

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII 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)

Resoconto stenografico

12^a SEDUTA

GIOVEDÌ 12 GENNAIO 1978

Presidenza del Presidente de' COCCI
indi del Vicepresidente FELICETTI

INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE	Pag. 207, 210, 219 e <i>passim</i>	CARPI de RESMINI	Pag. 210, 217, 222
FELICETTI (PCI) . . . . .	.208, 209, 210 e <i>passim</i>	DE MEO . . . . .	.207, 208, 209 e <i>passim</i>
FORMA (DC) . . . . .	.208, 218, 219	DE SANTIS . . . . .	.212, 218, 219
TALAMONA (PSI) . . . . .	.208, 209, 216	GUIDONI . . . . .	.223, 224, 225
		PINTO . . . . .	.208, 209, 210

Intervengono, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, l'avvocato Filippo Carpi de Resmini, presidente dell'Automobil Club di Italia, il dottor Florindo De Santis, vice segretario generale, il signor Mario Guidoni, direttore della Sezione di Roma dell'Associazione nazionale fabbricanti industrie automobilistiche, il professor Giuseppe De Meo, presidente dell'ISTAT e il dottor Luigi Pinto, direttore generale.

La seduta ha inizio alle ore 10,20.

CARBONI, *f.f. segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sull'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli. Rivolgo un cordiale saluto al professor Giuseppe De Meo, presidente dell'ISTAT, e al dottor Luigi Pinto, direttore generale dell'Istituto stesso. Non occorrono molte parole per illustrare ai nostri ospiti che siamo in sede di un Comitato paritetico bicamerale delle Commissioni industria del Senato e della Camera per l'indagine conoscitiva sull'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli, naturalmente nel quadro di un esame approfondito del sistema assicurativo italiano.

Nel quadro delle nostre audizioni dei rappresentanti dello Stato e degli enti di Stato non potevamo non sentire in modo particolare i rappresentanti dell'Istituto di statistica.

Il professor De Meo e il dottor Pinto ci hanno fatto già avere un documento che abbiamo distribuito a tutti i componenti del Comitato. Lo esamineremo e poi pregheremo coloro che ascoltiamo di farci pervenire con calma un documento definitivo per i nostri atti.

Dai lavori fatti fino ad oggi sono emersi dati interessanti dei quali terremo conto nelle nostre conclusioni, in particolare allo scopo di perfezionare l'attuale legislazione per quanto riguarda l'assicurazione obbligatoria basata sulla cosiddetta miniriforma. Appare evidente, però, anche perchè la miniri-

forma è una miniriforma fatta con decreto-legge, che, se non una maxiriforma, occorrerà una integrazione della normativa esistente. Quindi la vostra esperienza può essere molto utile al fine di vedere che cosa c'è da perfezionare, da integrare.

Sono emersi anche temi di carattere più generale per quanto riguarda l'insufficienza dei controlli così come sono articolati nel nostro Paese.

Questo è un po' il quadro dei lavori fatti fino ad oggi. Non ci resta, quindi, in questo quadro, che dare la parola al professor De Meo ed eventualmente al dottor Luigi Pinto.

DE MEO. Signor Presidente, ho soltanto poche cose da dire. Anzitutto ricordo che le indagini sui bilanci delle imprese di assicurazione vengono effettuati in Italia dall'ANIA (Associazione delle imprese di assicurazione), dal Ministero dell'industria e dall'Istituto centrale di statistica. Si tratta di indagini annuali che si rivolgono a tutte le imprese esercitanti l'attività assicuratrice e che traggono origine tutte dalla stessa fonte, e cioè dai dati di bilancio che le compagnie sono tenute a comunicare al Ministero della industria su appositi modelli predisposti dallo stesso.

