nostro invito ad intervenire alla riunione odierna, che dovrebbe essere la penultima dell'indagine. Molte volte il Comitato paritetico è ricorso alla gentilezza del professor Filippi, ma bisogna anche dire che il tempo è passato e qualcosa di nuovo nel frattempo è accaduto, ragione per cui dobbiamo sapere come comportarci, non solo per seguire man mano lo svolgimento delle situazioni, ma anche per giungere a formulare delle proposte concrete. Direi che, durante il lungo periodo che questo nostro lavoro ha coperto, per merito nostro e dei nostri predecessori, qualcosa si è

anche ottenuto: ad esempio la modifica delle procedure, le norme sulla gestione delle compagnie in stato di insolvenza, una migliore strutturazione — anzi una nuova strutturazione — degli organi di controllo sulle compagnie. È ovvio che, sia al Senato che alla Camera, tutto questo non è passato senza effetti, anche per il parere che le Commissioni competenti annualmente usano esprimere al Ministro in merito alla situazione della RC-Auto. Infatti, in occasione dei vari incontri e man mano che si determinavano i successivi, si è potuto constatare il miglioramento progressivo delle situazioni più deteriorate, anche se con tutti i difetti tipici dei periodi di transizione. Tra gli strumenti del miglioramento possiamo senz'altro annoverare il conto consortile. Esso, infatti, è dato non solo dalla accresciuta attendibilità, formale o reale, dei dati che sono stati man mano forniti e dall'azione intesa ad ottenere quei risultati, ma anche dal perfezionamento dei sistemi d'analisi.

Devo dire che, soprattutto nelle ultime audizioni dedicate agli utenti, non sono mancate le critiche anche al conto consortile e gli esempi di strutture ed organi diversi esistenti all'estero; però non sono mancati neanche, da parte dei più agguerriti di tali utenti, riconoscimenti per quanto è stato fatto.

A questo punto ho pregato loro di venire a darci ancora qualche elemento, che naturalmente sarà poi affidato allo studio di esperti, perchè le Commissioni industria della Camera e del Senato intendono chiudere insieme questa lunga indagine conoscitiva e consegnare una relazione finale che sia oggetto di attente considerazioni da parte del Parlamento per il miglioramento delle strutture nel campo della RC-Auto.

Ciò premesso, prego il professor Filippi di darci quei chiarimenti che ritiene opportuni sugli ultimi sviluppi della situazione, nonchè quei consigli, senz'altro preziosi, che saranno tenuti nella massima considerazione.

FILIPPI. In questi ultimi cinque anni il mercato assicurativo italiano ha subito una profonda trasformazione, grazie soprattutto ai numerosi interventi del Parlamento che

più volte è ritornato sull'argomento introducendo una serie di modificazioni alla normativa concernente il settore assicurativo.

La Commissione ministeriale, nel quinquennio trascorso, più volte è stata chiamata a sviluppare un'azione di studio, di supplenza, occupandosi in modo ampio dei problemi del settore assicurativo. Ritengo ora che questa fase, con l'approvazione definitiva del nuovo organo di vigilanza, debba considerarsi conclusa e che quindi la relazione del Comitato bicamerale possa, da un lato, segnare la chiusura di un ciclo di trasformazione, oltre che di riforma, del settore e, dall'altro, costituire la base delle nuove modificazioni che dovranno essere apportate in futuro al settore assicurativo. Mi riferisco in particolare a problemi di ampia portata, quale, ad esempio il rilancio del ramo vita, perchè, nonostante gli sforzi di questi anni, tale ultimo settore soffre ancora di una percentuale di incremento molto modesta.

Nell'ultimo anno i premi hanno appena superato i mille miliardi, con un incremento del 16 per cento: siamo quindi ancora in una situazione del nostro comparto assicurativo largamente squilibrata. Abbiamo raggiunto 8.450 miliardi di premi, però la gran maggioranza è rappresentato dalla RC-Auto, con 3.350 miliardi. I tassi di incremento del ramo danni sono sensibilmente superiori a quelli del ramo vita: appare quindi urgente una trasformazione della legislazione relativa a quest'ultimo, non solo per il necessario adeguamento alle norme comunitarie, ma anche per assicurare una maggiore efficienza al settore.

Per quanto riguarda i problemi fondamentali del funzionamento del settore e della qualità dei servizi resi, una larga parte delle modifiche legislative introdotte ha trovato negli anni trascorsi parziale realizzazione, parziale applicazione, e quindi è urgente la riforma del controllo, perchè si possa dare piena attuazione a tutte le innovazioni e norme introdotte in passato.

Altre modificazioni dovranno essere introdotte in futuro: alcune più urgenti possono essere varate in tempi brevi, mentre altre debbono essere collegate alla riforma del con-

trollo. In particolare penso che in tempi brevi debba essere emanato l'adeguamento dei massimali minimi, che stanno provocando delle disfunzioni gravissime e sostanzialmente stravolgono le finalità della legge n. 990 del 1969; adeguamento che dovrà avvenire gradualmente, in quanto partiamo da livelli molto bassi e quindi l'avvicinamento allo standard europeo comporta una gradualità.

Nel sollecitare il mercato a spingersi verso un migliore servizio, verso l'adeguamento volontario dei massimali, si sono avuti risultati molto difformi. Vi sono alcune zone in cui il massimale minimo di legge rappresenta una percentuale trascurabile (nelle grandi città del Nord siamo intorno al 30 per cento), però abbiamo ancora, soprattutto nelle provincie meridionali, una fortissima concentrazione sui massimali minimi di legge. Ad esempio, a Napoli abbiamo l'83,07 per cento; a Ragusa il 68,74; a Salerno l'86,27; a Siracusa il 75,84 per cento: tutte percentuali altissime, il che dimostra che, senza un intervento volto ad elevare i massimali minimi di legge, il mercato non è in grado di portare a graduale soluzione il problema.

FELICETTI, *senatore*. Lei ha anche i dati concernenti i prezzi?

FILIPPI. Sono molto differenziati, sia in funzione delle caratteristiche dell'impresa, sia in funzione della distribuzione territoriale del portafoglio.

La percentuale più bassa per impresa è quella della Reale Mutua con circa il 3 per cento mentre quella per provincia è raggiunta da Como, con il 3,29 per cento.

Le compagnie operanti nelle zone meridionali hanno percentuali più alte: la media del mercato vede comunque collocarsi ai minimi di legge il 41,98 per cento del portafoglio totale. Ciò per quanto riguarda il settore autoveicoli; è chiaro che nei settori del trasporto le percentuali sono molto più basse.

Un primo passo, coerente con l'attuale struttura tariffaria, potrebbe essere quello del raddoppio dei massimali minimi attualmente in vigore, e cioè il passaggio dai massimali di 50, 20 e 5 milioni a massimali di 100,

50 e 10 milioni. Naturalmente questo non sarebbe che un primo passo verso l'adeguamento a livelli superiori.

Passando ad approfondire i singoli argomenti, mi limiterò a richiamare l'attenzione su due aspetti particolari, il primo dei quali riguarda l'impostazione della tariffa, argomento che ha formato oggetto di ampie discussioni e che sostanzialmente è sempre più caratterizzato da una netta distinzione tra la determinazione dell'ammontare del premio puro e la determinazione del caricamento. Per la determinazione del premio puro le ultime analisi sviluppate dalla Commissione sono state incentrate, ormai quasi esclusivamente, sull'elaborazione dei dati del conto consortile, ritenendo che questo strumento rappresenti l'unica fonte statistica significativa e attendibile per formulare una tariffa a livello nazionale. Infatti anche per le imprese di maggiore dimensione l'articolazione della tariffa è talmente ampia, per classi di rischio, zone territoriali e potenza, che evidentemente solo una rilevazione a livello nazionale, come quella effettuata dal conto consortile, può consentire la determinazione di coefficienti statisticamente significativi.

