

JAR-19  
R. 8999

132

Dott. IGNACIO HERNANDO DE LARRAMENDI Y DE MONTAÑO

## Situazione del mercato assicurativo inglese

ESTRATTO DA ASSICURAZIONI

istoria di diritto, economia e finanza delle assicurazioni private

Anno XVI - Fasc. 6

REDAZIONE - DIREZIONE - AMMINISTRAZIONE

presso ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI

ROMA - Via Salaria 58

132

Dott. IGNACIO HERNANDO DE LARRAMENDI Y DE MONTIANO

## Situazione del mercato assicurativo inglese

ESTRATTO DA ASSICURAZIONI

Rivista di diritto, economia e finanza delle assicurazioni private

Anno XVI - Fasc. 6

REDAZIONE — DIREZIONE — AMMINISTRAZIONE

presso l'ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI

ROMA • Via Salaria 65

In Inghilterra l'assicurazione è l'industria nazionale per eccellenza. Può darsi che dal punto di vista quantitativo ve ne siano altre più potenti, ma non ve n'è nessuna che abbia le tradizioni e che sia così radicata nel carattere inglese come quella assicurativa. Lo spirito commerciale, caratteristico di questo paese, si trova nell'ambiente più adatto per svolgere la sua attività nel campo assicurativo, e ciò fa sì che il prestigio dell'istituzione fra il pubblico sia generalmente molto più elevato di quello che esiste in qualsiasi altra parte del mondo.

Nel campo dell'assicurazione in generale il momento attuale presenta nel Regno Unito, indipendentemente dal riflesso concreto su ciascun ramo, le seguenti caratteristiche :

1) *Inflazione*. — Questo fenomeno economico è uno dei più dannosi per l'assicurazione : a) per lo squilibrio che produce in molti dei presupposti sui quali poggiano le basi tecniche dei contratti, il che si verifica in particolar modo per i contratti di ass. contro la responsabilità civile, o di ass. automobilistiche, o di riassicurazione per eccesso sinistri, in seguito all'elevatezza delle spese generali che non possono essere sempre compensate da un parallelo incremento della produzione ; b) dalla diminuzione effettiva della cifra dei capitali assicurati, in rapporto alla svalutazione della moneta ; c) dalle spese sostenute dalle agenzie per rivalutare i contratti che non coprono più il valore complessivo del rischio ; d) e, di grande importanza e in primo luogo, la diffidenza che genera nel pubblico il pagamento di un prezzo con un valore monetario effettivo per ricevere, forse, un prezzo nominalmente equivalente, ma con un valore effettivo ridotto. Poiché, fortunatamente, l'inflazione non ha raggiunto in questo paese punto molto acuto, parecchie delle suddette conseguenze non si sono verificate in tutta la loro intensità, o quanto meno hanno trovato un compenso nell'abilità degli assicuratori. Ciò nonostante, vedremo in seguito come le conseguenze non siano state così irrilevanti come qualcuno potrebbe pensare.

2) *L'attività di nazionalizzazione*. — Non si può negare che l'assicurazione occupi nell'ambito delle istituzioni economiche una posizione privilegiata, e' che la tendenza favorevole ad una sua nazionalizzazione, che in qualche momento si è manifestata, è stata del tutto abbandonata dopo il discorso di Sir Stafford Cripps del 1946, allorchè questi riaffermò dimenzi al Parlamento, all'atto dell'introduzione della nuova legge sulla compagnia di assicurazione, l'efficacia dell'assicurazione privata e gli inconven-

nenti di una sua nazionalizzazione. I motivi di questo trattamento preferenziale possono riassumersi come segue: a) riconoscenza per i servigi resi durante la guerra, quando gli investimenti effettuati dagli assicuratori in prestiti allo Stato raggiunsero l'8 1/2% del loro ammontare complessivo, vale a dire 600 milioni di sterline, e quando i beni delle compagnie inglesi negli Stati Uniti servirono a garantire un prestito negoziato con questo paese nei primi tempi del conflitto, allorché non era stata ancora votata la legge affitti e prestiti. Attualmente, gli utili conseguiti dagli assicuratori negli Stati Uniti procurano al governo un buon quantitativo di dollari, che quest'ultimo compensa con lire sterline pagabili in Inghilterra; b) il pericolo di perdere il mercato interno, pericolo che potrebbe presentarsi in caso di nazionalizzazione o di una politica di accentuato intervento da parte del governo, sia per la mancanza di fiducia del pubblico straniero verso la nuova situazione degli assicuratori, per cui si teme che la loro posizione indipendente sia sostituita da un'altra posizione in cui i fattori politici si aggiungano a quelli commerciali; sia per la preferenza che gli elementi interessati all'assicurazione di qualsiasi paese potrebbero dare a stipulazioni con imprese private, anziché pubbliche; sia, infine, per il pericolo di contagio della politica nazionalizzatrice con nocume per gli interessi inglesi; c) la tradizione assicurativa che fa conoscere agli inglesi la vera natura dell'istituzione e la necessità sentita da quest'ultima di un'ampia estensione internazionale e di un grande contributo dell'iniziativa umana, ambedue difficilmente conseguibili con il monopolio nazionale.

Ciò nonostante, la politica laburista colpisce l'assicurazione indirettamente, nel senso che, ad esempio, stimola in seno alle grandi imprese nazionalizzate la tendenza all'autoassicurazione; e se l'azione intrapresa in questo senso dal *National Coal Board* dovesse estendersi ad altre imprese consimili, sia adesso che nel futuro, il campo di attività degli assicuratori potrebbe restringersi in maniera sensibile.

3) *Legislazione sociale*. — L'attuazione del piano di sicurezza nazionale può minacciare sotto molti aspetti la situazione dell'assicurazione, sottraendo al campo dell'attività privata assicurazioni come quella contro gli infortuni sul lavoro e influenzo sulle assicurazioni popolari, vita e malattie, in quanto può alterare profondamente la loro situazione.

4) *Diminuzione del saggio d'interesse*. — Questo fenomeno universale, che è indubbiamente in strettissime relazioni con l'inflazione, a che in gran parte non dipende dalla volontà del governo, ma in maniera rilevante dalla situazione obiettiva del mercato, ha ripercussioni molto gravi per le compagnie d'assicurazione, le quali, per le loro funzioni capitalizzatrice nel ramo vita e per l'intrinseca necessità di costituire delle riserve che evitino l'instabilità economica negli altri rami, sono organismi fondamentalmente d'investimento; e nel caso del ramo vita ad un tasso obbligato d'interesse che ogni giorno diventa più difficile mantenere.

Se queste sono le circostanze di carattere generale che l'assicurazione

inglese deve attualmente fronteggiare, la situazione si presenta molto diversa per ciascun ramo, poiché sotto il nome di assicurazione è compreso un vasto e complesso campo contrattuale con caratteristiche molto diverse e ragioni differenti e perfino contrarie agli stessi fenomeni esterni. La terminologia assicurativa inglese raccoglie in parte questa distinzione, chiamando (con alcuna eccezione) « assurance » l'assicurazione sulla vita e « insurance » gli altri rami, determinando così una chiara differenziazione che si giustifica per molti punti.

L'esame generale della situazione di alcuni rami, che iniziamo qui di seguito, ci consentirà di integrare la visione generale che abbiamo presentato.

#### I. — ASSICURAZIONE SULLA VITA.

A prima vista può sembrare, soprattutto nei paesi dove il fenomeno inflazionistico non è acutizzato, che l'assicurazione sulla vita sia favorita dall'esistenza dell'inflazione sul mercato economico nazionale. Non si può negare che questa forma d'assicurazione è una delle forme che possono resistere meglio a questa vera calamità pubblica; tuttavia, quando si osservi attentamente la situazione balza fuori la realtà, e cioè che l'inflazione non è favorevole in nessun modo.

L'assicurazione ordinaria sulla vita rappresenta in Inghilterra una forza considerevole, e pur senza raggiungere le proporzioni gigantesche di quella nordamericana, ha una importanza straordinaria nella vita inglese ed il suo attivo costituisce una voce importante dell'attivo complessivo dell'industria assicurativa.

