

6



Istituto Nazionale delle Assicurazioni

DIREZIONE GENERALE
ROMA

N^o 26132

Roma 22 maggio 1917

L'Istituto Nazionale delle Assicurazioni è un Istituto di Stato creato dalla legge 4 Aprile 1912 n.° 305, con sede in Roma. Le polizze di assicurazione da esso emesse oltre che dalle riserve matematiche e dalle altre riserve dell'Istituto sono garantite dal Tesoro dello Stato.

RISCHI DI GUERRA
IN NAVIGAZIONE

Per quel che valga a richiamare l'attenzione e l'interessamento della S.V. Illma, mi prego rimetterle le copie delle due relazioni da me presentate all'On. Consiglio di Amministrazione di questo Istituto Nazionale nelle tornate del 22 febbraio u.s. e 5 maggio corrente, sull'andamento dello speciale servizio relativo alle sicurtà dei rischi di guerra in navigazione.

Con tutto ossequio

Illmo Signor
Cav. Gr. Croce Prof. Bonaldo Stringher
Direttore Generale della
Banca d'Italia

IL DIRETTORE GENERALE

ROMA



Corporate Heritage
& Historical Archive

RELAZIONE PRESENTATA DAL VICE DIRETTORE GENERALE AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE NELL'ADUNANZA DEL 22 FEBBRAIO .=-

SICURTA' RISCHI DI GUERRA IN NAVIGAZIONE =

Con riferimento alle comunicazioni da ultimo fatte al Consiglio nella adunanza del 22 dicembre u.s., colle quali si dava notizia dei dati riassuntivi della gestione a tutto il 30 novembre 1916, il Vice Direttore Generale espone i seguenti dati a tutto il 31 gennaio p.p.:

PREMI E PROVVISORIE relative a riassicurazioni ed assicurazioni dirette di navi e di merci.

	Premi e diritti di Polizza	Provvisorie	Premi al netto delle Provvis.
Riassicurazioni Ufficio Genova	77.563.606,67	6.997.508,72	70.566.097,95
Assicurazioni dirette = Ufficio Genova	382.202,24	36.048,17	346.154,07
Assicurazioni dirette = Direzione Generale	47.864.350,94	==	47.864.350,94
Totale al 31/1/1917 per operazioni su navi e merci	125.810.159,85	7.033.556,89	118.776.602,96
Riassicurazioni passive presso il Consorzio Riassicur. di Londra	34.815.104,89	4.167.498,==	30.647.606,89
Totale al 31/1/1917 per operazioni su navi e merci, al netto delle quote di riassicuraz. al Consorzio di Londra	90.995.054,96	2.866.058,89	88.128.996,07

Poichè l'onere dell'Istituto per sinistri tra accertati ed in corso di accertamento alla fine dello scorso

gennaio, può essere calcolato in cifra tonda in Lire 51.200.000, così detraendo tale importo da quello suindicato dei premi al netto della quota spettante ai riassicuratori di Londra, si ha una rimanenza attiva di Lire 36.928.996,07, superiore di nove milioni all'incirca a quella risultante alla fine del novembre u.s.

A tale incremento ha influito l'aumento nei tassi dei premi, sebbene questi siansi sempre fissati in misura sensibilmente inferiore a quella corrente sul mercato libero, ed ha giovato anche il fatto che nel mese di gennaio testé decorso, almeno per quanto riguarda le sicurtà assunte dall'Istituto, si ebbe a lamentare un numero più limitato di affondamenti di navi per atti di guerra, in confronto del precedente mese di dicembre, durante il quale i sinistri sia per quantità, sia per importanza, avevano raggiunto il massimo sino allora toccato in rapporto ai mesi anteriori, così da oltrepassare i dieci milioni.

A seguito della decisione testé notificata dai Governi nemici per una ravvivata campagna di sottomarini senza riguardi e senza quartiere, si è dovuto nuovamente constatare un rincrudimento non indifferente nelle perdite del corrente mese di febbraio, ma ciò non deve soverchiamente allarmare, giacchè la passata esperienza ha dimostrato che l'azione dei sottomarini nemici si manifesta a riprese, alternandosi periodi di attività, a periodi di relativa calma, ed anche perchè, a detta dei competenti, l'opera nefanda non potrà essere di molto intensificata, pur essendo da prevedere disgraziatamente una mag-

giore perdita di vite umane a causa dei mezzi assolutamente barbari, che ormai i nemici si sono proposti di adottare in ogni evenienza e senza distinzioni.

Frattanto notevoli circostanze sono sopraggiunte, con importanti ripercussioni sulla economia generale dell'azienda.