Oggi l'indagine del conto consortile copre 19.214.000 veicoli annui, corrispondenti a circa l'86 per cento del parco assicurato: quindi percentuali che sicuramente, sotto il profilo statistico, sono ampiamente significative.

Per quanto riguarda il problema dei carichi, è chiaro che le differenze sono ancora rilevanti tra compagnia e compagnia, e l'attuale situazione prevista dalla normativa induce a ritenere che si possa arrivare ad una maggiore articolazione del caricamento da parte delle compagnie stesse. Quando è stata introdotta la riforma esso oscillava intorno al 40 per cento: oggi, grazie alle modifiche legislative, alla caduta della frequenza ed ai miglioramenti organizzativi operati dal mercato, la percentuale media è scesa al 33,58 per cento. Si tratta di una media che naturalmente riflette differenze rilevanti nel caricamento delle diverse compagnie: alcune imputabili alla diversa efficienza organizzativa ed altre collegabili alla diversa dimen-

sione delle compagnie stesse. Quindi, negli ultimi decreti ministeriali è già stato consentito l'inserimento in tariffa di un caricamento tra il 28 e il 32 per cento. È chiaro che, sempre in prospettiva, il mercato dovrebbe potersi distribuire, in relazione alla maggiore o minore efficienza delle compagnie, su percentuali di caricamento diverse, pur rimanendo fermo il principio per il quale ovviamente il Ministero deve preoccuparsi di fissare un minimo. Un massimo assoluto è già stato fissato dalla legge; un minimo si impone per evitare che compagnie che ancora cercano di premiare l'aspetto della produzione rispetto a quello dell'equilibrio assicurativo possano adottare politiche di breve periodo assolutamente in contrasto con le esigenze dei danneggiati e degli assicurati.

Per quanto riguarda la struttura del mercato, problema che, ha interessato i lavori della Commissione, va sottolineato l'enorme progresso registrato negli ultimi anni dalle imprese operanti nel settore assicurativo. Esistono ancora zone deboli del nostro mercato, però, nel complesso, la situazione è nettamente migliorata, grazie soprattutto alla modifica legislativa introdotta sia con la legge n. 39 del 1977, che con la legge n. 295 del 1978, in particolare sugli investimenti delle riserve. Ritengo che questa modifica legislativa rappresenti il punto di svolta nel funzionamento del mercato e nelle aspettative degli operatori.

Le modifiche verificatesi nella composizione degli investimenti a copertura delle riserve tecniche delle compagnie sono rilevanti. La struttura degli investimenti è oggi sicuramente più equilibrata rispetto al passato (1976), il che si traduce in maggiore liquidità delle imprese, maggiori possibilità di pagare puntualmente i sinistri, maggiore coerenza e serietà del mercato.

Non dimentichiamo che a monte di quasi tutti i casi di insolvenza e di imprese poste in liquidazione coatta troviamo sempre operazioni di cosiddetto impiego « improprio » delle disponibilità a copertura delle riserve tecniche. L'aver disciplinato questa materia, stabilendo limiti che consentono una gestione dinamica del portafoglio ma impongono

vincoli alle imprese, ha scoraggiato molti avventurieri dall'ingresso nel settore assicurativo. Sono del parere che questo problema rappresenterà ancora in futuro uno dei punti focali del corretto funzionamento del settore assicurativo. Va sottolineato che oggi, a fronte di circa 8.000 miliardi di premi, abbiamo una massa di riserve tecniche che ammonta a circa 12.000 miliardi di lire.

In ogni caso la riforma legislativa ha dimostrato appieno la sua validità.

In futuro un altro problema cruciale dovrà essere approfondito e riesaminato: il problema della distribuzione del prodotto assicurativo. In questi ultimi anni i rapporti tra imprese, agenti e mercato si sono deteriorati e nei prossimi anni il problema della distribuzione delle assicurazioni dovrà essere riveduto. Oggi il sistema è ancora eccessivamente frammentario e squilibrato, per cui abbiamo agenzie che gestiscono portafogli assolutamente insufficienti a consentire una corretta sopravvivenza dell'agenzia. Inoltre si stanno verificando fenomeni preoccupanti di procacciatori di affari che si sovrappongono alle agenzie e cercano di trasferire determinati contratti direttamente alle compagnie.

Da un lato la legge dei *brokers* (istitutiva del registro dei mediatori di assicurazione) potrà introdurre miglioramenti nel settore, ma il problema degli agenti deve essere oggetto di attenta riconsiderazione e di profonda ristrutturazione per garantire una migliore distribuzione del prodotto assicurativo e un miglior servizio all'utenza.

In prospettiva questi sono i problemi fondamentali che, soprattutto alla luce dei risultati cui perverrà questo Comitato, dovranno formare oggetto di approfondimenti e di nuovi interventi legislativi.

P R E S I D E N T E . Possiamo passare alle richieste di chiarimenti da parte dei membri del Comitato.

F E L I C E T T I , *senatore*. Credo — come gli altri colleghi del Comitato paritetico — che si debba assegnare grande importanza a quest'audizione, perchè non v'è dubbio che

il ruolo svolto dalla Commissione presieduta dal professor Filippi in questi anni — egli ha parlato di supplenza rispetto ad una insufficiente capacità dell'Esecutivo di assolvere le proprie funzioni — sia stato di grande rilievo; ed è importante sottolinearlo proprio oggi (e loro intendono cosa voglio dire facendo quest'affermazione il 1° giugno 1982).

P R E S I D E N T E . Il dottor Filippi non ha fatto alcun riferimento all'insufficienza dell'Esecutivo.

F E L I C E T T I , *senatore*. Era nelle mie intenzioni sottolineare quanto ho detto, tanto è vero che siamo arrivati alla decisione di modificare le strutture di controllo dello Stato in tale settore. L'augurio che dobbiamo rivolgerci è che l'*iter* parlamentare si concluda positivamente. In questi giorni si riparla di possibili elezioni ad ottobre: la mia raccomandazione all'onorevole Amabile è che la fase riservata alla Camera dei deputati per la discussione del provvedimento sia quanto più rapida possibile.

In parte seguirò l'esposizione del professor Filippi per chiedere l'opinione della Commissione su un punto che ritengo decisivo. Egli è partito dall'esigenza di arrivare ad un riequilibrio del sistema assicurativo nazionale ed ha sottolineato l'importanza di andare alla rapida conversione della direttiva comunitaria in materia di ramo vita.

Personalmente non sono convinto che il rilancio del ramo vita in Italia dipenda fondamentalmente dal recepimento di tale direttiva CEE, della quale peraltro non sottovaluto l'importanza. Ho l'impressione che il sistema assicurativo in Italia sia ispirato più dalla vocazione di realizzare servizi assicurativi contenenti capacità concorrenziali rispetto ad altre forme di risparmio che dalla vocazione primaria di fare previdenza.

Ritengo che non vi sia un impegno complessivo del sistema per sottolineare l'importanza (in una società che ha bisogno di certezze che è in rapida evoluzione sul terreno della ricerca di tali certezze) di assicurazioni sulla vita che non devono servire soltanto a

garantire forme di risparmio, ma che devono svolgere il ruolo naturale di una polizza vita, che è quella della previdenza.