Gli aspetti che maggiormente ci interessano nello studio di questo ramo sono quattro, e precisamente: a) produzione e capitali assicurati; b) andamento dei sinistri; c) investimenti; d) funzione nell'attuale situazione economica. Lo studio di questi aspetti ci può dare un'idea abbastanza chiara della reale situazione di questo ramo.

a) *Produzione e capitali assicurati*. — Il dato che per primo interessa di più nello studio di qualsiasi ramo d'assicurazione è lo stato attuale della produzione. Non è molto facile raccogliere dati statistici sull'assicurazione inglese sulla vita; non per l'anno 1947, il che sarebbe impossibile, ma per il 1946 ed anni precedenti. Le ultime statistiche complete si riferiscono al 1937, ma queste non ci interessano. Il dato che si può avere più facilmente è la cifra dei nuovi contratti durante l'anno, cifra che le compagnie comunicano molto rapidamente e che si può conoscere nella ... interruzione per il 1947.

Nel 1947 la cifra dei nuovi contratti stipulati dalle compagnie d'assicurazione nel Regno Unito raggiunse 497.500.000 sterline. Ciò rappresenta un aumento di 123 milioni rispetto all'anno precedente, di 297 milioni rispetto al 1946, di 651 milioni rispetto alla produzione media degli anni di

guerra 1940-44 e di 264 milioni rispetto alla media degli anni 1936-37 e 38, ultimi anni normali.

La prima impressione che producono queste cifre è nettamente ottimista. Lo straordinario incremento che rivelano fa pensare, o che l'inflazione non abbia avuto alcuna ripercussione sul ramo, o che la ripercussione si sia avuta in senso molto favorevole. Poiché per avere un'idea chiara non è sufficiente conoscere le cifre assolute, ma è essenzialmente indispensabile fare dei raffronti, utilizzeremo come guida gli indici dei prezzi dal 1938 in poi. L'inflazione è un fenomeno che non ha radici nell'aumento della circolazione fiduciaria, come credono molti, ma nella sproporzione fra questa e la ricchezza nazionale che può dipendere sia dall'aumento della prima che dalla diminuzione della seconda, e che generalmente dipende da ambedue. Lo studio dell'effettivo stato di inflazione esistente in un paese richiede anzitutto la soluzione di problemi molto complicati che non possono essere trattati come si conviene in un semplice articolo. In mancanza di ciò, possiamo esser certi che l'indice dei prezzi costituisce uno degli elementi che maggiormente ci avvicina alla realtà e che nel nostro caso, inoltre, è l'elemento più interessante.

In questo ramo il volume complessivo dei premi non ha raggiunto il volume che avrebbe dovuto corrispondere, di regola, alla diminuzione di valore della moneta: ciò nonostante possiamo constatare come la differenza, che nell'esercizio 1947 si è ridotta notevolmente, non è molto forte, e come l'andamento di questo ramo può essere considerato, in definitiva, altamente soddisfacente.

Anni	Indice dei prezzi all'interno del paese
1938	100 %
1939	101 %
1940	101 1/2 %
1941	103 1/2 %
1942	105 1/2 %
1943	108 %
1944	110 %
1945	110 1/2 %
1946	112 %
1947	114 %

Questa tabella potrà servirci per il confronto delle cifre di produzione in tutti i rami che esamineremo successivamente, ma nei suoi confronti dobbiamo fare una riflessione, e cioè che le cifre dei premi delle assicurazioni inglesi non possono essere messe tutta a confronto con quest'indice dei prezzi all'interno del paese, poiché le cifre della produzione all'estero sono molto importanti.

### Situazione del mercato assicurativo inglese

I coefficienti per le cifre della produzione che conosciamo, prendendo come base la media del triennio 1936-38, sono i seguenti:

media	36-38	100 %
*	40-44	63 %
*	1945	85 %
*	1946	160 %
*	1947	218 %

L'impressione ottimista a cui abbiamo accennato in precedenza può accresciersi se si tien conto di queste cifre. La cifra corrispondente al 1947 indica che il fenomeno inflazionistico è stato superato nella produzione dei contratti e che le cifre, sia in senso assoluto che in senso relativo, sono superiori a quelle registrate nel periodo prebellico.

Ciò nonostante un esame più approfondito della situazione fa sì che, pur non disconoscendo l'efficacia del lavoro svolto dalle compagnie assicuratrici, si avverte come la situazione non sia così rossa come può sembrare.

Se in mancanza delle cifre dei capitali complessivamente assicurati, ricorriamo alle cifre dei premi complessivamente incassati dalle compagnie e che in via approssimativa corrispondono ai capitali assicurati in vigore, possiamo provare quanto abbiamo esposto in precedenza.

Anni	Premi annui (ad eccezione dei premi unici) in sterline	Indice riferito al 1938
1938	85.500.000	100
1939	87.200.000	102
1940	88.000.000	103
1941	89.500.000	104,7
1942	93.000.000	108,8
1943	98.000.000	114,7
1944	100.500.000	117,5
1945	106.600.000	124,6

Per quanto può indicare di squilibrio monetario, questa situazione riguarda gli assicurati, più che le compagnie d'assicurazione, e principalmente la funzione sociale che adempie l'assicurazione sulla vita, funzione che indubbiamente adempie in misura minore. Per gli assicuratori il danno è molto limitato, poiché le somme che essi dovranno pagare in caso di sinistro o di scadenza sono nominali o identiche a quelle stipulate, e lo squilibrio fra le provvigioni da gravare su tutti i contratti e le spese effettive provocate dalla diminuzione nel valore della moneta ha potuto essere parzialmente compensato con un'organizzazione più efficiente e con l'impiego di poco personale, data la scarsità che di questo esiste attualmente.

Circa i dati che riportiamo qui di seguito, possiamo rilevare come in effetti già esistesse nel 1946 un aumento del coefficiente di spese generali in misura ancor più sensibile di quello registrato nell'anno successivo, dato che nella cifra del 1946 sono comprese le spese di produzione non contemplate nel 1947, spese che alterano il rapporto totale.

Anni	Spese	Coefficiente rispetto ai premi incassati nell'anno
1938	12.750.000	15 %
1939	12.300.000	14,1 %
1940	11.400.000	12,9 %
1941	11.700.000	13 %
1942	11.830.000	12,8 %
1943	12.000.000	12,3 %
1944	12.100.000	12 %
1945	13.100.000	12,3 %
1946	18.000.000	15 %

b) *Sinistri.* — I problemi che angustiano l'assicurazione inglese sulla vita non riguardano l'andamento dei sinistri, come avviene per la maggior parte degli altri rami. Gli effetti della sinistralità non furono gravi durante il conflitto, e presentemente, con l'interesse sempre più vivo per l'igiene pubblica e con i meravigliosi ritrovati della scienza medica, si spera che continuino a non dare preoccupazioni. E ciò non perché il prolungamento della vita umana sia tanto sensibile, come suppone qualcuno, giacché la manifestazione più spettacolare di essa è la diminuzione della mortalità infantile che non ha nessun rapporto con l'assicurazione. In relazione alla mortalità sorgono attualmente per l'assicurazione sulla vita due problemi, e precisamente: il problema del rischio aeronautico ed il problema del rischio della bomba atomica, che è un rischio per la sua natura catastrofico; a quest'ultimo può essere paragonato il rischio assunto nelle assicurazioni di un insieme di determinate eventualità, come avvenne nella catastrofe di Texas City che causò gravi perdite agli assicuratori nordamericani. Il rischio aeronautico può essere assai gravoso, causa dal numero e della gravità degli incidenti verificatisi in questi ultimi tempi, soprattutto nelle assicurazioni di capitali elevati che sono generalmente stipulati da uomini di affari che devono usare frequentemente questo mezzo di locomozione.

c) *Investimenti.* — Questa voce è fonte di gravi preoccupazioni per gli assicuratori inglesi. In verità, come abbiamo già detto, non si tratta di un problema peculiare del mercato inglese, ma di un problema universalmente dibattuto. L'assicurazione sulla vita svolge anche una funzione risparmiatrice, specialmente nella tecnica attuaria, dalla quale, d'altro canto, si può difficilmente prescindere, come è dimostrato dagli insuccessi per-

mericani per tentare di arrivare ad un'assicurazione con premi unicamente di rischio.