L'indagine posta in essere dall'Istat si distingue dalle altre per la maggior analisi. Infatti rileva con un apposito questionario alcuni dati non richiesti attraverso i modelli ministeriali, come quelli sulle retribuzioni, sugli oneri sociali, sui fitti passivi, sull'acquisto, sulla vendita e sull'ammortamento dei capitali fissi (terreni, fabbricati, automezzi, eccetera), sulla destinazione degli utili, eccetera. Di ciò si può avere una più precisa cognizione osservando il modello Istat che è stato testè distribuito. Tutti i dati contenuti nel modello sono rilevati, revisionati ed elaborati: quelli cerchiati sono anche pubblicati in un apposito Notiziario, gli altri sono utilizzati solo a fini interni. Peraltro, i dati elaborati dall'Istat risultano disponibili in un intervallo di tempo generalmente minore di quello che si richiede per le altre indagini. L'Istituto è comunque a disposizione del Comitato per fornire

10^a COMMISSIONE

12° RESOCONTO STEN. (12 gennaio 1978)

i dati già elaborati o quelli per i quali potrà venire richiesta l'elaborazione.

Circa il questionario che è stato diramato dal Comitato a tutte le imprese di assicurazione, posso affermare che l'Istituto cercherà di facilitare per quanto possibile l'elaborazione dei dati di carattere quantitativo. I dati di carattere qualitativo dovranno invece formare oggetto di autonomi approfondimenti da parte del Comitato.

PRESIDENTE. Ringrazio il professor De Meo per la sua esposizione, che tra l'altro è esemplare per la concisione e la concretezza, così come si addice ad uomini di cifre, di fatti.

Prego i colleghi di formulare le loro richieste di chiarimenti.

TALAMONA. Sono tutte le compagnie di assicurazione?

DE MEO. Sono tutte, nessuna esclusa. In sostanza noi utilizziamo i bilanci. I modelli che vengono compilati dalle imprese vengono utilizzati dal Ministero per una certa parte, cioè per i dati piuttosto aggregati, riassuntivi; per le voci più analitiche noi li utilizziamo direttamente. Si tratta sempre di dati, però, che le compagnie presentano, per legge, al Ministero dell'industria.

PINTO. Per il 1976, per esempio, abbiamo interessato 217 compagnie di assicurazione e riassicurazione.

FORMA. A parte i dati forniti al Ministero dell'industria attraverso il conto consortile, gli altri dati sono forniti con schemi formalmente omogenei?

DE MEO. Sì, con modelli fissati dal Ministero.

PINTO. Noi utilizziamo, da una parte, il modello dell'indagine del Ministero dell'industria, dall'altra facciamo questa indagine complementare attraverso il questionario. Vi abbiamo distribuito il facsimile del questionario dal quale risultano quali sono le variazioni, le differenze ri-

spetto all'indagine ministeriale. Cioè noi rileviamo qualcosa di più in aggiunta al modello che viene compilato per il Ministero.

FELICETTI. Sarebbe molto interessante conoscere intanto i dati del 1976, perchè questo ci dà anche di più il senso della evoluzione, dell'attualità dei dati stessi.

Desidero inoltre porre una domanda: di questi dati complessivi che risultano da questo modello che ci avete fornito e che ci avete detto che possono essere offerti alla Commissione in modo globale, aggregato, è possibile farne una scomposizione per dimensioni di imprese di assicurazione?

Noi avremmo interesse, relativamente alla incidenza delle spese generali sul totale, all'incidenza dei costi delle strutture periferiche, a conoscere questi dati per varie dimensioni di imprese. I dati complessivi, così come ci sono offerti, ci consentono certo di pervenire a certe deduzioni. Ma ai nostri fini sarebbe importante entrare dentro a questa problematica per vedere certe linee di tendenza, le riforme che devono essere introdotte in questo settore, per capire quali sono i fenomeni sui quali bisogna incidere con provvedimenti legislativi. Questo mi sembra molto importante.

PINTO. La risposta è senz'altro affermativa. Si tratta solo di stabilire quali sono i caratteri con riferimento ai quali dobbiamo individuare queste dimensioni. Cioè se sono l'ammontare dei premi, il capitale assicurato, eccetera.