Vorrei sapere se voi, almeno in parte, condividete quest'opinione perchè il rilancio del ramo vita non può non derivare anche dal rilancio di forme di previdenza non collegate al risparmio.

Certo, complessivamente la situazione è migliorata, non ci sono dubbi; concordo con le conclusioni cui è pervenuto il professor Filippi introducendo l'audizione, ma ci sono anche molte cose da fare. Quali?

Dobbiamo innanzitutto avvertire l'esigenza di modificare l'attuale sistema o abbiamo la possibilità di guardare un po' più lontano? Questa mi pare una delle questioni che noi dovremo affrontare nel momento in cui dovremo andare all'elaborazione del documento conclusivo dei lavori del nostro Comitato paritetico.

Qual è l'opinione della Commissione Filippi a proposito del « danno biologico » e di un'ipotesi che dovrebbe garantire livelli di risarcimento per i danni alle persone indipendentemente dalla condizione sociale del danneggiato? Qual è l'opinione della Commissione relativamente alla valutazione della vita, danneggiata a causa di un incidente stradale, che non dovrebbe escludere la possibilità di risarcimenti anche per la parte patrimoniale? Cosa ne pensa in sostanza della possibilità di andare alla ricerca di una base unitaria su cui costruire altre forme di risarcimento derivanti da eventuali perdite di carattere patrimoniale?

Questi mi sembrano argomenti di grande rilevanza, meritevoli di un dibattito non soltanto culturale, per i quali avremmo bisogno dell'opinione di un organismo di così grande conoscenza del mercato.

Vorrei sapere, inoltre, se all'interno di possibili modifiche dell'attuale sistema relativo ai metodi di determinazione della tariffa voi ritenete che la normativa in vigore non abbia bisogno di aggiustamenti. Si è parlato persino di sistema di illegittimità. Personalmente respingo tale ipotesi, perchè considero l'attività svolta in questo settore assolutamente legittima, come è dimostrato dal fatto che il

tasso di tutela è stabilito sulla base della disponibilità di dati che affluiscono al conto consortile e che riguardano l'86 per cento del parco assicurati.

Credo che ci siano pochi settori in Italia nei quali sia possibile pervenire a determinazioni di sintesi partendo da molti dati, da una platea così vasta di elementi che è possibile raccogliere; però relativamente alla questione della tariffa si scontrano due opinioni contrapposte che tendono a determinare l'ipotesi di superamento dell'attuale meccanismo. Da un lato si dice infatti che bisogna superare la situazione di cartello che si è determinata in conseguenza dell'attuale meccanismo di determinazione tariffaria e, da un altro lato, si dice che sarebbe invece opportuno superare il momento della presentazione delle proposte delle tariffe da parte delle imprese per arrivare — utilizzando i dati del conto consortile — direttamente alla determinazione della tariffa da parte del Comitato interministeriale prezzi, seguendo, ovviamente, l'istruttoria della Commissione Filippi.

A questo riguardo ritengo che voi possiate con sufficiente certezza esprimere un'opinione ragionevole e volevo quindi sentire il vostro pensiero.

Sempre in materia di tariffe sono d'accordo, per la questione dei massimali, per un'adeguamento più rapido possibile tenendo anche conto del costo stesso dei massimali e quindi dell'influenza che un aumento pesante delle tariffe potrebbe determinare sull'utenza.

Vorrei anche conoscere la vostra opinione relativamente ad un'ipotesi avanzata da un'esperta nel corso delle nostre audizioni, in base alla quale il premio dovrebbe essere ripartito in due componenti: la prima, tecnica, da riferirsi alla potenzialità del rischio del singolo utente ed una seconda da riferirsi ai danni importanti da far gravare sulla generalità degli utenti con criteri mutualistici.

Si parla di un'ipotesi del tipo di quella vigente in Francia, che, secondo l'esperta da noi consultata, renderebbe meno traumatico per l'utenza il passaggio dagli attuali massimali a quelli revisionati.

Ancora, a proposito del ramo RCA, una questione rilevante riguarda il fatto di arrivare a forme di garanzia per un tipo particolare di trasporti su gomma che presenta tassi di rischio molto elevati e che non sono attualmente coperti dal sistema assicurativo nazionale; mi riferisco ai trasporti speciali, a quelli di sostanze pericolose per i quali il sistema assicurativo non è oggi organizzato in modo tale da garantire la copertura dei rischi a favore della collettività.

Passerei ora a questioni di carattere più generale che vanno un po' oltre la responsabilità civile auto per conoscere anche a tale riguardo la vostra opinione.

Abbiamo parlato del risanamento del mercato, risanamento che è stato di grande significato e che si è reso possibile grazie al meccanismo della SOFIGEA di cui si sono fatte carico le imprese.

Tale meccanismo, tuttavia, comincia oggi a presentare elementi di incertezza per il fatto che ancora è numeroso il gruppo delle imprese che devono essere poste in liquidazione coatta amministrativa e che, quindi, devono essere espulse dal mercato.

Da parte delle imprese di assicurazione si parla di allungamento del periodo di sovraccaricamento da 3 a 6 anni. Qual è l'opinione della Commissione Filippi al riguardo? Soprattutto, in quale modo si ritiene che debba concludersi l'itinerario del meccanismo SOFIGEA? Verso quali sbocchi si può arrivare continuando ad utilizzare il meccanismo di risanamento della SOFIGEA?

Passo ora ad un'altra domanda. Ho letto recentemente su un giornale economico dichiarazioni rese da operatori di grande rilievo del settore assicurativo i quali hanno messo in luce come, attualmente, i bilanci delle imprese sarebbero disastrosi se venissero organizzati tenendo soltanto conto dei risultati industriali delle gestioni; i bilanci sarebbero dunque disastrosi se le imprese non riuscissero a tener dietro a certe « vocazioni » di carattere finanziario.

Tali dichiarazioni mi hanno per la verità notevolmente impressionato in quanto, ripeto, sono state fatte non da operatori di po-

co conto, ma da dirigenti di grandi imprese di assicurazione.

Domando allora: è veramente questa la situazione del mercato assicurativo italiano? Se questo è vero — per cui si arriva a sostenere che i bilanci delle imprese non sono disastrosi perchè viviamo in regime di inflazione — che cosa succederà (queste sono le dichiarazioni riportate dal « Sole 24 ore ») se questa lotta al processo inflattivo che tutte le forze politiche si sono impegnate a portare avanti avrà successo? Se questo accadrà, verso quali sbocchi ci avvieremo nel sistema assicurativo nazionale e da che cosa derivano questi fenomeni che, certamente, sono fenomeni distorsivi? Non credo infatti che possano derivare soltanto dalla gestione della responsabilità civile auto, a meno che non arriviamo a dichiarare che le tariffe della responsabilità civile auto sono del tutto insufficienti; dopo di che, le conferenze stampa di questi giorni avrebbero bisogno di una risposta assai autorevole!

Ripeto: da che cosa deriva tutta questa situazione? Dall'insufficienza del sistema di tener conto dei nuovi bisogni di sicurezza dell'utenza? Dall'inadeguatezza dei prodotti assicurativi? Perchè l'affezione del consumatore al sistema assicurativo non può che derivare anche dalla corrispondenza del prodotto offerto alle attese dell'utenza; certamente, il problema è grosso ed a ricognitori del mercato della vostra capacità credo sia giusto e necessario rivolgere queste domande per tentare di capire verso quali soluzioni, da questo punto di vista, bisogna puntare.