Nell'assicurazione sulla vita le finalità degli investimenti sono due, e precisamente: garantire nel modo meno rischioso i diritti degli assicurati su quanto corrisponde al « premio di risparmio » e far fronte al tasso d'interesse usato per il calcolo delle riserve tecniche e dai contratti in generale. In conseguenza di queste due funzioni gli investimenti devono soddisfare a tre condizioni: produrre il più elevato tasso d'interesse per fronteggiare ampiamente le imposte sullo stesso che sono tenute presenti nel calcolo delle tariffe; avere una sicurezza tale da non risentire in alcun modo né le oscillazioni del mercato, né quelle di un'eventuale crisi; essere facilmente realizzabili, perché nel caso che si debba disporre di essi non sia necessario attendere del tempo, né effettuare la loro vendita ad un prezzo inferiore a quello che essi hanno in realtà.

Questi requisiti fanno sì che la politica degli investimenti nelle compagnie di assicurazione sulla vita sia molto complessa e faccia sorgere facilmente problemi assai gravi. In generale, i valori che producono un interesse più elevato non offrono sufficienti garanzie di stabilità, e quelli che rinnisciono queste due condizioni non producono un interesse molto sicuro, né, e ciò ha particolare importanza in questo momento, aumentano di valore in proporzione inversa alla sua diminuzione per svalutazione monetaria.

I valori dello Stato, che in linea generale offrono maggiori garanzie di sicurezza e un interesse più elevato, o quanto meno sufficiente, presentano degli inconvenienti nei periodi d'inflazione, poiché rappresentando un prestito di danaro nominale non aumentano il loro valore con lo svilimento di questi, ma continuano ad avere lo stesso valore, il che significa una effettiva diminuzione di valore. Questo inconveniente non è tanto grave per gli assicuratori quanto per altri investitori, dato che in fondo gli investimenti sono destinati a garantire dei debiti che hanno anch'essi un valore nominale; tuttavia l'assicurazione sulla vita, come istituzione, ne risulta danneggiata, perché l'impossibilità di evitare i danni dell'inflazione pregiudica la sua efficacia di fronte agli occhi di coloro che vorrebbero assicurarsi.

I valori industriali, che si difendono più facilmente dai danni dell'inflazione, devono subire gli effetti di una crisi successiva e, quel che più conta, il loro acquisto frutta attualmente un interesse molto ridotto. I beni immobili devono affrontare gli stessi problemi. Anche i prestiti ipotecari, il cui interesse è molto conveniente, non evitano i danni dell'inflazione, con lo svantaggio che anche una crisi deflazionaria potrebbe danneggiarli gravemente e renderli di difficilissima realizzazione.

Un altro fenomeno dei periodi d'inflazione è quello del danaro a buon mercato. Se prendiamo in esame l'attuale situazione assicurativa in qualsiasi paese del mondo, Stati Uniti, India, Francia, Irlanda e Inghilterra, vedremo come in ognuno di essi gli assicuratori si lamentino della politica che segue a tal riguardo il governo. E così facendo, gli assicuratori sono ingannati, perché i governi seguono in gran parte questa politica in rela-

zione alla situazione economica generale, e il danaro a poco prezzo, lo vogliono o meno i governi, domina il mercato. Naturalmente si potrebbe cercare di combattere il fenomeno emettendo dei prestiti ad un interesse elevato; ma il gioco dei prezzi entrerebbe subito in azione per cui l'interesse sul capitale investito verrebbe ad essere identico a quello prodotto dall'inflazione, ed i soli favoriti, a danno del contribuente, sarebbero i primi investitori, il che non è giusto, sebbene questi svolgano, come le compagnie di assicurazione, una funzione importante nella società.

Anteriormente alla prima guerra mondiale gli assicuratori inglesi potevano contare su un magnifico stock di investimenti che avevano tutti i requisiti richiesti, e nei quali i valori di Stato rappresentavano un coefficiente del 0,6 %. Questa situazione, resa possibile dalla floridezza economica e dal lungo periodo di tranquillità che il paese attraversò durante l'epoca vittoriana, cambiò durante la guerra del 1914-18, allorché l'economia inglese ricevette un colpo assai grave che segnò l'inizio del suo declino. Gli investimenti degli assicuratori, in seguito alla nuova situazione economica e politica, subirono delle alterazioni, e i valori di Stato occuparono un posto preminente con alcuni vantaggi rispetto agli altri valori di quell'epoca, ma con svantaggio rispetto agli investimenti precedenti. Il risanamento dell'economia inglese, che usciva dalla crisi economica che aveva flagellato il mondo, avvenne nel biennio 1937-38. A quell'epoca la solidità dell'industria permise di ricorrere nuovamente agli investimenti industriali; ma nel 1939 la seconda conflazione mondiale alterò di nuovo la normalità inglese. Le necessità nazionali fecero sì che durante questo periodo le compagnie fossero obbligate ad investire i loro fondi in valori di Stato. E allorché con la fine della guerra cessò anche l'obbligo di questi investimenti, i valori di Stato rappresentarono oltre il 40% del totale degli investimenti, e nelle compagnie prettamente inglesi oltre il 50%.

Per farci un'idea della situazione degli investimenti nel 1946, esamineremo le percentuali degli stessi relativi alla *Prudential*, la più forte compagnia inglese del ramo vita, che in quell'anno raggiunse in investimenti 471 milioni di lire sterline, cioè 400.000 milioni di franchi.

Ipoteche . . . . .	1,8 %
Prestiti su polizza . . . . .	0,5 %
Altri prestiti . . . . .	2,7 %
Valori del governo inglese . . . . .	51,5 %
» municipali e di enti pubblici . . . . .	2,7 %
» dell'India e del Bengala . . . . .	2,1 %
» di governi stranieri . . . . .	1,1 %
Azioni . . . . .	9,8 %
» privilegiate . . . . .	7,6 %
» ordinarie . . . . .	9,6 %
» di compagnie assicuratrici . . . . .	0,2 %
Contanti . . . . .	1,1 %
Debitori . . . . .	2,1 %

Il quadro offerto ci dalla *Prudential*, che in linea generale può darci un'idea della situazione degli investimenti nell'assicurazione inglese sulla vita, ci dimostra come l'assicuratore inglese, malgrado l'obbligo degli investimenti in fondi pubblici durante la guerra, non tralasci di mantenere una spiccata simpatia per gli investimenti industriali. Il 26,5%, che essi rappresentano è in forte contrasto con gli analoghi investimenti nordamericani che nel 1946 non raggiungevano neppure il 3 %. Cause di questo fatto sono indubbiamente la solidità e la continuità delle aziende industriali inglesi, le quali, tanto per citare un esempio, hanno resistito magnificamente alla crisi del 1929-32; ciò contrasta con l'audacia degli americani che, pur essendo la base dei loro meravigliosi risultati, provoca un'insicurezza che non è compatibile con le necessità assicurative.

Tuttavia l'assicurazione inglese dovrà procedere ad una revisione della sua politica d'investimento. La sua tradizione finanziaria e la prudenza de suoi dirigenti lascia supporre che la revisione sarà abile, ma i problemi che dovranno essere risolti sono veramente gravi.

La tassazione sempre più elevata, e che per le pressioni delle *Trade Unions* in seguito al congelamento dei salari potrà essere anche più forte, unita alla politica del danaro a buon mercato, che è caratteristica dell'attuale situazione economica mondiale e che è particolarmente seguita dal governo britannico perché considerata come uno dei mezzi per attuare il suo sistema di sicurezza sociale, fanno sì che gli interessi ricavati dai nuovi investimenti siano molto modesti e notoriamente insufficienti per coprire il tasso d'interesse usato per il calcolo dei premi. Oltre a questa insufficienza i fondi pubblici presentano l'inconveniente di perdere valore parallelamente all'aumento dell'inflazione; i valori industriali, che non hanno quest'ultimo inconveniente, non possono essere consigliati nel momento attuale, sia per le possibilità di ripercussioni che la politica nazionalizzatrice del governo può avere su di essi, e in particolar modo sui valori più raccomandabili per l'industria assicurativa, sia per il pericolo di una crisi industriale in seguito alla scarsità di divise che minaccia, come non mai, l'economia di questo paese.