FELICETTI. Su questo potremmo fornire all'ISTAT una nota che potremmo elaborare in sede di Ufficio di presidenza partendo dalla esigenza che si avverte di scomposizione di questi dati complessivi.

PINTO. La possibilità c'è, onorevole.

DE MEO. Capitale assicurato secondo il volume dei premi incassati. Ma quale volume dei premi: totale, di tutti i rami o solamente di alcuni rami?

A seconda della finalità che vi ripromettete, si tratta di stabilire questi limiti.

FELICETTI. Vorrei sapere se è possibile, partendo dai vostri strumenti di lavoro, determinare un confronto tra la situazione assicurativa italiana ed altre situazioni, quanto meno a livello europeo, per quanto concerne — ad esempio — spese, suddivisione dei portafogli. Se fosse possibile, anche questo sarebbe per noi materiale di estremo interesse.

DE MEO. È probabile che qualche paragone si possa fare. Ci sono statistiche armonizzate, elaborate dall'istituto statistico della CEE in base alle quali probabilmente si può fare qualche confronto, perlomeno per grossi aggregati.

FELICETTI. Tutto il materiale di questo tipo che può essere fornito al Comitato può essere di estrema utilità.

PINTO. Potremmo fare dei rapporti caratteristici.

TALAMONA. Vorrei integrare la richiesta dell'onorevole Felicetti. La nostra esigenza è quella di avere ripartita per rami una situazione analitica dei costi e dei ricavi delle compagnie di assicurazione, mentre nel modello che voi ci fornite figurano i risultati complessivi che, in fondo, sono sì significativi, ma non ci danno le informazioni che a noi servono per l'indagine che andiamo svolgendo.

Infatti, dobbiamo tenere presente che il nostro obiettivo è quello di conoscere l'andamento dell'assicurazione obbligatoria RC Auto, quindi abbiamo necessità che dalle vostre analisi statistiche emergano chiaramente i bilanci delle compagnie assicuratrici sezionati per rami. Allora sì che l'indicazione delle spese generali, del rapporto fra spese generali, l'incasso dei premi e le spese per il risarcimento danni, diventano per noi interessanti, perchè non dobbiamo dimenticare che abbiamo inserito nella miniriforma l'obbligo di ridurre l'entità di queste spese generali e di mantenerla entro una determinata percentuale, che è quella del 32 per cento, a partire dal 1° gennaio 1979. Noi vogliamo essere certi che a par-

tire da quella data non succeda nulla che impedisca alle compagnie di rientrare in questo limite fissato dalla legge, e in ogni caso non vorremmo trovarci di fronte alla richiesta, delle compagnie assicuratrici o di qualche parte politica, di modificare quel limite, la qual cosa giudicheremmo estremamente grave.

DE MEO. I dati vengono forniti dalle compagnie in maniera molto analitica per quanto concerne i rami elementari, così ad esempio dal notiziario che è stato distribuito si rileva che i dati concernono i seguenti rami: aeronautica; autoveicoli; responsabilità civile e rischi diversi; trasporti; infortuni; grandine; incendi; bestiame; macchine; eccetera. Dallo stesso notiziario si desumono i dati relativi ai premi, ai sinistri, alle riserve premi, alle riserve sinistri, alle provvigioni, eccetera.

TALAMONA. È necessario.

PINTO. In relazione alle esigenze conoscitive espresse in questa sede, sembra opportuno che siano stabiliti, come è già avvenuto in analoghe circostanze, contatti tra l'Ufficio di presidenza del Comitato e i competenti servizi dell'ISTAT. Ciò, affinché sia agevole accertare, con l'ausilio dei funzionari che seguono da vicino l'indagine, quali possibilità esistono per far fronte alle esigenze stesse con i dati di cui si dispone.