Il professor Filippi ha messo il dito su una questione di grande significato: il problema della distribuzione in Italia che, in definitiva, riguarda la divisione — in questo settore — dell'Italia in due tronconi, l'Italia del Mezzogiorno e quella del Nord, con tutta la conseguente politica delle imprese di assicurazione. Cosa fare per giungere ad un'unificazione del mercato in tutto il territorio nazionale? Comunque, rispetto al problema della distribuzione — che è di grandissima rilevanza — dobbiamo affidarci alla capacità di pervenire ad equilibri all'interno del sistema o dobbiamo trovare meccanismi incentivan-

COMITATO PARITETICO

12° RESOCONTO STEN. (1° giugno 1982)

ti per un riequilibrio del sistema distributivo del nostro Paese? Il problema esiste, ma quali soluzioni si devono adottare? Avevamo tentato, nel nostro progetto di legge sulla vigilanza, di stabilire che la Commissione consultiva doveva esprimere il suo parere in occasione dell'apertura di nuove rappresentanze delle imprese di assicurazione, di nuove agenzie, ma si è obiettato che la cosa non era fattibile in quanto il sistema assicurativo non presenta le stesse caratteristiche di quello bancario, dove uno sportello ha valore economico.

Ma, allora, verso quali forme dobbiamo orientarci? Questo relativamente alla distribuzione del prodotto; ma quando parlo di rapporto impresa-utenza mi riferisco al servizio nel suo complesso che non riguarda quindi soltanto il momento della distribuzione; ci dobbiamo anche interessare infatti al momento in cui il contratto deve esprimere la sua capacità e soddisfare le esigenze dell'utente che ha fatto ricorso al sistema assicurativo per avere garanzie.

Vi è dunque la possibilità di realizzare interventi, e di quale natura, per arrivare — ad esempio — a forme di consorziazione nel sistema di liquidazione dei danni per cui un'impresa che non è in grado di organizzare una propria struttura di liquidazione in tutte le parti d'Italia abbia però la possibilità di corrispondere ugualmente alle esigenze del danneggiato ed anche dell'assicurato? Se il danno non viene infatti liquidato nei tempi dovuti anche l'assicurato ha su di sé il carico delle conseguenze di questa mancata liquidazione.

A questo punto, signor Presidente, mi fermo, anche perchè mi accorgo di essere stato piuttosto prolisso; avrei comunque altre cose da chiedere, ma mi riservo di intervenire, eventualmente, nel corso dell'audizione.

FILIPPI. Data l'ampiezza dell'intervento del senatore Felicetti, se il Presidente è d'accordo, vorrei rispondere subito.

PRESIDENTE. Vorrei chiarire che la convocazione non è stata fatta alla Commissione Filippi, il che forse non consenti-

rebbe risposte spregiudicate a talune delle domande fatte, bensì ai membri della Commissione Filippi, e questo ritengo possa facilitare le cose e rendere più scorrevoli gli interventi di risposta ai quesiti.

de' COCCI, senatore. La panoramica posta dal senatore Felicetti è così ampia che, per forza di cose, almeno in parte noi dovremo ripetere argomenti analoghi.

È allora opportuno che il professor Filippi risponda soltanto alla fine dei nostri interventi per evitare successive esposizioni analoghe...

PRESIDENTE. Mi pare che la proposta sia accettabile. Il professor Filippi può raggruppare gli argomenti e rispondere quindi un'unica volta.

de' COCCI, senatore. Nel quadro di queste indagini conoscitive affiorano sempre problemi di carattere più generale, rispetto a quelli riguardanti strettamente l'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli.

Ciò è inevitabile anche se il presidente Forma ha avuto il merito di imprimere all'indagine un andamento concreto e realistico.

L'incontro di oggi è veramente importante: costituisce il punto culminante di questa nuova fase dei nostri lavori ed è quindi naturale che vi sia in tutti noi la tentazione, se non di affrontare, almeno di sfiorare gran parte dello scibile assicurativo. Dobbiamo comunque resistere a questa tentazione, anche se è vero che la Commissione Filippi, come è stato ricordato, ha colmato un vuoto ed ha svolto una funzione di supplenza: ha costituito quasi un potenziale ISVAP, grosso ed efficiente istituto, quale è previsto dalla legge.

Naturalmente in questo caso non dobbiamo fare esposizioni, ma solo porre alcune domande. Giungendo ormai alla conclusione della nostra indagine, noi abbiamo fatalmente di mira la relazione conclusiva che dobbiamo fare e che deve articolarsi su precise proposte per quanto riguarda il piano legislativo, per quanto riguarda il piano sub-legislativo della normazione secondaria, per

quanto riguarda il piano amministrativo; me ne precise, forse, per quanto riguarda il piano del mercato e il piano delle gestioni.

La prima domanda è questa: tenendo presente il sistema dell'assicurazione obbligatoria RCA, vi sono modifiche urgenti da apporcare sul piano legislativo? Modifiche vaste o modifiche minime?

Penso che qualche cosa vi è indubbiamente da fare, dato che nulla è perfetto a questo mondo. Lasciamo, quindi, andare le leggi a carattere già generale; speriamo, al riguardo, che la Camera approvi presto il provvedimento relativo alla figura del *broker*. Al Senato dobbiamo esaminare le norme sulla coassicurazione comunitaria. Il Governo dovrà, poi, ricordarsi che c'è un progetto per le norme vita pronto da tempo, ma ancora non approvato dal Consiglio dei ministri e non presentato al Parlamento.

Poi, mi pare che, con molto buon senso, ogni tanto parliamo di una legge *omnibus* per colmare quattro-cinque lacune senza fare grosse leggi di carattere organico.

Ma, ritornando al sistema dell'assicurazione obbligatoria RC-A, io confesso che una normativa sul danno biologico che escluda tutti i parametri elastici relativi al danno alla vita di relazione, al danno non patrimoniale, eccetera, forse potrà costituire una semplificazione, uno snellimento di tutto l'*iter*, oltre che rispondere a problemi di giustizia. Vi sono poi anche problemi riguardanti le procedure. Affiora sempre in noi la tentazione di fare ricorso a norme del processo del lavoro; vi è il problema dei grossi danni, con cause che si trascinano da molti anni, cosa particolarmente grave in regime di inflazione molto accentuata.

È stato ricordato anche il problema dello sbocco che potrà avere, o con le attuali norme o con norme perfezionate, il sistema della SOFIGEA.

Entrando poi nel vivo, l'attuale sistema per la determinazione delle tariffe è considerabile ottimale? Rimanendo nell'attuale sistema vi è qualche perfezionamento da fare? Poiché il sistema è molto avanzato (basti pensare al ricordo conto consortile), è pensabile un sistema di asseggamento puro e

semplice al CIP nel quale l'attuale sistema costituisca ancora di più un *iter* preliminare? È pensabile, magari nel futuro, un sistema di prezzi liberi ma sorvegliati?

Certo, questa è materia che, ovviamente, suscita dei quesiti che non possiamo non porci.

Per quanto riguarda il problema dei massimali, non vi è bisogno di nuove norme legislative; dobbiamo assolutamente fare qualcosa, sia pure gradualmente. Per quanto riguarda il piano amministrativo, mi sembra che l'Amministrazione, pur nella sua gracilità di strutture, stia facendo dei miracoli.