Questa circostanza fa sì che si sia sentito parlare spesso di una tendenza delle principali compagnie d'assicurazione verso una politica di acquisti immobiliari; attraverso questi investimenti si spera di conseguire una migliore difesa contro l'inflazione ed un interesse più conveniente. Tuttavia le ultime cifre che conosciamo indicano che questi investimenti non hanno alcuna importanza nel quadro generale.

Un'immediata conseguenza del basso interesse del danaro sul mercato può essere la diremersione del tasso d'interesse usato per il calcolo delle tariffe, così come è avvenuto presso le compagnie nordamericane; nel momento attuale, tuttavia, l'abile e consumata politica inglese degli investimenti può far ricavare alle compagnie un interesse più che sufficiente, in modo da non dover ricorrere a questi mezzi estremi che potrebberograve-

mente daneggiare l'assicurazione. Il prolungamento della situazione attuale e l'aumento della curva inflazionistica, che incrementerebbe la produzione degli assicuratori e richiederebbe maggiori riserve, potrebbero rendere necessaria nel futuro l'adozione di simili misure.

d) *Funzione dell'assicurazione sulla vita nell'attuale situazione economica.* — L'attuale politica economica del governo inglese cerca di combattere con tutti i mezzi l'inflazione, o meglio ancora l'aumento dell'indice del costo della vita. Oltre ai sistemi di controllo e restrittivi, il governo usa un'arma di costante propaganda: l'incoraggiamento e lo sviluppo del risparmio. Sotto questo aspetto merita di essere particolarmente menzionata la politica delle « Casse di Risparmio Nazionali », che negli ultimi mesi non hanno tuttavia raggiunto i risultati che il governo si riprometteva.

Da questo punto di vista le possibilità dell'assicurazione sulla vita sono ampie, poiché bisogna tener presente che questo ramo svolge un'importissima funzione d'investimento e che attraverso i maggiori allettamenti che esso offre al pubblico, insieme all'efficacia del lavoro compiuto dagli assicuratori inglesi, può apportare un contributo notevole a questo lavoro, giovanendo in tal modo alla comunità, a ciascun assicuratore ed all'assicurazione in generale.

## II. -- ASSICURAZIONE CONTRO GLI INCENDI.

Questo ramo d'assicurazione attraversa in tutti i paesi un periodo assai difficile. Particolarmente nel 1947 esso è stato veramente tragico in relazione all'andamento dei sinistri. Negli Stati Uniti, con la catastrofe di Texas City e con gli incendi dei boschi del Maine, oltre ad un notevole numero di sinistri minori; in Spagna, con le esplosioni di Cadice e di Alcalà de Henares; in Francia, con l'esplosione nel porto di Brest, causata, come quella di Texas City, dal nitrito ammonico, nonché con gli incendi nei magazzini del porto di Le Havre. In Inghilterra, come vedremo in seguito, la situazione non è stata molto migliore.

Poiché questo ramo è uno dei più antichi d'Inghilterra, il suo sviluppo ebbe inizio dopo il grande incendio di Londra del 1666. Le sue caratteristiche hanno sempre offerto le maggiori garanzie di sicurezza e di sviluppo, sicché può dirsi che prima della guerra esso avesse raggiunto un grado di vera perfezione e che adempisse alla sua funzione infenzizzatrice con la massima efficacia. A ciò ha contribuito il lungo periodo di stabilità monetaria attraversato dall'Inghilterra fino al 1939. Nei confronti di questo ramo il deprezzamento della moneta è un fatto generalmente dannoso: per gli assicuratori, perché aumenta le spese senza che vi sia un corrispondente aumento dei premi e perché i sinistri raggiungono cifre maggiori; per gli assicurati, perché in caso di scoppio sui camionti che corrono i loro rischi, rischi che presentano un valore superiore al rischio accettato, utile contro

l'applicazione della regola proporzionale in caso di sinistro. Sia da una parte che dall'altra, il danaro che si riscuote ha un potere di acquisto più ridotto di quello a suo tempo contrattato. Il rimedio sembra facile: l'aumento delle somme assicurate; ma in pratica non è agevole modificarle di pari passo con l'ascesa della curva inflazionistica. In Inghilterra, in seguito alla moderazione del fenomeno inflazionistico, la situazione, come vedremo presto, non ha mai presentato un carattere di gravità.

a) *Produzione.* — Le cifre che di seguito esporremo possono darci un'idea dell'attuale andamento del ramo incendi in Inghilterra.

Anni	PREMI NETTI			
	Compagnie di tariffa	Compagnie non di tariffa	Mutue	Totale
1938	47.268	2.669	377	50.314
1941	51.502	2.832	336	54.670
1942	52.906	3.120	360	56.386
1943	56.057	3.604	397	60.058
1944	61.285	3.643	439	65.367
1945	67.136	3.898	466	71.500
1946	81.776	4.582	604	86.962

Queste cifre comprendono i contratti delle compagnie inglesi in tutto il mondo. Da esse traspare chiaramente come l'incasso premi abbia conservato sempre un andamento regolare, con una tendenza all'aumento durante la guerra e con un salto notevole nel 1946, cioè subito dopo la cessazione delle ostilità; questo salto può attribuirsi all'inflazione in Inghilterra e negli Stati Uniti, dove l'assicurazione inglese occupa una posizione notevole, nonché alla circostanza che con la riorganizzazione dei servizi di produzione si aumentarono dei capitali che nella maggior parte dei casi conservavano l'antico valore. Per il 1947, sebbene non si possa avere un'idea neppure approssimata delle cifre reali delle compagnie, è previsto nell'insieme un incremento almeno pari a quello del 1946. Un andamento diverso sarebbe molto strano, poiché nei rami d'assicurazione che da questo punto di vista possono paragonarsi al ramo incendi, come i rami marittimo e vita, sono stati registrati degli incrementi: nel ramo marittimo, di circa il 50%, e nel ramo vita, di oltre il 30%. Naturalmente non dobbiamo dimenticare che l'aumento non è dovuto ad un'espansione dell'assicurazione, bensì ad una rivalutazione delle somme assicurate. Una delle conseguenze dell'inflazione nel campo assicurativo è rappresentata dal fatto che anche quando sia possibile aumentare le somme assicurate, parallelamente ad essa, il lavoro che si compie per provocare l'aumento è molto gravoso e dannoso, specialmente per l'agente.

Dalle cifre che abbiamo esposto può rilevarsi anche il rapporto di forza esistente fra le compagnie di tariffa, non di tariffa e mutue. Tuttavia, l'inclusione delle operazioni svolte in tutto il mondo può ingannare circa il reale rapporto esistente nel Regno Unito, giacchè le compagnie non di tariffa, e principalmente le mutue, operano di preferenza soltanto sul mercato interno, mentre le compagnie di tariffa, in seguito all'appoggio ed alla difesa di cui godono da parte del loro « Comitato delle Compagnie Incendi » (*Fire Offices' Committee*), si trovano in condizioni molto migliori per operare sui mercati esteri. Da ultimo, non si può tralasciare di osservare che in queste cifre non sono comprese le operazioni svolte dal Lloyd's, la cui entità può essere calcolata, tenendo conto della copertura di una parte delle forniture di guerra affidategli dal governo durante l'ultimo conflitto, in circa il 20% del volume totale.

b) *Spese.* — Ci manca la cifra relativa al 1947, cifra che sarebbe indubbiamente fondamentale e che non possiamo calcolare in via approssimativa come abbiamo fatto per la produzione.