In dipendenza delle disposizioni del recente Decreto Luogotenenziale 7 gennaio p.p. N° 74, inteso a stabilire i limiti d'indennizzo da corrispondere agli armatori delle navi requisite o noleggiate dallo Stato e perdute per causa di guerra, le Amministrazioni dello Stato, comprese le Ferrovie di Stato, che nella massima parte tenevano allo scoperto i rischi di guerra a loro carico, sono venuti nella determinazione di provvedere all'assicurazione presso questo Istituto di dette navi a concorrenza del valore da esse dovuto in caso di perdita, ed in buona parte anche delle merci importate per loro conto e per le quali dovevano esse stesse garantire il rischio di guerra.

Per tal modo le operazioni dell'azienda verranno ad aumentare in modo considerevolissimo, tanto più che gli armatori delle navi requisite o noleggiate continueranno a riassicurare all'Istituto, per tramite delle Compagnie private, l'eccedenza dei valori delle navi medesime sugli importi garantiti dallo Stato, sino a raggiungere i limiti massimi stabiliti da apposita Tabella deliberata dalla competente Commissione Governativa.

Gli accennati accordi con le Amministrazioni dello Stato hanno peraltro implicato speciali facilitazioni ed in particolare modo lo sconto del 25 % sui premi della tariffa comune e l'istituzione di una speciale forma di sicurtà a mese per viaggi nel Mediterraneo, ravvisatasi ne-
cessaria per ragioni d'ordine tecnico e pratico.

E d'altro canto a seguito di siffatte concessioni si è manifestata l'impossibilità di continuare nel contratto di riassicurazione passiva che, come è noto, l'Istituto da più di un anno aveva con un Consorzio delle principali Compagnie Londinesi, giacchè le riduzioni accordate sui premi e le particolari forme di coperture a tempo non presentavansi compatibili con gli intendimenti del detto Con-
sorzio, il quale naturalmente basava le sue esigenze sulle quotazioni del mercato libero ed anzichè diminuzioni nei premi, aveva insistito per ulteriori aumenti.

Di pieno, reciproco accordo il detto contratto di riassicurazione passiva è stato pertanto risolto con ef-
fetto dal 2 febbraio andante mese.

In questa decisione la competente Commissione Gover-
nativa si è sentita tanto più confortata, perchè anche a prescindere dalla considerazione dei supremi interessi del
lo stato, che in ogni caso ed in qualunque modo avrebbe dovuto prevalere, si può fondatamente confidare che l'al largata base delle operazioni fornirà all'azienda il ne-
cessario equilibrio nei rischi, così da fare a meno della riassicurazione passiva, e ciò pur mantenendo i tassi dei
premi nei giusti ed equi limiti, con non indifferente bene-
ficio per il nostro traffico marittimo.



Circa infine la riassicurazione in confronto della Cassa Nazionale Infortuni pei rischi di guerra nei riguardi della gente di mare e degli operai addetti alle industrie terrestri, i dati al 30 settembre 1916 sinora posseduti segnano un incasso complessivo di premi in Lire 2.263.597,22, al quale si contrappone un onere dell'Istituto, per sinistri, non certo inferiore al milione di lire comunque attualmente non siavi modo di valutare simile onere che in via di molto larga approssimazione.

Il Consiglio prende atto delle comunicazioni del Vice Direttore Generale con la raccomandazione, suggerita dal Consigliere Beneduce, che sia accertata la entità dei rischi flottanti, in confronto dei sinistri liquidati e di quelli denunciati.

SICURTA' RISCHI DI GUERRA IN NAVIGAZIONE -

Nella adunanza del 22 febbraio u.s., ebbi l'onore di intrattenere l'On. Consiglio di Amministrazione sull'andamento della speciale azienda per le sicurtà dei rischi di guerra in navigazione, concludendo che a tutto il decorso mese di gennaio potevasi contare sopra una rimanenza attiva di quasi 37 milioni di lire.

In detta occasione ebbi pure a rilevare due importanti fatti relativi a tale gestione, e cioè da una parte la determinazione generalmente adottata dalle Amministrazioni dello Stato a seguito del Decreto Luogotenenziale 7 gennaio p.p. N. 74 di assicurare direttamente all'Istituto le navi requisite o noleggiate a concorrenza del valore da esse garentito in caso di perdita a sensi del citato Decreto e di assicurare inoltre in più larga misura, che non pel passato, le merci importate per loro conto.