Mi pare di aver detto le cose essenziali: lasciamo stare i problemi della gestione delle compagnie, i problemi dell'organizzazione della gestione delle compagnie, i problemi dell'organizzazione della distribuzione e via dicendo.

Ringrazio anticipatamente il professor Filippi, qui presente, per le risposte che vorrà dare.

A M A B I L E , *deputato*. Ringrazio la Commissione e i singoli membri convenuti per quest'audizione, che, certamente, per il livello di conoscenza e di approfondimento di ciascuno, potrebbe anche trasformarsi in un dibattito fra i partecipanti ed i membri della Commissione stessa. Tuttavia, non essendo nostro obiettivo quello di svolgere una tavola rotonda, penso valga la pena di rimanere su domande generali.

Evidentemente le domande poste da Felicetti riassumono tutta la materia del contendere.

Innanzitutto, intendo dire che considero conclusa una prima fase di risanamento del mercato, che si è sviluppata nell'arco degli anni che vanno dal 1976 ad oggi e che ha assistito ad un inizio veramente drammatico, mentre oggi, con i meccanismi tariffari in uso, la situazione è certamente diversa dal passato. Credo che un tale passaggio costituisca il fondamentale presupposto perché la futura legislazione tenga conto di ciò che è stato fatto in questi anni e di quello che significherà la certificazione dei bilanci.

Certamente v'è un quadro generale che permette di realizzare un tipo di legislazione meno analitica di quanto si è stati costretti a fare fino ad oggi, perchè i meccanismi ora esistenti consentono una maggiore discrezionalità di iniziativa rispetto al passato.

Uno dei problemi delicati, a mio avviso, è quello del rapporto fra i prezzi e la qualità dei servizi.

Io ritengo che in questi anni una delle ragioni che hanno impedito l'elevazione dei massimali sia derivata in via diretta dalla preoccupazione di far crescere troppo il prezzo del prodotto RCA e, forse, si è privilegiata questa sollecitudine rispetto all'altra, probabilmente più importante, che aveva il senso di dare una copertura preventiva ai cittadini.

Non vorrei che oggi, nel momento in cui ci stiamo avvicinando a massimali più congrui, da una parte, ed a livelli di prestazioni più elevati, dall'altra, non vorrei, ripeto, che questo ampliamento si realizzasse in presenza di quello stesso clima psicologico nel quale già in passato si affrontò il problema dei massimali. Ci si deve preoccupare non soltanto dei prezzi, ma anche di far sì che il servizio ipotizzato raggiunga un soddisfacente livello. Quindi, va rivolto un invito alla Commissione Filippi a che essa si adoperi per conseguire, in misura quanto più possibile adeguata, quelli che possono essere i risultati effettivi del costo, ossia delle garanzie più estese, iniziando proprio dal tetto dei massimali.

Non abbiamo avuto elementi per dare giudizi su quello che sarà l'effettivo costo dell'aumento dei massimali nell'arco del prossimo triennio; si dovrà certamente procedere per grosse approssimazioni, in quanto attualmente non vi sono statistiche per i danni di valore superiore a quello dei massimali previsti dalle singole polizze, sicchè non è possibile conoscere quale è il danno da risarcire là dove il massimale ferma tale valore a 20 o a 50 milioni.

Questo è un problema di equilibrio molto delicato, sul quale pregherei di riporre molta attenzione, e vorrei sapere se, sulla base delle statistiche che voi avete elaborato fino ad

oggi, è possibile avere elementi per i successivi sviluppi.

Credo, poi, che valga la pena di chiedere ai membri della Commissione presieduta dal professor Filippi, in relazione all'accento che lui stesso ha fatto per quanto riguarda il problema degli squilibri esistenti in Italia, se vi possano essere nella legislazione italiana dei provvedimenti che, esulando magari dal campo specifico della legislazione assicurativa in sé e per sé, ma riferiti anche al sistema previdenziale, al sistema delle garanzie da dare ai cittadini anche per la terza età, contengano delle formule atte a consentire spazio per il raggiungimento contestuale dell'obiettivo di fornire maggiori garanzie ai cittadini, nonchè flussi finanziari rilevanti per gli investimenti dei prossimi anni.

Abbiamo all'esame del Parlamento in questo periodo la riforma del sistema pensionistico: avevamo affrontato in precedenza il problema delle liquidazioni, adottando determinate soluzioni, e la presente, anche se esula dall'argomento della RCA, è certamente una materia molto importante, sulla quale è utile acquisire delle valutazioni.

Per quanto riguarda il problema della determinazione del premio puro, devo dire a titolo personale che sono contrario a quella impostazione tendente a richiedere tariffe differenziate da impresa ad impresa, e ciò per vari motivi, il più importante dei quali è, come ha detto anche il professor Filippi, che una garanzia ottimale può provenire soltanto da dati ampi, per cui il premio puro per un autocarro che circola a Caltanissetta, a titolo esemplificativo, non potrebbe essere stimato dalle singole imprese, dovendosi invece valutare con riferimento all'impresa nazionale nel suo assieme.

All'interno di questo v'è poi il problema dei caricamenti, che sono stati stabiliti in percentuale sui premi puri, sicchè occorrerà vedere se sia o non sia corretto considerare il caricamento quale percentuale di un premio puro, che può salire o scendere secondo parametri indipendenti dai costi di gestione, talchè la forbice che ne deriva, in futuro, potrebbe risultare eccessivamente favorevole per le imprese o per gli agenti o, al contrario,

troppo onerosa. Vorrei sapere se su questo argomento è possibile introdurre concetti diversi.

Per quanto riguarda la SOFIGEA, è stato già accennato il problema. Io ritengo di dover chiedere alla Commissione, in particolare, a chi ritenga che queste imprese amministrative, una volta risanate, debbano essere affidate. Non potrebbero certo rimanere in proprietà delle società che attualmente le gestiscono, altrimenti il bilancio di questa SOFIGEA si avvantaggerebbe di un patrimonio che non appartiene a queste imprese.

D'altro lato, credo che il legislatore, a suo tempo, abbia scelto la SOFIGEA proprio per non gravare sulle finanze dello Stato. Devo, comunque, dichiararmi contrario ad una loro attribuzione allo Stato o a delle compagnie straniere.

Una struttura sana di un'impresa operante sul mercato, risanata con tanti sforzi, potrebbe facilmente risultare appetibile per una società straniera che volesse installarsi nel nostro Paese.

Avrei piacere che i membri della Commissione esprimessero la propria opinione su questo tema e, in particolare, sulla domanda posta dal senatore Felicetti: se è vero, cioè, che le gestioni finanziarie sono quelle che consentono il riequilibrio dell'andamento delle imprese, dato che mi interessa conoscere il parere della Commissione anche per quanto riguarda il margine della RCA, tema sul quale si è molto discusso, in relazione ai meccanismi di costituzione del margine in regime di inflazione, riferiti, in particolare, ad un prodotto che viene venduto a prezzi autorizzati o amministrati; non vorrei, comunque, entrare nella problematica dei prezzi sorvegliati, che certamente sono stabiliti discrezionalmente.

In questo sistema di rendimenti finanziari in periodo di inflazione, vorrei sapere, dunque, quali siano gli impatti sul settore della RC-Auto di questa dialettica tra finanza e gestione tecnica.

FILIPPI. Cercherò di rispondere sinteticamente soprattutto per la parte che coinvolge i lavori svolti dalla Commissione da

me presieduta in questi anni, facendo una breve premessa di carattere generale.