Anni	COEFFICIENTI DI SPESA			
	Tariffa	Nonditariffa	Mutue	Totale
1938	49,3	44,8	42,9	49,0
1941	47,0	42,2	39,4	46,8
1942	46,5	40,5	37,1	46,1
1943	45,3	39,9	36,3	45,0
1944	43,8	41,6	35,4	43,7
1945	43,4	39,3	33,3	43,1
1946	43,5	41,7	36,3	43,4

Sarebbe stato interessante esaminare con esattezza l'influenza dell'inflazione sulle spese generali, ma il gioco delle provvisioni lo impedisce. La diminuzione dei coefficienti di spesa verificatasi in questi ultimi anni indica che la guerra, specialmente con le limitazioni di personale, che ancora continuano, ha un effetto salutare sull'organizzazione delle compagnie, poiché le obbliga a razionalizzare maggiormente il loro lavoro. A questo proposito è da rilevare che negli ultimi anni molte compagnie hanno introdotto sistemi meccanici di contabilità che consengono un riferimento di tempo a di personale, specialmente per l'assenza di errori nel passaggio dai conti da un libro all'altro.

c) *Andamento dei sinistri.* — Dal punto di vista dei sinistri il 1947 non avrebbe potuto essere più disastroso.

Le seguenti cifre relative ai sinistri sui risconti verificatisi in diversi

anni e pubblicate dal giornale « *The Times* », ci riveleranno chiaramente questa circostanza.

#### Sinistri causati dagli incendi in Inghilterra durante gli ultimi dodici anni.

Anni	Lire sterline
1936	10.897.000
1937	9.529.000
1938	8.780.000
1939	9.088.000
1940	12.640.000
1941	10.253.000
1942	12.470.000
1943	9.089.000
1944	11.618.000
1945	12.800.000
1946	12.047.000
1947	19.811.000

Il salto dal 1946 al 1947 è veramente forte, ed anche se possa essere parzialmente attribuito a circostanze di carattere economico è indubbio che esso rappresenta un importante aumento assoluto.

Per fare un raffronto efficace fra i valori reali dei sinistri da incendio, indipendentemente dalle oscillazioni monetarie, possiamo utilizzare l'indice dei prezzi all'ingrosso, confrontandolo con le cifre relative ai sinistri ed ottenendo in tal modo l'effettivo rapporto dei sinistri fra un anno e l'altro.

Anni	Indice dei prezzi all'ingrosso	Indice sinistri
1936	93,0	134
1937	107,2	191
1938	100,0	160
1939	101,4	102
1940	134,6	107
1941	150,5	78
1942	157,1	32
1943	160,4	66
1944	163,7	72
1945	166,7	87
1946	172,7	79
1947	204,0	119

Il numero indice 119, inferiore soltanto a quello del 1936, dimostra come l'andamento dei sinistri sia stato veramente sfavorevole, senza bisogno di alcun aiuto da parte dell'inflazione. Un fenomeno simile si è verificato nel campo dell'auto, ovvero l'andamento dei sinistri è stato uno dei più sfavo-

revoli che si ricordi, senza che esista una causa speciale che lo giustifichi. Per quanto riguarda questo ramo possono avere influito in qualche modo le pessime condizioni atmosferiche dell'inverno 1947, che disturbano i mezzi di comunicazione e causarono molti incendi. Le richieste di indennizzi per danni causati da inondazioni, tempeste, scoppio di tubazioni, apparecchi elettrici lasciati aperti in un momento d'interruzione di corrente, e che alla ricomparsa di questa hanno causato un sinistro, sono state veramente imponenti. A queste cause, che generalmente non hanno molta importanza, può aggiungersi l'elevato numero di sinistri gravi che si sono verificati durante l'anno. Se ne sono avuti 58 per un importo superiore a 30.000 lire sterline e qualcuno per circa un milione, cifra veramente imponente. È interessante rilevare come i due sinistri più gravi si siano verificati in magazzini di forniture statali, il che potrebbe frenare la tendenza sviluppatasi nel seno del partito laburista a far adottare la pratica invalsa in alcune imprese nazionalizzate di prescindere dall'assicurazione sopportando in proprio le perdite, ovvero sia autoassicurandosi.

Le cifre che abbiamo fornito, relativamente ai sinistri verificatisi nel Regno Unito, non sono le uniche che si ripercuotono sull'assicurazione inglese, giacchè si deve tener presente che quest'ultima opera in tutto il mondo e che l'andamento mondiale, non molto incoraggiante, la colpisce in maniera rilevante.

Le cifre sull'andamento dei sinistri risarciti dalle compagnie inglesi (le quali, è bene non dimenticarlo, non sono in rapporto diretto con quelle esposte in precedenza, sia in seguito all'espansione internazionale dell'assicurazione, sia perchè il sinistro era assicurato in ogni caso) presentano fino al 1946 i seguenti coefficienti, in rapporto alla produzione di ciascun esercizio:

Anni	ANDAMENTO DEI SINISTRI			
	Tariffa	Non di tariffa	Mutue	Totali
1938	41,8	33,8	32,0	41,5
1941	43,5	33,9	27,4	42,1
1942	43,4	40,4	37,8	43,1
1943	42,6	35,6	41,4	42,1
1944	45,9	48,2	43,6	45,7
1945	48,2	39,8	43,7	46,0
1946	42,9	40,6	40,7	43,7

È facile rilevare come in tutti gli anni critici del conflitto i risultati dell'assicurazione inglese abbiano dimostrato una uniformità molto interessante. È da tener presente che i sinistri di guerra non furono coperti dall'assicurazione privata e che, pertanto, non entrarono nei calcoli dei

predetti coefficienti. D'altro canto, abbiamo potuto constatare come per i sinistri da incendio gli anni più favorevoli siano stati proprio quelli del conflitto.

d) *Situazione economica delle compagnie.* — La situazione dell'assicurazione inglese contro gli incendi è molto solida; essa è stata ottenuta dopo molti anni di tenace lavoro. Nel 1946 i fondi di riserva per rischi in corso, i capitali sociali e le altre riserve statutarie delle compagnie di tariffa avevano raggiunto 167.801.503 sterline, cioè il 197% dei premi incassati nello stesso anno: si può affermare che il 1946 rappresenta probabilmente l'anno di maggior solidità economica che il ramo abbia mai attraversato. Ciò si è verificato anche per le compagnie non di tariffa, le quali hanno un fondo assicurativo di 15 milioni di sterline, cioè il 280% della loro produzione nel 1946. Tuttavia c'è un fenomeno che può minacciare questa situazione, indipendentemente dall'andamento dei sinistri che è alla base del negozio: l'inflazione, alla quale abbiamo già accennato. All'akenarsi di questa, come temono alcuni esperti finanziari, i fondi stabiliti diminuirebbero in proporzioni, con grave danno per la stabilità economica delle imprese.

L'esercizio 1946 è stato favorevole per gli assicuratori, e tranne due compagnie di tariffa, fra le 87 esistenti, tutti ebbero degli utili; tuttavia questi ultimi non furono abbastanza elevati per incrementare la riserva per rischi in corso a causa dell'aumento di produzione avutosi nel 1946 (10%), aumento che nel primo anno produce invariabilmente una perdita. Analogamente dicasi per le compagnie non di tariffa, essendo gli utili anche più elevati ed essendoci, fra le 45 di questo gruppo, soltanto tre compagnie di scarsissima importanza che abbiano sofferto una perdita ed abbiano avuto un bilancio sfavorevole.

I coefficienti dei risultati industriali avutisi negli ultimi anni sono i seguenti:

Anni	Tariffa	Non di tariffa	Mutue	Totali
1938	9,4	15,4	21,4	9,9
1941	6,9	18,3	34,8	7,5
1942	8,8	16,3	21,9	9,3
1943	9,8	22,1	17,9	10,5
1944	6,9	18,8	17,8	7,5
1945	7,0	16,9	15,4	7,6
1946	5,3	12,1	13,0	5,7

### III. — ASSICURAZIONE MARITTIMA.

Per quanto riguarda questo ramo d'assicurazione, sebbene i risultati definitivi non si possano conoscere prima della pubblicazione dei bilanci delle compagnie assicuratrici, le impressioni sulla situazione generale del mercato si afferrano subito. Per questo, benché la pubblicazione delle cifre definitive sia ancora lontana, possiamo avere un'idea abbastanza chiara dei risultati dell'esercizio 1947.