D'altro canto lo scioglimento del contratto di riassicurazione passiva obbligatoria col Consorzio delle Compagnie Londinesi, che erasi dimostrato non più compatibile con gli scopi e le esigenze della nostra azienda, specie in conseguenza delle particolari facilitazioni accordate alle Amministrazioni dello Stato nella misura dei premi e nei riguardi pure delle modalità di assunzione dei rischi.

Il concorso molto maggiore recato dalle assicurazioni dirette in confronto delle Amministrazioni dello Stato ed in pari tempo il sempre crescente ammontare dei capitali assicurati in rapporto al rapido progredire dei prezzi delle navi e delle

merci, hanno infatti determinato un ulteriore notevole incremento nel gettito dei premi netti che pel mese di febbraio ascese in complesso a L. 26.319.432,18 e pel marzo successivo si elevò ancora a L. 29.882.699,83, fornendo così per il detto primo bimestre del nuovo regime un totale ammontare di premi netti per L. 56.202.132.01.

Come era peraltro previsto in conseguenza della inasprita guerra sottomarina da parte dei nemici, i sinistri aumentarono considerevolmente nel bimestre medesimo sia per numero sia per entità singola. Pur tenuto conto che per parecchi di essi parte dei dovuti indennizzi va ancora a carico del Sindacato di Londra, trattandosi di rischi assunti anteriormente alla risoluzione del contratto di riassicurazione, l'onere dell'Istituto, per ora non altrimenti valutabile che in linea approssimativa, può con prudente apprezzamento ritenersi di L. 20 milioni pel febbraio, e di L. 14 milioni pel marzo in cifre tonde, e così in totale di L. 34 milioni.

Pertanto la gestione del bimestre anzidetto avrebbe lasciato il discreto margine attivo di oltre L. 22 milioni, che aggiunte al fondo di 37 milioni esistente al 31 gennaio, danno una rimanenza attiva al 31 marzo u.s. di L. 59.000.000.

Disgraziatamente nel testè decorso mese di aprile i danni e le perdite per opera di sottomarini nemici e per effetto di mine hanno avuto un fortissimo aumento, recando all'Istituto un ulteriore aggravio, che in base ai dati attualmente conosciuti non è da calcolarsi meno di L. 45 milioni, somma di assai superiore all'ammontare dei sinistri verificatisi in tutto il precedente bimestre.

Ritenuto pertanto che gli introiti dello stesso mese di aprile, non ancora completamente accertati, raggiungano almeno 25 milioni, si avrà un deficit per questo mese di ben 20 milioni, che andrà a decurtare l'accennato fondo di L. 59 milioni, riducendolo a L. 39 milioni.

Naturalmente la Commissione Governativa che presiede allo svolgimento tecnico dell'azienda, non ha mancato di portare tutta la sua vigile attenzione su tale rapido aggravamento della situazione, avvisando ai provvedimenti opportuni, giacchè per quanto possa constatarsi che nel primo trimestre 1917, considerato nel suo complesso, gli introiti si sono equilibrati con le passività, procurando anche qualche supero attivo, ciò non ostante le eccezionali perdite di aprile e l'attuale stagione favorevole alla campagna sottomarina non debbono lasciare per ora soverchie illusioni in una attenuazione nei sinistri pur tenuto conto delle consuete alternative secondo cui ad un periodo di intensa attività dei sommergibili suole succedere altro di relativa calma per le necessità dei rifornimenti.

Da tempo la detta Commissione erasi preoccupata della sempre maggiore entità che andavano assumendo i singoli rischi, oltre che per fortissimi rincari delle merci, per favolosi aumenti nel prezzo delle navi.

E così nei riguardi delle sicurtà delle merci si procurò di evitare con opportune limitazioni la copertura di valori eccessivi, stabilendo inoltre volta per volta premi superiori extra tariffa nei casi di rischi di eccezionale importanza.

Rispetto poi alle navi, pur riconoscendosi equo per evidenti ragioni che quelle di nuova costruzione o di nuovo acqui-

sto all'estero potessero in massima essere coperte in ragione delle somme all'uopo sborsate, fu giocoforza stabilire un limite consigliato dalla più elementare prudenza, limite che la Commissione, ispirandosi ai più larghi criteri ed alle peculiari finalità dell'azienda precipuamente creata per agevolare i traffici marittimi, fissò in dieci milioni di lire rispetto alla quota riassicurabile dall'Istituto.

Non mancarono a tal proposito pressioni ed incitamenti anche da parte di Amministrazioni dello Stato perchè in circostanze speciali tale limite fosse elevato, ma si ritenne assolutamente indispensabile opporre la più ferma resistenza, stante che il limite di copertura di dieci milioni per un singolo piroscalo già rappresentava l'estrema concessione possibile, avuto anche riguardo che il rischio di solito viene ancora ad accrescersi per la sicurtà del carico relativo.