La Commissione di studio è prevista dalla legge come organo consultivo del Ministro su alcune materie: in particolare, sulle tariffe e sul decreto ministeriale sui caricamenti. In generale alla Commissione sono stati prospettati una serie di argomenti più ampi: abbiamo in questi anni esaminato e discusso argomenti assai più vasti e si è parlato di un ampliamento dei compiti di questa Commissione rispetto a quelli espressamente previsti dalla legge. Infatti, nel corso di questi cinque anni, a livello di studio, la Commissione si è più volte occupata di argomenti più ampi rispetto a quelli previsti dalla legge n. 39.

Per quanto riguarda il ramo vita — si tratta di un argomento non previsto dalla legge tra le competenze della Commissione — la mia osservazione sull'importanza dell'attuazione della direttiva comunitaria faceva riferimento alle condizioni del mercato e non voleva attribuire alla sola direttiva una funzione determinante nello sviluppo del mercato, ma considerarla una condizione indispensabile perchè possa verificarsi uno sviluppo del mercato, nel senso che nel settore confronti dell'assicurato sono a lungo termine (venti, trenta, quaranta, cinquanta anni). In assenza di un controllo efficiente, di una disciplina aggiornata, è pericoloso che le compagnie possano assumersi impegni di quella portata.

FELICETTI, senatore. Per le cauzioni non c'è alcuna normativa in atto.

FILIPPI. Per fortuna nel ramo cauzioni il rischio è di durata breve. Nel ramo vita, invece, vi sono impegni assunti per decenni ed è chiaro che un riequilibrio del mercato presuppone una modifica del prodotto assicurativo che viene offerto. Un passo avanti è stato fatto con polizze indicizzate, ma molto resta da fare soprattutto in periodo di inflazione: cioè, si presuppone che a monte ci siano compagnie in grado di rispondere nei confronti degli assicurati ad impegni pluriennali.

Per quanto riguarda le modifiche normative, accennavo già all'inizio al fatto che abbiamo alcuni perfezionamenti da apportare all'attuale sistema, così come possiamo anche prospettare ampie ipotesi di modifiche per il futuro. Le modifiche da apportare all'attuale sistema in alcuni casi possono essere individuate, mentre per quelle più ampie, che concernono il futuro mercato assicurativo, preferirei prima eventualmente sviluppare una consultazione nella Commissione RCA e presentare poi una memoria scritta, perchè diversi argomenti non sono stati ancora oggetto di ampio dibattito e, pertanto, non mi sento di esprimere un'opinione comune. Preferirei ad esempio presentare una memoria scritta sul danno biologico, sull'estensione delle garanzie offerte dall'assicurazione.

Circa i metodi di determinazione della tariffa essi vanno interpretati alla luce dell'attuale regime normativo ed inquadrati nella situazione del mercato. Credo che perfezionamenti siano possibili; sostanzialmente però l'attuale costruzione della tariffa risponde in modo equilibrato e soddisfacente alla situazione odierna.

Per quanto riguarda il premio puro, ho già detto prima, e sono contento che sia stato confermato anche in molti interventi in proposito, che non c'è dubbio che a parità di prestazioni che le compagnie per legge sono chiamate a fornire all'utenza debba corrispondere parità di premio. Sarebbe distortivo per il mercato creare premi puri differenziati che comunque ogni anno darebbero luogo a problemi di riequilibrio per motivi derivanti da spostamenti di portafoglio. In questo senso l'attuale normativa forse potrebbe essere più esplicita; alcuni hanno sollevato problemi di legittimità dando interpretazioni unilaterali, ma la normativa sicuramente potrebbe essere più esplicita nel formulare l'esigenza di una tariffazione di premio puro generalizzato.

Sono sempre stato perplesso, invece, circa l'opportunità di una modifica che induca a eliminare la domanda da parte delle compagnie e a demandare interamente al CIP la formulazione del premio puro, per un motivo molto semplice: la tariffa del CIP non si

fonda esclusivamente su dati storici, cioè del conto consortile, ma è una tariffa che, partendo da un'analisi storica offerta dal conto consortile, deve tener conto di alcune proiezioni nei periodi successivi. Quindi, nel formulare ipotesi per un periodo successivo, ritengo che sia importante un confronto tra quelle che sono le previsioni, gli orientamenti che si ritengono possibili nel mercato in base alle informazioni di cui dispongono le imprese e quelli che possono essere offerti, invece, dalla Commissione, cioè da un gruppo di esperti che sulla base di diversi elementi fa una verifica. Se la tariffa fosse esclusivamente dedotta dall'analisi dei costi storici, dovrebbe essere abolita la domanda dell'impresa e sarebbe sufficiente l'elaborazione del conto consortile. La tariffa invece si fonda, in realtà, sul dato storico e su una grossa componente di previsioni. È nella valutazione di tutti gli elementi che compongono questa previsione che penso sia importante acquisire anche dati che possono essere elaborati dalle compagnie.

Per quanto riguarda i caricamenti, sono d'accordo sull'opportunità di una differenziazione per restituire una maggiore concorrenzialità sul mercato.

FELICETTI, *senatore*. Anche se non si riflette sulla determinazione tariffaria.

FILIPPI. Fra le altre è stata approvata una tariffa con caricamento minore al limite massimo. Già oggi abbiamo infatti previsto due fasce di caricamento differenziati. Riferendomi all'osservazione che è stata fatta dall'onorevole Amabile, sul calcolo del caricamento in percentuale sul premio o in cifra assoluta, devo dire che il caricamento riflette in parte costi praticamente proporzionati ai premi: infatti, ad esempio, tutte le spese di liquidazione sono strettamente collegate alla dimensione del premio e dei danni (le spese per liquidare i sinistri che dovranno essere coperte con quel premio coprono il 18 per cento dei danni stessi), mentre è ovvio che la parte delle spese generali non è in funzione dell'ammontare del premio. Probabilmente, questo problema può trovare una soluzione

più equilibrata con la formulazione di una serie di scaglioni differenziati. Attualmente sono stati introdotti due scaglioni di carico; in futuro forse se ne introdurranno in numero maggiore.

A M A B I L E , *deputato*. Gli scaglioni dovrebbero essere più bassi.

F I L I P P I . Tutto questo discorso vale nella misura in cui si può lavorare al di sotto del tetto del 32 per cento di incidenza di caricamento sul premio.

Sempre in tema di tariffa vorrei riferirmi al campo della gestione finanziaria e del risultato industriale. È assolutamente evidente che isolatamente il risultato industriale del ramo RC-Auto è da considerarsi negativo. Dobbiamo a monte decidere se il frutto dell'investimento della riserva sinistri, riserva premi, che non influisce sul risultato industriale, deve essere destinato agli assicurati, ai danneggiati o agli azionisti. A me pare ovvio che il frutto della riserva premi e della riserva sinistri, che è costituito da denaro degli assicurati e dei danneggiati, deve riflettersi sul premio di tariffa a vantaggio degli assicurati. Quindi, è ovvio che, essendo oggi il rendimento finanziario grosso modo corrispondente al 20 per cento del premio di tariffa, solo sommando questo 20 per cento del rendimento finanziario si arriva ad un risultato positivo. Direi che in un periodo di inflazione, in cui la componente finanziaria assume un peso nominale molto elevato, il risultato tecnico industriale di un servizio assicurativo è per definizione in perdita e viene riequilibrato da questa massa di interessi, di frutti che vengono precepiti nella gestione del denaro degli assicurati. Questo mi sembra pacifico. Siamo sempre stati in contrasto con il mercato per quanto riguarda il *quantum* di questo rendimento, ma il principio mi pare che sia assolutamente accettato da tutti; la discussione potrà vertere sul *quantum* del rendimento medio.