DE MEO. L'Istituto ha collaborato con la Commissione interparlamentare sulla cosiddetta giungla retributiva e in quella occasione si è appunto sperimentata con esito positivo la collaborazione, a livello degli uffici, tra Senato e ISTAT.

FELICETTI. Desidero un piccolo chiarimento. Nella tabella che avete predisposto, si precisa che essa contiene dati rilevati, elaborati e pubblicati dall'ISTAT e non dal Ministero dell'industria. Poi si specifica che tutti gli altri dati non contrassegnati sono rilevati ed elaborati dall'ISTAT

10ª COMMISSIONE

12° RESOCONTO STEN. (12 gennaio 1978)

e — si ripete — non dal Ministero dell'industria.

Vorrei conoscere il perchè di questa sottolineatura.

P I N T O . Abbiamo precisato quanto rilevato dall'onorevole Felicetti per ribadire il fatto che trattasi di una indagine complementare e integrativa rispetto a quella del Ministero dell'industria.

F E L I C E T T I . La mia preoccupazione era che i dati fossero diversi da quelli del Ministero.

D E M E O . No, assolutamente. Questa è un'analisi ulteriore, di dati più aggregati rispetto a quelli del Ministero.

Noi abbiamo allargato il campo di osservazione del Ministero per finalità dell'Istituto, in quanto questi dati ci occorrono per la tavola intersettoriale, per la contabilità nazionale ed ora, in questa particolare occasione, possono essere utilizzati anche dal Comitato parlamentare.

P R E S I D E N T E . Non mi resta che ringraziare vivamente il professor De Meo ed il dottor Pinto che, con spirito anche amichevole, si sono messi a nostra disposizione. Saremo loro grati se ci faranno pervenire una memoria di risposta, opportunamente elaborata, da mettere agli atti nell'interesse comune. Ringraziamo anticipatamente per i dati che ci verranno inviati e siamo grati per la dichiarata disponibilità all'elaborazione dei dati che saranno forniti dalle compagnie assicuratrici.

Ascolteremo ora, in rappresentanza dell'Automobil Club d'Italia: l'avvocato Filippo Carpi de Resmini, presidente dell'Automobil Club d'Italia, il dottor Florindo De Santis, vice segretario generale. Interverrà, poi, il signor Mario Guidoni, direttore della Sezione di Roma dell'Associazione nazionale fabbricanti industrie automobilistiche.

Naturalmente, invitando per le nostre audizioni gli esponenti dei massimi enti pubblici interessati ai problemi dell'assicurazione obbligatoria, non potevamo non convocare i rappresentanti dell'Automobil Club

d'Italia, che ringraziamo vivamente per il contributo che porteranno ai nostri lavori.

Ovviamente, non c'è bisogno di illustrare ai nostri ospiti che cosa sia il nostro Comitato. Devo però far presente che questa indagine ha un particolare rilievo, essendo svolta contemporaneamente dai due rami del Parlamento attraverso le Commissioni industria della Camera e del Senato.

Nelle sedute che ci sono state fino ad oggi sono emerse molte considerazioni interessanti sull'assicurazione obbligatoria e, al di là di questo, anche sul sistema assicurativo del nostro Paese. Per quanto riguarda in particolare l'assicurazione obbligatoria, è emersa la necessità di procedere all'attuazione piena della miniriforma, oltre che della legge n. 990, ma anche la necessità di integrare sia quest'ultima che la miniriforma attraverso le norme che si riterranno opportune, tanto più che la miniriforma è stata varata attraverso un decreto-legge che non ha preso in esame diversi aspetti del settore, come quelli processuali, ad esempio.

Nel corso della nostra indagine è emersa poi la carenza paurosa che esiste nel nostro servizio di controllo il quale, più che integrato, dovrà essere sostituito *in toto* da un sistema nuovo, totalmente diverso da quello attuale.

È emersa infine la necessità di una maggiore presenza della mano pubblica nel settore assicurativo: ritengo che i rappresentanti dell'ACI abbiano qualcosa da dire in proposito. Con queste poche considerazioni ho voluto rapidamente inquadrare la breve esposizione dell'avvocato Carpi, in quanto informazioni più dettagliate ci verranno fornite tramite i documenti che verranno inviati.