Uno dei pregi del mercato inglese delle assicurazioni marittime, fosse quello che costituisce l'asse di questo ramo nel mondo, è la conoscenza precisa in qualsiasi momento dell'esito del contratto, il che consente di adattare i premi a qualsiasi circostanza con la massima esattezza. È molto difficile, pertanto, che assicuatori di altri paesi possano far concorrenza a quelli inglesi; poichè, a meno di non trasformarsi in speculatori, essi sono costretti ad applicare tariffe molto più elevate di quelle che si applicano in Inghilterra.

a) *Produzione.* — Gli effetti che ogni guerra produce sulle assicurazioni marittime sono ben noti: un eccezionale aumento nel volume dei premi in seguito all'aumento delle tariffe, necessario per coprire il rischio di guerra. Le cifre seguenti, relative alle compagnie non facenti parte del Lloyd's, indicano come l'assicurazione inglese non sia sfuggita né a questo fenomeno, né al fenomeno successivo della diminuzione nel numero dei contratti.

	Premi
1938	12.848.000
1939	14.797.000
1940	22.558.000
1941	24.787.000
1942	22.173.000
1943	32.014.000
1944	26.846.000
1945	22.618.000
1946	22.551.000

Per il 1947 si prevede un aumento dei premi nella misura del 40-50% di quelli incassati nel 1946; questa cifra veramente imponente rappresenterebbe una produzione di 35-38 milioni di sterline, cioè una produzione assai vicina a quella degli anni di guerra.

Le cause di questo notevole aumento della produzione sono probabilmente le seguenti:

1) normalizzazione nella stipulazione delle assicurazioni corpi, dovuta al fatto che numerosi piroscavi naviganti per conto del Ministero dei Trasporti di guerra sono stati restituiti al servizio ordinario.

2) Incremento del commercio estero inglese, che recupererà parte delle posizioni perdute prima della guerra.

### Situazione del mercato assicurativo inglese

3) Ritorno sul mercato londinese di molti antichi clienti, che in seguito alla guerra mondiale se ne erano allontanati.

4) Diminuzione nel valore della moneta, che fa aumentare il valore dei beni assicurati e si ripercuote sulla misura dei premi. A questo fenomeno è particolarmente sensibile l'assicurazione delle merci, poichè, trattandosi di un contratto a scadenza molto breve, le variazioni del mercato monetario si ripercuotono su di essa quasi automaticamente. In generale può dirsi che nell'assicurazione marittima il rischio si prevede più facilmente che in altri contratti ed il pericolo di perdita totale è più frequente, per cui tutti gli assicurati hanno cura di non trovarsi mai allo scoperto.

L'incremento dei premi ha un valore maggiore di quel che non appaia dalle cifre, ove si tenga presente che nel 1947 le tariffe sono state ridotte. Nel ramo corpi la riduzione è stata più elevata, tanto da sollevare lagnanze nei paesi concorrenti, quali la Norvegia, la Danimarca, l'Olanda e gli Stati Uniti, i cui assicuatori sostengono che non vi è la possibilità di operare con un margine di utili applicando le tariffe di Londra. La causa di ciò è stata principalmente l'introduzione nel maggio scorso di un sistema di concessioni agli assicuatori, nel senso che le tariffe sono calcolate all'atto del rinnovo dei contratti in ragione dei risultati ottenuti e fissando una riduzione del 5% per i premi delle flotte mercantili che da tre anni interi abbiano avuto un saldo favorevole per gli assicuatori di oltre il 50%; tuttavia, qualora il saldo favorevole sia superiore a 3 milioni di sterline basterà che il saldo favorevole sia del 45% perché sia concessa un'identica riduzione.

b) *Andamento dei sinistri.* — Se nel volume degli affari gli assicuatori possono essere ottimisti, la stessa cosa non si verifica con i sinistri, i quali registrano un aumento abbastanza rilevante rispetto alle cifre degli anni precedenti.

L'importo dei sinistri ed i coefficienti fino al 1946 sono stati i seguenti:

Anni	Importi	Coeffienti
1938	10.796.000	84.0
1939	10.152.000	68.6
1940	13.441.000	59.6
1941	13.718.000	55.5
1942	30.011.000	76.9
1943	19.075.000	63.5
1944	16.358.000	62.1
1945	15.376.000	67.9
1946	13.075.000	57.9

Come può constatarsi, l'esercizio 1946 è stato molto favorevole, e questa è una delle cause che consigliarono la riduzione dei premi nel 1947. In cambio, per quanto riguarda i sinistri, si prevede che il 1947 sarà uno degli anni più sfavorevoli nella storia dell'assicurazione inglese.

Le cause alle quali si attribuisce il fenomeno sono le seguenti:

1) Riduzione delle tariffe, dalla quale deriva che un importo assolutamente eguale di sinistri rappresenti un coefficiente relativo superiore.

2) Aumento nel prezzo delle riparazioni. L'assicurazione corpi è stata particolarmente colpita da quest'aumento, tanto più che in questo settore la rivalutazione dei capitali assicurati non avviene automaticamente.

3) Furto e saccheggio nell'assicurazione di merci. Da questo punto di vista le conseguenze della guerra sono disastrose: l'immortalità che sempre ne consegue, la disorganizzazione in molti porti e la scarsità di materie prime, specialmente di generi alimentari, che fa salire ad un prezzo più elevato di quello commerciale assicurabile e che fa aumentare il desiderio di impossessarsene, perfino con giustificazioni morali, sono circostanze tutte che provocano questo stato di cose.

4) La difettosa costruzione del naviglio in serie durante la guerra. Ciò valga in particolar modo per le «Liberty» nordamericane, i cui difetti, connessi alla rapidità della loro fabbricazione, vengono fuori soltanto ora. La possibilità di avarie alle eliche ed al timone è molto forte e le richieste di indennizzo per queste cause sono molto numerose. A partire dal giugno 1946, su un totale di 95 sinistri per perdite di eliche, 67 sono stati subiti dalle «Liberty». La situazione è ancor più grave ove si pensi che ogni nave «Liberty» è assicurata in generale per la cifra di 600.000 dollari.

5) L'aumento dei sinistri marittimi, senza una causa spiegabile. Le statistiche elaborate dall'Associazione degli Assicuratori di Liverpool indicano che nel 1947 si sono verificati 7.582 sinistri marittimi relativamente a navi di oltre 500 tonnellate lorda, di fronte a 6.089 nel 1946, 5.124 nel 1945 e 4.777 nel 1944. Per quanto riguarda le perdite totali di naviglio, si è avuta una diminuzione rispetto al 1946 (108 nel 1946 e 103 nel 1947), ma un forte aumento rispetto al 1945 (altrito 79). In queste cifre non sono compresi i rischi di guerra, che nel 1947 causarono, in seguito ad urto contro mine, 45 perdite totali. L'aumento nel numero dei sinistri marittimi non è stato provocato da nessun motivo speciale: almeno questa è l'opinione degli armatori e dei costruttori.

c) *Situazione economica.* — Il prezzo del mercato inglese delle assicurazioni marittime non poggia su basi solide, e ad eccezione del Lloyd's, la cui situazione ed i cui risultati economici non possono essere studiati facilmente per mancanza di dati, le compagnie d'assicurazione presentano un'eccellente situazione economica.

Gli utili da queste realizzati negli ultimi anni sono stati i seguenti:

Anni	Ore sterline
1938	329.596
1940	404.713
1942	117.179
1944	111.043
1945	117.013
1946	125.973

L'ultima cifra è veramente lusinghiera, tanto più che non s'è avuta durante gli anni del conflitto, ma in un momento in cui l'assicurazione marittima attraversava in tutto il mondo un periodo assai difficile. Tuttavia, in nessun modo è stata intaccata la situazione degli assicuratori marittimi inglesi, i quali, in un momento in cui l'economia mondiale, e particolarmente quella inglese, affronta una crisi molto grave, presentano una situazione lusinghiera, sia economica che tecnica. Nel 1946, delle 78 compagnie d'assicurazione marittima operanti nel Regno Unito (76 inglesi e 2 dei Dominion con succursali in Inghilterra) soltanto una di scarsa importanza ha sofferto perdite.