Per ciò che attiene al problema della SOFIGEA, sarei piuttosto restio a porre mano a delle modifiche legislative per prolungare il periodo d'intervento con l'extracaricamento

previsto dalla legge da tre a sei anni, mentre penso sia fondamentale il principio della rotazione di queste società che entrano nella SOFIGEA e che, quindi, sia essenziale che la società risanata o che ha raggiunto livelli soddisfacenti ritorni sul mercato e si crei spazio per nuove assunzioni. La SOFIGEA non può continuare ad assumere compagnie senza liberarsi di quelle risanate. Per quanto riguarda la cessione al mercato delle compagnie risanate, non ho preclusioni, dobbiamo sempre più proiettarci a livello di mercato europeo; pertanto, non vedo come possano sorgere inconvenienti nel funzionamento del mercato italiano se una compagnia straniera, invece di partecipare indirettamente, interviene sul nostro mercato attraverso l'acquisto di una compagnia della SOFIGEA, operando insieme a livello di mercato comune ed essendo proiettate le nostre compagnie sull'estero. Non penso che questo possa creare turbative, anche perchè il corrispettivo della cessione delle compagnie va a beneficio dell'intero mercato entrando nel bilancio della SOFIGEA, che è una specie di consorzio che rappresenta tutto il mercato. Comunque, è chiaro che la SOFIGEA dovrà farsi carico di cedere le imprese risanate a persone serie, in grado di gestire le compagnie correttamente, sia nel caso che la cessione avvenga sul mercato italiano, sia che avvenga su quello internazionale; non riesco a vedere ostacoli se si fa in modo di cedere le compagnie a persone in grado di gestirle con elevata professionalità e correttezza.

Per quanto riguarda i massimali, l'ipotesi del raddoppio dei massimali è già stata fatta in base ad una documentazione disponibile; il gradiente che porta dagli attuali minimi di legge ad un massimale di 100-50-10 milioni, che è già stato determinato dalla Commissione sulla base delle statistiche passate, è pari al 13 per cento. È chiaro che la variazione dell'attuale massimale minimo comporta variazioni del costo medio dei sinistri. Nel precedente provvedimento di aumento dei massimali si era tenuto conto di un effetto indotto di lievitazione del costo medio provocato da questo trasferimento di portafoglio da una classe di massimali all'altra. Questa vol-

ta invece l'aumento dei massimali interviene nel corso del periodo di validità delle tariffe fissate dal CIP e quindi ci si riferirà al solo coefficiente di adeguamento per variazione del massimale senza tener conto di questo effetto di trascinamento, per cui, a febbraio, in occasione della nuova tariffa, bisognerà valutare, in base ai dati che sono stati rilevati, se e in quale misura si può valutare questo effetto.

Non dimentichiamo che quando è stato fatto il precedente provvedimento dei massimali eravamo in presenza di una frequenza di sinistri assai elevata — si parlava di una frequenza del 26-27 per cento — e quindi questo effetto era sicuramente più sensibile di quello che può essere ipotizzato oggi, in presenza di una frequenza di incidenti che è al di sotto del 15 per cento. Pertanto, di fronte a questa diminuzione generalizzata della frequenza del sinistro è probabile che il fenomeno di trascinamento si sia attenuto. Comunque, in questa prima fase non se ne tiene conto e nelle prossime tariffe bisognerà vedere come questo trascinamento si è manifestato. Faccio presente che la tariffa già comprende una stima del costo dei massimali di 300 milioni, però è formulata sulla base di campioni estremamente limitati; attualmente viene tariffato un 33 per cento in più del massimale di 100 milioni, però il campione è chiaramente poco significativo. Se ci fosse un passaggio effettivo di tutto il mercato al massimale di 300 milioni probabilmente le statistiche verrebbero profondamente modificate.

Questo suggerisce anche una certa gradualità nello spostamento di tali massimali: sul raddoppio dei massimali abbiamo tutta l'evidenza empirica dei risultati; potremmo fare un successivo raddoppio nei prossimi anni in modo da avvicinarci gradualmente all'obiettivo di un massimale europeo.

Si è parlato di modifiche fondamentali e di modifiche urgenti.

Ci sono molte modifiche urgenti, che potranno formare oggetto di un'apposita memoria. Ne segnalo una che viene in mente immediatamente parlando di massimali, ed

è quella dell'adeguamento della normativa del fondo vittime. Probabilmente, per errore del legislatore, nel fondo vittime è stato indicato il massimale del risarcimento per sinistro causato da veicolo non identificato in cifra assoluta e non ancorata alla tabella dei massimali, per cui oggi noi abbiamo la tabella dei massimali che cresce e l'intervento del fondo vittime per tali risarcimenti che rimane bloccato a 15 milioni per persona danneggiata. Questa, ripeto, è probabilmente un'omissione della legge originaria che dovrebbe essere rimossa.

Ad ogni modo, vi è tutta una serie di piccoli aggiustamenti, direi quasi tecnici, che devono essere introdotti nell'attuale normativa. Potremmo formularne tutta una elencazione e trasmetterla con un'apposita memoria.

Ci sono, invece, problemi più ampi di modifica all'attuale sistema, di ipotesi che possono essere fatte e che si ricollegano anche allo sforzo di una diversa considerazione e di diversa determinazione del danno, di diversa rilevanza della colpa del risarcimento del danno; tutti argomenti che richiedono, però, approfondimenti e documentazioni che non sono in grado al momento di offrire.

Altro problema che è stato sollevato è quello del margine di solvibilità. Io ritengo che tale margine abbia costituito il punto di svolta nel settore assicurativo italiano e penso, quindi, che quella del margine di solvibilità sia una strada da percorrere. Del resto, vediamo che anche altri settori si stanno orientando in questa direzione. La direttiva comunitaria per quanto riguarda il controllo delle banche sta introducendo, sostanzialmente, una serie di parametri che, sebbene più articolati, riflettono praticamente quei rapporti tra voci dell'attivo e voci del passivo.

Quindi, direi che il meccanismo è senz'altro da valutare positivamente. Naturalmente, in periodi di forte inflazione il sistema del margine richiede alcuni aggiustamenti per consentire un equilibrato sviluppo delle imprese; però non credo che l'inflazione debba mettere in discussione il meccanismo, che anzi, proprio nei momenti di inflazione, diventa essenziale strumento di controllo del settore. Quello che potremmo dire è che certamente

diventa incompatibile la sovrapposizione del margine di solvibilità con il vecchio sistema di cauzionamento. Del resto già la legge ne prevede il superamento ed io mi auguro che in tempi brevi vi possa essere il superamento di questa situazione di sovrapposizione di due sistemi di controllo che sono in aperta contraddizione. Peraltro, ritengo che il problema avrà naturale soluzione nei prossimi anni, anche perchè, quando è stata varata la legge n. 295, si erano fatte ipotesi di trasformazioni delle attività delle imprese più lente rispetto a quelle che di fatto, anche grazie all'inflazione che si è verificata nel mercato, vi sono state.

Quindi, oggi, il problema dell'adeguamento della composizione degli attivi patrimoniali alla disciplina della legge n. 295 è quasi compiuto per la maggior parte delle imprese, per cui si dovrebbe arrivare in tempi molto brevi al superamento di questo doppio sistema che sta creando grossi inconvenienti.