C A R P I d e R E S M I N I . Ringrazio il Presidente per la sua introduzione, anche a nome di De Santis, vice segretario della nostra istituzione e membro della commissione consultiva in materia di RC Auto del Ministero dell'industria.

Vorrei limitarmi ad una « carrellata » sui problemi che ci interessano. De Santis è a disposizione per ogni dettaglio. Mi riservo di rispondere alle eventuali domande che

mi verranno formulate e di inviare, sulla scorta di quello che sarà dibattuto oggi, una memoria nei prossimi giorni.

Non voglio certo affrontare il vasto argomento dei problemi assicurativi nel nostro Paese, ma limitarmi ai problemi assicurativi connessi al fenomeno della circolazione discutendone in modo diretto e pratico. Vorrei evitare, in modo particolare, accenti teorici. Mi riferisco agli studi che alcuni esperti stanno conducendo sulla totale riforma del sistema assicurativo. Alludo in particolare al sistema del *no fault* che, come sapete, trova applicazione in alcuni paesi di tipo anglosassone (in dieci Stati della confederazione degli Stati Uniti, nel Canada, nella Nuova Zelanda).

A mio avviso questo tipo di riforma dovrà essere inquadrato in una più vasta ristrutturazione e razionalizzazione dell'intero sistema della sicurezza sociale nel nostro Paese, il che significa che esso è al momento fuori della nostra realtà socio-politica.

E vengo così ai problemi della miniriforma che a nostro avviso — parla l'ente che per istituzione rappresenta l'utenza — costituisce un fattore positivo. In un Paese in cui si parla spesso di riforme di struttura, di grandi riforme di struttura, che poi regolarmente non si attuano, il fatto di aver attuato una miniriforma di tipo estremamente sostanziale e incisivo costituisce un punto all'attivo del Parlamento che l'ha deliberata.

Il 15 settembre 1976 l'ACI indisse un convegno di esperti e di operatori del settore, di rappresentanti del movimento sindacale e cooperativo per dibattere questi problemi. Le conclusioni del convegno dell'ACI sono state integralmente recepite dal legislatore nella legge n. 39 del 1977. Siamo quindi soddisfatti di aver portato un contributo serio alla soluzione di questo problema.

Quali dovrebbero essere i punti di intervento per l'immediato futuro? Intanto, l'attuazione immediata della miniriforma. Una delle nostre richieste è che le previsioni del legislatore trovino, senza ulteriore indugio, la loro attuazione. Mi riferisco in particolare al regolamento di esecuzione.

Faccio ora cenno ad alcuni altri punti dolenti. Anzitutto, all'esistenza di un nu-

mero troppo elevato di imprese assicuratrici « corsare » (è quasi eufemistico questo termine dal momento che si tratta di veri e propri centri di speculazione a fine illecito).

Ho con piacere registrato a questo proposito che per risanare il mercato italiano delle imprese inadempienti che ne costituiscono una grave turbativa, l'ANIA ha messo a punto un progetto che non conosco nel dettaglio, ma che pare concretarsi nella istituzione di una società finanziaria consortile. Tutto quello che si può fare per accelerare la pulizia in questo settore è benefico e va realizzato senza ulteriori indugi.

Il problema dell'utente è quello di costringere le compagnie al pagamento tempestivo dei sinistri. La miniriforma ha introdotto degli elementi a questo proposito sostanziali. Occorre ora pubblicizzarli, illustrarli all'utente, ovviare a quelle grosse difficoltà che ancora si incontrano in fase attuativa, persino presso le autorità di polizia. A queste ultime dovrebbe essere imposto (si tratta in fondo di facilitare anche il loro lavoro) di stendere i verbali secondo il modello previsto dalla legge. A nostro avviso, da questo punto di vista il campo di intervento per la divulgazione è ancora inesplorato. Da parte nostra ci apprestiamo a pubblicizzare in modo capillare questa struttura innovativa. Siamo anche favorevoli alla proposta, proveniente dall'ANIA, sulla cosiddetta convenzione di indennizzo diretta (CID) che rappresenta indubbiamente una misura positiva per lo snellimento delle procedure liquidative e per il contenimento dei costi di accertamento.