A tal proposito è interessante far rilevare l'importanza del «fondo assicurativo» che queste compagnie costituiscono per garantire maggiormente le loro operazioni e che negli ultimi anni ha raggiunto le seguenti cifre:

Anno	Fondo marittimo	Rapporto con i premi introdotti durante l'anno
1938	17.685.000	137.7
1939	19.971.000	135.0
1940	25.559.000	127.9
1941	32.082.000	129.4
1942	37.073.000	94.7
1943	41.446.000	137.8
1944	43.141.000	163.9
1945	41.043.000	181.5
1946	43.663.000	193.7

#### IV. — ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI.

Non è facile presentare di questo ramo una situazione così esatta come quella che abbiamo potuto presentare dei rami precedentemente trattati. Sotto la voce «infortuni» è compresa una serie di rami aventi caratteristiche speciali e spesse volte contrastanti che impediscono di trarre delle conclusioni dirette da uno studio complessivo.

Così, per quanto riguarda i problemi relativi all'andamento dei sinistri, non esiste nessuna connessione fra quelli propri del ramo responsabilità e quelli del ramo individuale infortuni. Nel primo la somma assicurata non è che un limite, per cui se l'importo medio di ogni singolo sinistro cambia, cambia completamente anche l'andamento dei sinistri, mentre nell'altro, almeno nella maggior parte dei casi, e purché non intervenga una deviazione statistica, i sinistri stanno sempre nel medesimo rapporto coi premi. Nel ramo automobilistico la guerra ha causato una diminuzione nel volume dei premi; nel ramo infortuni sul lavoro la ripercussione è stata inversa,

in seguito al notevole aumento del numero degli operai adibiti alle fabbricazioni di guerra.

Le cifre relative al 1947 non saranno note prima di parecchi mesi, specialmente le cifre totali: queste ultime sono quelle che più ci interessano, ma per essere conosciute è necessaria la pubblicazione dei bilanci di tutte le compagnie.

Di questo ramo, invece, possiamo conoscere le cifre definitive dal 1938 al 1946.

In Inghilterra, ad eccezione del Lloyd's le cui cifre non vengono pubblicate, il mercato assicurativo è diviso in due settori: le compagnie di tariffa, raggruppate nell'*Accident Offices' Association* (Associazione degli assicuratori infortuni), e le compagnie non di tariffa, che operano in piena autonomia senza sottostare a tariffe elaborate in precedenza, ma dando ad ogni rischio un valore proprio.

L'*Accident Offices' Association*, creata nel 1909, ha il compito fondamentale di difendere gli interessi delle compagnie associate, e specialmente di utilizzare la loro comune esperienza allo scopo di pervenire alla tariffazione più perfetta. Nel ramo automobilistico, ove questo compito è stato assolto nel migliore dei modi, la distruzione durante la guerra del magnifico servizio statistico sul quale esso si basava è stata causa di danni irreparabili. Questo lavoro di tariffazione avviene oggi tutti gli assicuratori, anche quelli non associati e quelli del Lloyd's, poiché con uno strumento essi vengono scrupolosamente informati delle condizioni del mercato che possono adattare con la maggiore elasticità ad ogni caso concreto.

Il volume dei premi e le relative percentuali di incidenza riguardanti le compagnie inglesi d'assicurazione contro gli infortuni hanno registrato negli ultimi anni le seguenti cifre:

Anno	COMPAGNIE DI TARIFFA				
	Premi	Sinistri %	Provvigioni %	Spese	Utile
1930	52.770.846	58,9	18,0	21,3	1.145.606
1932	48.289.668	59,4	17,8	23,0	677.417
1934	49.654.693	57,1	17,7	22,1	807.118
1936	52.968.807	54,2	17,9	22,2	2.581.896
1938	53.553.167	52,8	17,1	26,1	3.827.335
1940	52.578.145	52,4	16,6	23,9	5.151.010
1942	52.217.257	48,9	16,2	21,2	5.145.563
1944	57.231.250	47,4	15,9	21,1	6.887.761
1946	20.681.917	51,1	15,4	19,7	534.749

Anno	COMPAGNIE NON DI TARIFFA				
	Premi	Sinistri %	Provvigioni %	Spese	Utile
1930	13.670.153	59,1	18,0	18,2	412.082
1932	13.214.161	59,3	16,8	21,1	370.028
1934	14.137.603	58,7	17,5	19,5	145.552
1936	17.300.444	57,1	17,6	19,2	530.528
1938	24.243.000	58,8	17,0	20,1	610.707
1940	17.412.469	59,0	16,6	21,3	1.050.730
1942	38.906.314	59,0	12,8	15,8	3.146.513
1944	56.050.238	59,5	12,6	14,5	3.105.895
1946	32.843.450	58,5	14,7	16,0	1.494.509

I 112 milioni di lire sterline complessivamente introitati nel 1946 dalle compagnie inglesi italiane chiaramente la potenza assicurativa di questo paese, soprattutto ove si tenga presente che mancano le cifre corrispondenti del Lloyd's: a questo proposito si può osservare che il Lloyd's ha partecipato alle forniture del governo inglese durante il conflitto nella misura del 20%, e che, supponendo che le operazioni assicurative si aggirino sulla stessa percentuale, la cifra del Lloyd's dovrebbe essere di 28 milioni di sterline. Aggiungendo questa cifra ai 112 milioni di cui sopra abbiamo in totale 140 milioni di sterline. È evidente che questa cifra complessiva riguarda i contratti stipulati in tutto il mondo, e non soltanto quelli conclusi nel Regno Unito.

Le compagnie di tariffa operanti nel 1946 furono 50, delle quali la più importante incassò premi per 11 milioni di sterline, seguita da una con 8 milioni, altre con sette e mezzo e altre due con sei milioni e mezzo ciascuna.

Le compagnie non di tariffa operanti nel 1946 furono 30. La più importante ebbe un incasso premi di 11 milioni e mezzo di sterline, cifra che ha quasi quindici compagnie alla testa di tutte, essendo seguita da altre con tre milioni e duecentomila sterline, tre milioni e due milioni e seicento.

Confrontando con queste cifre quelle degli altri rami, osserviamo che l'importo dei premi incassati per le assicurazioni marittime (con esclusione del Lloyd's) ammonta a 25,5 milioni di sterline, cioè al 22% dell'importo dei premi incassati per le assicurazioni infortuni (sempre con esclusione del Lloyd's). Nel ramo incendi i premi incassati nel 1946 (tariffa e non di tariffa) ammontarono a 90 milioni di sterline, cioè al 6% dei premi introitati dal ramo infortuni.

Se osserviamo l'andamento dei due gruppi, compagnie di tariffa e compagnie non di tariffa, per i quali abbiamo esposto le cifre, rileveremo come a partire dal 1930 la posizione delle compagnie non di tariffa sia diventata

più forte delle altre, sia per quanto riguarda la loro partecipazione all'incasso premi, sia per quanto riguarda la diminuzione di utili.

Nel 1930 l'incasso premi delle compagnie non di tariffa rappresentava il 25% dell'incasso relativo alle compagnie di tariffa, nel 1938 il 36%, nel 1944 il 44%, e nel 1946 il 40%. Durante la guerra la naturale tendenza delle compagnie non di tariffa ad adattarsi alle più svariate situazioni ha fatto sì che essa acquistassero sul mercato un'importanza via via crescente; esaminando l'ultima cifra si vede una diminuzione, ma in ogni caso essa rappresenta sempre un notevole incremento rispetto alla cifra del 1930. Questo adattamento agli eventi bellici ha fatto sì che negli anni del conflitto l'andamento dei sinistri sia stato in proporzione più sfavorevole a queste compagnie che alle compagnie di tariffa, e ciò perché l'applicazione di premi meno elevati ha fatto affluire presso di loro un maggior numero di contratti. D'altro canto è da rilevare come l'aumento dei sinistri verificatosi nel 1946 a carico delle compagnie di tariffa abbia migliorato la situazione proporzionale delle compagnie non di tariffa nei confronti del mercato in generale.