Soltanto in un caso si è sinora fatto luogo ad una assicurazione complementare straordinaria e con premio speciale per 11 milioni di lire in più della copertura già consentita dalla Commissione Governativa, ma ciò avvenne a seguito di formale ed esplicita autorizzazione del Ministro del Tesoro, con che la Commissione e l'Istituto Nazionale rimangono sollevati da ogni responsabilità, nulla essendovi da eccepire quando lo Stato, per conto del quale l'azienda viene gestita, indipendentemente da considerazioni di tecnica assicurativa, ravvisi conveniente per ragioni d'ordine superiore l'assunzione di un determinato rischio per l'intero suo valore comunque elevato.

Ed un altro provvedimento si imponeva ormai relativamente alla misura delle provvigioni corrisposte dall'Istituto alle

Compagnie in rapporto alle quote degli affari cedutigli in riass sicurazione, misura che era rimasta immutata dal 1914 e cioè dall'inizio delle operazioni di cui trattasi.

Inizialmente infatti le Compagnie riassicurate trattenevano per loro conto discrete quote sui singoli rischi, i quali ben di rado raggiungevano somme importanti, mentre i premi maggiori si aggiravano tra l'1 ed il 2 % per traversata.

In progresso di tempo le cose mutarono, mentre cioè i ca pitali da assicurare per ogni singolo rischio aumentavano di gran lunga, come pure per l'aggravarsi continuo dei pericoli di guerra in navigazione aumentavano i premi sino a toccare il 6 ed il 7 per cento per traversata, le Compagnie riducevano via via la loro cointeressenza, arrivando a cedere all'Istituto qua si generalmente il 90% degli affari ed incassando così sempre più ingenti provvigioni, senza che le loro prestazioni fossero diventate più onerose, chè anzi trovavano viepiù agevolata la raccolta degli affari sia per la diminuita concorrenza stranie ra, sia per maggior concorso di clienti spinti spontaneamente a premunirsi dai rischi di guerra in ragione diretta del loro aggravarsi.

Eppertanto la Commissione Governativa deliberava con effetto dal 15 dello scorso aprile una diminuzione delle provvigioni riducendo essenzialmente le percentuali sui maggiori importi dei singoli rischi, per modo che mentre prima sull'eccedenza di cia scun premio pagato all'Istituto oltre le L.5.000 per i corpi di navi e le L.2.500 per le merci corrispondevasi rispettivamente il 5% ed il 10%, partendo press'a poco dagli accennati limiti le aliquote sono state gradualmente ridotte sino al minimo del

l'1 %.

Non v'era infatti alcuna ragione plausibile che le Compagnie dovessero realizzare per le singole sicurtà di maggior rilievo utili palesemente eccessivi, comechè ragguagliati in semplice proporzione alla entità dei premi, specie dopo che questi avevano, come si disse, raggiunto somme assai comunemente ragguardevoli per ciascuna assicurazione.

Senonchè tali provvedimenti non sarebbero certo bastati a controbilanciare gli effetti delle accresciute perdite coi conseguenti oneri, eppertanto, sebbene con una certa riluttanza, in considerazione del fatale ripercuotersi degli aumenti dei premi sui prezzi delle merci già così elevati, la Commissione confortata pure dall'invito all'uopo rivolto da S.E. il Ministro del Tesoro in una lettera diretta al nostro Illustre Presidente, deliberava un ulteriore generale inasprimento della Tariffa con effetto dal 1° maggio corrente, in virtù della quale, oltre ad altri minori ritocchi in aumento per la navigazione nel Mediterraneo, il tasso pei viaggi in America è stato portato dal 6 all'8% per traversata, pei viaggi in Inghilterra dal 6 al 9%, per quelli delle Indie dal 4,20 al 7% rispetto alle navi, dal 4,40 al 7,40% rispetto alle merci.

Si confida che, raggiunte queste altezze di tariffa, possa l'equilibrio ristabilirsi senza essere costretti a nuovi aumenti, e che possa inoltre di alquanto incrementarsi il fondo disponibile, dappoichè, pur escluso ogni e qualsiasi intento speculativo, è norma evidente di cauta amministrazione il costituire e mantenere possibilmente integra una congrua riserva, specialmente di fronte a simili operazioni del tutto aleatorie e che espongono l'azienda ad impegni fortissimi, mentre difettano

elementi per fare previsioni di qualche attendibilità ed in modo assai relativo può soccorrere all'uopo l'esperienza tratta dal periodo già trascorso.

=====