I problemi che affliggono il settore sono quelli della lunghezza e della complessità delle operazioni di accertamento, della duplicazione delle varie attività e dell'elevato costo di amministrazione dei sinistri, della serie di intermediazioni che sono oggi necessarie, della complessità e della lunghezza delle procedure giudiziarie e, infine, dell'intendimento speculativo che presiede a queste attività. Usando quest'ultimo termine non mi riferisco certo al corretto principio del profitto che, ovviamente, deve presiedere a qualsiasi attività imprenditoriale e quindi anche a quella assicurativa, ma al-

l'intento insanamente speculativo che troppo spesso muove il sottobosco assicurativo, sottobosco in cui va compreso anche l'assicurato (alludo al protagonista di un sinistro automobilistico che vuol trarre da questo fatto sopravvenuto ogni vantaggio anche illecito).

L'ACI ritiene che si debba incidere in questi vari momenti del fenomeno e, in prima persona, si pone a disposizione della Pubblica amministrazione, oltre che degli utenti e delle imprese, per arrivare a una diminuzione dei costi (parlo del settore dell'accertamento e della liquidazione dei sinistri). Pensiamo anche a una funzione arbitrale o superarbitrale per diminuire i contrasti tra imprese e assicurato. Potrei fare anche un riferimento allo snellimento delle procedure acquisitive, ma correrei il rischio di cadere nella teoria. Ricordo solo la riforma *in itinere* concernente la mutazione della tassa di circolazione in imposta sulla intestazione del mezzo, con l'obbligo della restituzione al pubblico registro automobilistico della targa nel caso che l'autoveicolo non circoli. Questa norma acquista particolare rilevanza nel settore assicurativo: sono infatti chiare le connessioni anche ai fini del controllo della esazione del premio assicurativo.

Un fatto, infine, che dovrebbe essere oggetto di intervento è quello della estensione della copertura assicurativa a tutti i Paesi della Comunità economica europea: ciò porterebbe all'abolizione della cosiddetta carta verde, che è un altro balzello a cui sono sottoposti gli utenti della strada, ivi compresi gli autotrasportatori.

Devo in conclusione fare accenno alla SARA, impresa assicuratrice dell'ACI; voi ascolterete autonomamente i rappresentanti di questa impresa assicurativa di cui l'ACI possiede il 51 per cento del capitale, essendo il 49 per cento ripartito tra Reale Mutua, Fondiaria, Assitalia e Generali. È una compagnia che opera quasi esclusivamente nel settore della RC Auto e che ha il merito di avere sempre operato con estrema serietà, senza inseguire profitti eccezionali.

In un momento in cui il settore assicurativo lamenta la presenza di imprese « cor-

sare » che non pagano i sinistri, la SARA è fra quelle imprese che godono la fiducia dell'utenza. Essa ha sempre ricercato un'immagine di correttezza e di tempestività nella liquidazione dei sinistri. Abbiamo l'ambizione di avere con la SARA anticipato, in un certo senso, la filosofia della miniriforma.

D E S A N T I S. L'ACI in questi ultimi tempi si è mosso nel campo della RC Auto, sollecitato dagli utenti automobilistici, tenendo conto soprattutto delle richieste dell'utenza, che ci pervengono tramite la rivista sociale e una fittissima corrispondenza. Le sollecitazioni pervengono non soltanto dagli automobilisti italiani e stranieri, ma anche da moltissime organizzazioni consorelle estere, come l'ADAC di Monaco di Baviera che tre anni fa scatenò una violenta campagna di stampa contro i disservizi delle compagnie di assicurazione italiane.