Il contrasto più forte fra i due tipi di compagnie si manifesta nella voce «spese»: infatti, mentre nel 1930 le spese sostenute da ambedue i tipi erano all'incirca uguali, durante gli anni del conflitto le compagnie non di tariffa registreranno una forte diminuzione nelle cifre relative alle spese ed alle provvigioni.

Questa è stata la situazione generale del ramo fino al 1946. Anche se non sia possibile raccogliere dati neppure approssimativi, interessa molto conoscere nel migliore dei modi la situazione del ramo durante il 1947, nonché la situazione in ognuna delle sue forme. Prima di addentrarci nello studio specifico di ciascuna forma, possiamo affermare in linea generale che nel 1947 l'andamento non è stato favorevole e che le previsioni per il 1948 sono ancor più pessimistiche. In primo luogo, si è verificata un'accenutazione nell'aumento del costo della vita con un conseguente aumento delle spese; tuttavia quest'ultimo aumento non è stato molto elevato giacché ha trovato una compensazione nella necessità di razionalizzare il rendimento di ciascun impiegato (come conseguenza della scarsità di personale), il che ha fatto conseguire risultati assai più soddisfacenti di quelli ottenuti in periodi normali. La politica nazionalizzatrice ha creato molti danni e può causarne molti di più ove la strada battuta dal National Coal Board per l'autoassicurazione dei propri rischi dovesse essere seguita da altre imprese nazionalizzate. E infine, l'elevato numero di sinistri avutosi nel 1947 in tutti i paesi ed in tutti i rami d'assicurazione è stato registrato anche nel ramo infortuni; a questa circostanza, che possiamo chiamare assoluta, deve aggiungersi l'aumento «relativo» dei sinistri nell'indennizzazione di responsabilità a causa del maggior costo della riparazione e dei curimi, indennizzi che si corrispondono per gli infortuni che riguardano la vita umana o l'inabilità di queste ultime.

La situazione nei diversi paesi è diversa.

Per quanto riguarda l'Inghilterra nel periodo postbellico questo

ramo ha raggiunto quello sviluppo di cui prima difettava: si può pertanto affermare che nel 1947 l'andamento del ramo è stato assai favorevole. Una delle cause principali di questo risultato è lo sviluppo della navigazione aerea, in quale, preoccupandosi vivamente del pericolo di una morte violenta, ricerca tale copertura. Sebbene questi contratti siano generalmente stipulati per un termine breve, essi rappresentano un grave pericolo per gli assicuratori giacché le risultanze dell'attuale navigazione aerea non sono quelle previste dai tecnici e che prima della guerra si potevano supporre. Ogni giorno si verificano catastrofi aeree su linee regolari, e le perdite che il ramo incarna (come pure il ramo aeronautico) subisce per queste cause sono rilevanti. Quali forme speciali di questo ramo lanciate durante il 1947 possiamo citare: a) le polizze che coprono i rischi delle catastrofi, che durante il 1947 causarono più morti che in qualsiasi altro ramo a partire dal 1910. Il fatto che molte polizze di questo tipo abbiano previsto un indebito indennizzo fa aumentare la possibilità di registrare forti sinistri; b) l'assicurazione contro il rischio della paralisi infantile. Questa forma d'assicurazione è stata lanciata dal Lloyd's il quale, dietro pagamento di una sterlina e 10 scellini all'anno, paga un indebito di 10 sterline per un periodo non superiore a 100 settimane, mentre in caso d'invalidità paga una somma globale di 1.000 sterline, dedotti i sussidi settimanali già pagati.

L'entrata in vigore del piano di sicurezza nazionale per tutta la popolazione con un servizio medico statale può colpire i contratti d'assicurazione contro le malattie che, peraltro, già nel momento attuale sono stipulati in misura molto inferiore ai contratti d'assicurazione infortuni.

B) Ramo automobilistico. — Questa forma d'assicurazione è una delle forme più colpite dalla difficile situazione del dopoguerra inglese.

Da un lato, l'inflazione influisce disastrosamente su tutte le assicurazioni di questo tipo in cui il capitale assicurato rappresenta una cifra massima di garanzia che, nelle assicurazioni in cui non si applica nessuna regola proporzionale ed in quelle in cui il premio non è in rapporto matematico col capitale, aumenta lentamente per le coperture più elevate. La causa principale di questo fenomeno è attribuita al fatto che le tariffe sono calcolate in base al costo del sinistro medio; in relazione a quest'ultimo viene fissato il premio base che aumenta in misura decrescente a mano a mano che i capitali aumentano.

Ma l'inflazione fa sì che con l'aumento dei prezzi e del costo della vita il costo medio del sinistro (sia per i danni alle cose che per la responsabilità civile) aumenti notevolmente e la tariffa non si adegui alle condizioni create. Nelle altre assicurazioni contro i danni, come ad esempio l'assicurazione i lesini, questo non può avvenire perché il premio è sempre un coefficiente costante del capitale assicurato.

A questo problema fondamentale del ramo nel dopoguerra, se ne è aggiunto nel 1947 un altro riguardante in particolar modo l'Inghilterra: la carenza delle forniture di benzina per i veicoli privati disposta dal 1º ottobre 1946.

Durante gli anni del conflitto l'incasso premi di questo ramo si ridusse sensibilmente; tuttavia, poiché si ebba una visione anche nei sinistri, si può affermare che gli assicuratori registreranno dei risultati eccellenti. Si riteneva ottimisticamente che il ritorno alla normalità apportasse dei vantaggi alle contrattazioni. L'aumento dei premi, verificatosi successivamente, fu compromesso, da un lato, dagli effetti dell'inflazione di cui abbiamo già parlato, e, dall'altro, fu arrestato dalla pratica sovraesigenza della circolazione automobilistica privata.

Nel periodo immediatamente precedente alla sospensione della distribuzione di benzina l'andamento dei sinistri fu disastroso. Una delle cause di questo fenomeno furono gli elevati indennizzi corrisposti ai principali di questo fenomeno furono gli elevati indennizzi corrisposti ai danneggiati. A tal proposito possono indicare uno di 10.000 sterline pagato ad un impiegato delle ferrovie ed un altro di 18.000 a due coniugi feriti da un automobile finito violentemente su un marciapiede.

Nel giugno 1947, tenuto conto dell'andamento assai sfavorevole dei sinistri causato anche dall'aumento della circolazione e dalla mancanza di un adeguato addestramento da parte di molti conducenti, fu abolito lo sconto di guerra sui premi nella misura del 20%, a furono aumentate le tariffe. La divisione territoriale delle tariffe fu riveduta nel senso che queste ultime potevano comprendere altri due discreti, a cioè cinque complessivamente, e furono fissati dei soprapremi speciali per ciascun d'stretto. L'avvenuta ricomparsa dell'anormalità nel mese di ottobre ha visto aumentare i problemi delle compagnie che hanno fronteggiato il 1948 con grandi difficoltà.

Per tutti questi motivi le previsioni circa i risultati del 1947 sono poco soddisfacenti. Per avere un'idea della situazione in cui versa questo ramo esporremo alcuno delle sue cifre più significative.

Anni	Premi	Sinistri %	Provigioni a scadenza	Riserva rischi e per sinistri in corso	Risultati
1938	37.838.942	57,7	39,7	11,1	7,5
1945	33.518.311	50,7	5,1	9,9	0,9
1946	46.463.601	56,8	52,5	0,7	3,0

C) *Infortuni sul lavoro.* — Questo ramo si è avvantaggiato in primo luogo del generale aumento dei salari verificatosi in Inghilterra. In questi ultimi anni, e pertanto si prevede un continuo incremento dell'incasso premi nel 1947. D'altra parte le vicende sociali hanno dato segni di responsabilità di carattere legale seco stata contemporaneamente aumentato principalmente dagli elevati indennizzi per i casi di inabilità temporanea di cui abbiamo già parlato.