Devo fare ancora un breve cenno al problema degli agenti.

Come ho già accennato, sono convinto che il problema della distribuzione nei prossimi anni costituisce un punto cruciale del sistema assicurativo. Pertanto, occorre darsi carico del problema del riequilibrio di questo settore. Più approfondiamo l'argomento e più ci rendiamo conto che lo conosciamo troppo poco; abbiamo pochi elementi conoscitivi. Perciò credo che un lavoro serio dovrebbe partire da un'accurata indagine sulla vera distribuzione e sulla situazione dei diversi punti di vendita.

Credo, pertanto, che sarebbe opportuno iniziare un'indagine sui problemi del settore della distribuzione. L'albo degli agenti può offrire un punto di partenza ottimo per fare un'indagine e vedere effettivamente quali sono gli attuali squilibri, i problemi che si incontrano a livello delle agenzie e quindi solo sulla base di un'accurata rilevazione dei dati formulare proposte di incentivo o di modificazione delle attuali strutture.

Penso che nella situazione odierna, prima di introdurre così, un po' al buio, degli strumenti e degli incentivi al riequilibrio, occorre sviluppare una raccolta di dati e sulla base di questi dati e di queste cifre vedere quali possono essere le strade più idonee per superare il problema. L'albo degli agenti, ripeto, ci offre la base di partenza per inviare questionari agli agenti e alle imprese e per raccogliere questa serie di informazioni.

A M A B I L E , *deputato*. Professor Filippi, le volevo chiedere solo un particolare. Siccome lei ha accennato, a proposito della SOFIGEA, che la stessa dovrà vendere le imprese al fine di ricostituire una propria disponibilità, allora, posto che in effetti la SOFIGEA funge da stanza di compensazione fra i bilanci delle singole società controllate, è possibile riferire l'extracaricamento, non tanto al bilancio delle singole società, ma al bilancio della stessa SOFIGEA, che in sostanza rappresenta il consolidato delle perdite che si verificano anno per anno, con ciò superando il limite dei tre anni, ma anche riducendo l'importo in funzione del fatto che la SOFIGEA andrà a vendere le singole società risanate?

F I L I P P I . Fino ad oggi la valutazione dell'extracaricamento è sempre stata fatta con verifica *ex post* degli oneri sopportati dal mercato per il risanamento delle compagnie. Quindi il problema non si è ancora posto perchè abbiamo sempre ragionato *ex post* sulla base dei risultati e degli oneri sopportati.

A M A B I L E , *deputato*. Ma occorrerebbe farlo *ex post* non tanto con riferimento alla singola società limitatamente a tre anni, quanto — sempre *ex post* — con i riflessi di tutte le società che la SOFIGEA gestisce, che comportano un risultato finale, e su questo parametrare; con ciò superando il limite dei tre anni perchè, fino a quando la SOFIGEA

COMITATO PARITETICO

12° RESOCONTO STEN. (1° giugno 1982)

avrà una perdita, certificata, verificata, controllata — ovviamente senza regalare nulla all'utenza — occorrerà arrivare a questo tipo di rapporto: se esiste una società più disastrosa, che ha bisogno di un periodo di cinque anni, essa darà effetti negativi per cinque anni; ma un'altra che si possa risanare prima non produrrà effetti negativi sul bilancio consolidato finale della SOFIGEA in termini più brevi.

F I L I P P I . Ma in questo bilancio consolidato potrebbero anche confluire i benefici derivanti dalla vendita della società risanata.

A M A B I L E , *deputato.* È chiaro che tutto ciò che si realizza va ad abbattere le esigenze dell'extracaricamento: mi sembrerebbe un sistema di miglioramento ed anche di garanzia. Se su questo, anche in futuro, si potesse avere un approfondimento. . .

F I L I P P I . Il problema non si è posto ancora perchè non abbiamo avuto il superamento di tale limite: è chiaro che il limite di tre anni è posto dalla legge nei confronti di tutti, anche della singola impresa che interviene sulla singola società. Quindi il riferimento ai tre anni deve essere in qualche modo quantificato, per non creare disparità di trattamento; ma bisognerà vedere, nei bilanci consolidati, quali siano gli oneri dei tre anni di caricamento e quali altri. Si può approfondire.

G H E R A R D I . La domanda posta dal senatore Felicetti in ordine ad una maggiore attenzione, da parte della nostra Commissione, ai problemi del trasporto industriale con caratteristiche di particolare pericolosità, merita un momento di riflessione e di studio più approfondito. Penso però che, da qualche anno, viaggino su strada merci pericolosissime con massimali che, ancorchè aggravati, non sono assolutamente sufficienti a garantire i singoli utenti della strada da fatti catastrofici.

Vi era poi un problema — non so se ho ben capito — sollevato dall'onorevole Amabile e riguardante la questione della riqualificazione della riserva nell'ipotesi di un primo multiplo del massimale, cioè del suo raddoppio, e poi di eventuali ulteriori multipli, per avvicinarci alla legislazione europea. Non ho capito, cioè, se la domanda riguardava l'effetto del trascinarsi oppure la riqualificazione della riserva sul piano assicurativo per il futuro.

P R E S I D E N T E . Io non posso che dichiarare — e credo di esprimere l'opinione di tutti i colleghi del Comitato — che questa è una di quelle audizioni nelle quali si verifica il detto di un famoso politico: « Parlar breve in tempi brevi »; tutto è stato cioè molto condensato, molto contenuto, e quando si è finito di dire quello che si sapeva, quello che era essenziale, la riunione è terminata, avendo noi immagazzinato una gran quantità di notizie interessanti e preziose per chi dovrà stendere la relazione.

Non sta certo al Presidente esprimere dei pareri: tra l'altro il Presidente è un acceso mercantile e potrebbe avere qualche opinione non del tutto conforme a proposito delle tariffe. Alcune questioni sono state illustrate in partenza dal professor Filippi e sono state subito ribattute da considerazioni scaturite dallo stesso discorso. Mi sembra che il mercato, che è essenzialmente importante, continui a camminare: si tratta di adeguarsi al cammino rapido da esso percorso. Però mi sembra che, da quanto sentito, sia venuto un monito di sapore manzoniano: « *Adelante*, sì, ma con giudizio », nel senso di operare, per non sconvolgere un mercato di per sé piuttosto difficile, attraverso un adeguamento di massimali che va pur effettuato. Credo che questo sia da segnalare a chi farà la relazione. Adeguare i massimali in tempo utile, seguendo cioè i tempi di mercato, ma con un certo giudizio e — quando del caso — ricorrendo ad alcuni artifici e all'utilizzo di riserve.

Proprio uno degli ultimi interventi ha posto in risalto l'incidenza di certe riserve, non soltanto a favore di un certo modo di gestione, ma a favore di certe fasi transitorie e di certi modi di essere del mercato che la Commissione ministeriale ha contribuito ad adeguare alle nuove dimensioni, a correggere nelle strutture che tali dimensioni volevano, a rendere non dico chiaro, ma meno difficile da capire per chi è estraneo alla materia. Questo è un grosso sforzo che si sta compiendo e che credo dobbiamo continuare a compiere.

Ringrazio quindi i nostri ospiti per i risultati da loro oggi consentitici, e dichiaro conclusa l'audizione.

Se non vi sono osservazioni, il seguito dell'indagine conoscitiva è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 17,40.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici

DOTT. ANTONIO RODINO DI MIGLIONE