In sede di Commissione Filippi, alla quale partecipiamo da tre anni, nel 1975, al fine di contenere l'aumento tariffario richiesto dall'ANIA, abbiamo cercato di dimostrare che nel lungo tempo la frequenza dei sinistri segna una curva discendente, non ascendente. L'esperienza ha dimostrato la verità di questo nostro assunto. Nell'anno successivo abbiamo sostenuto che di aumenti tariffari si poteva discutere solo in quanto fossero apportati una serie di correttivi al sistema e fosse assicurato un servizio efficiente ai danneggiati. Sollecitiamo quindi una serie di interventi legislativi che si sostanziarono nella cosiddetta legge di miniriforma. In quest'ultimo anno gli utenti più che protestare contro la qualità dei servizi assicurativi (la miniriforma è già entrata in vigore e, anche se non è stata pienamente attuata, già produce miglioramenti nel servizio assicurativo) hanno sollecitato l'ACI a che si opponesse ad ulteriori aumenti tariffari. Pertanto, in sede di Commissione Filippi, nel 1977, abbiamo toccato due punti: il rendimento delle disponibilità finanziarie delle compagnie, ipotizzando un tasso di rendimento superiore a quello dichiarato dall'ANIA, e le ripercussioni del decreto sui limiti di velocità sulla sinistrosità

automobilistica, dimostrando, attraverso studi anche in Paesi stranieri, che i limiti di velocità avrebbero ridotto la gravità degli incidenti. Inoltre l'ACI si è dichiarato favorevole per il 1979 alla istituzione di una unica formula tariffaria, con soppressione delle zone tariffarie e revisione della relativa scala su una ipotesi di frequenza sinistri del 17 per cento.

Per il futuro l'ACI si muoverà su due piani: il primo è quello dei miglioramenti da apportare all'attuale legislazione, in particolare alla legge n. 990 e alla miniriforma; l'altro, a tempi più lunghi, è quello della grande riforma nel campo della RC Auto, anche attraverso uno studio comparato delle legislazioni degli altri paesi.

Sul piano immediato intendiamo chiedere:

a) l'estensione dell'obbligatorietà della copertura assicurativa ai ciclomotori e alle macchine agricole. Quella sui ciclomotori è una richiesta che abbiamo fatto da tempo. Sono più di tre milioni e mezzo i ciclomotori in circolazione e sono mezzi estremamente pericolosi;

b) l'estensione della copertura terzi trasportati ai familiari;

c) la rivalutazione dei massimali minimi di garanzia perchè l'indennizzo corrisponda al contenuto sociale tutelato dal sistema di assicurazione obbligatoria. I massimali italiani sono fermi ad un livello troppo basso. L'ultimo aggiornamento non è assolutamente proporzionale allo slittamento del valore della moneta;

d) l'estensione della copertura obbligatoria assicurativa a tutti i Paesi della Comunità europea con contestuale abolizione della carta verde. Si tratta di un problema importante che riguarda soprattutto gli autotrasportatori, risolto già da numerosi Paesi della CEE;

e) il riconoscimento, nella valutazione delle lesioni personali, del cosiddetto « danno biologico »;

f) il contenimento dei costi di gestione del settore, e ciò sia nella fase assuntiva che nella fase di accertamento e liquidazione dei sinistri. Il nostro sistema comporta

costi altissimi. Ogni compagnia ha un proprio apparato di acquisizione delle polizze. In questo settore si possono studiare sistemi che arrivino alla razionalizzazione e alla riduzione dei costi. Il Presidente ha ipotizzato la utilizzazione di nuovi strumenti, come potrebbe essere lo stesso libretto fiscale che il Ministero delle finanze è in procinto di varare in cui sarebbe facilissimo introdurre una voce relativa alla percezione del premio di assicurazione, con conseguente organico ricorso agli elaboratori, collegato ad un ampliamento dell'istituto del pubblico registro automobilistico per comprendervi anche l'annotazione relativa all'assicurazione RC Auto, come avviene già in altri Paesi.

Infine, anche nel momento dell'accertamento e della liquidazione dei sinistri esiste un alto costo per il mantenimento di strutture differenti per quante sono le compagnie ed una duplicazione delle operazioni relative da parte di entrambi gli assicuratori implicati nel sinistro. Anche da questo punto di vista necessita arrivare a forme consortili che riducano od alleggeriscano questi elevatissimi costi. L'ACI è quindi favorevole al CID che ridurrebbe l'intervento dei patrocinatori e dei periti, ridurrebbe le speculazioni anche da parte degli stessi assicurati, e soprattutto dovrebbe portare alla istituzione di forme consortili di accertamento di liquidazione dei danni. Siamo favorevoli all'istituzionalizzazione in polizza della clausola che prevede il CID. I nostri centri perizia sono stati già istituiti, in seguito ad accordi presi con le compagnie, e funzionano già da tre anni. Con il CID è la compagnia di assicurazione che paga il proprio assicurato non la compagnia della controparte. Un organo esterno alle parti, quale potrebbe essere il centro di perizia ACI, potrebbe portare alla facile soluzione delle discordanze sull'entità del danno.

Perchè il CID possa avere attuazione è necessario che il modello di denuncia congiunta dei sinistri, previsto dalla nuova legislazione, si affermi presso tutta l'utenza automobilistica. Si tratta di uno strumento complesso per la cui divulgazione l'ACI si

appresta a varare una campagna di convincimento fondata sull'assunto « Costringi il tuo assicuratore a pagare prima ». Ciò faciliterà la soluzione delle questioni sull'*an debeat* tanto più se abbinato alla applicazione di *barèmes* di responsabilità. È necessaria quindi l'adozione, la più estesa possibile, del modello di constatazione amichevole che faciliterà l'applicazione di parametri di responsabilità applicabili a tutte le controversie relative all'*an* con conseguente riduzione di costi e di litigiosità.

Sul piano processuale ci siamo già espressi a favore dell'introduzione dell'arbitrato irrituale come condizione di procedibilità dell'azione. Dopo la dichiarazione arbitrale, adita l'autorità giudiziaria, il pretore o il giudice istruttore nella prima udienza, sentite le parti, potrà emettere un'ordinanza rendendo esecutiva la decisione dell'arbitro. Inoltre siamo favorevoli all'abolizione del segreto istruttorio che copre oggi le verbalizzazioni di incidenti, come alla possibilità di dar luogo alla provvisoria anche nell'istruttoria con rito sommario. Riteniamo che sia una dimenticanza del legislatore la omissione di tale previsione nell'istruttoria sommaria.

Un altro problema molto importante è quello del miglioramento del Fondo di garanzia per le vittime della strada.

Si rende necessaria, inoltre, l'eliminazione delle disparità di trattamento, allo stato emergenti, tra danneggiati da autoveicoli rimasti sconosciuti e danneggiati da veicoli non coperti da assicurazioni o assicurati presso compagnie in stato di liquidazione: solo per i primi, infatti, l'articolo 21 della legge n. 990 limita l'indennizzo alla ipotesi che dal sinistro siano derivate la morte, o l'invalidità permanente superiore al 20 per cento, o una invalidità temporanea superiore a 90 giorni. Si potrebbe su tale disparità, al limite, eccepire questione di illegittimità costituzionale.

Sarebbe anche opportuna una non riduzione dei massimali stipulati dagli assicurati con compagnie poi poste in liquidazione coatta amministrativa, per i quali il Fondo oggi risponde solo fino a concorrenza dei minimi di legge, con danno notevole soprattutto per le imprese di autotrasporto.

Lo stesso Fondo dovrebbe acquisire maggiore operatività: oggi è soltanto uno strumento di pagamento che agisce solo come cassa. In sede di regolamento della miniriforma, che abbiamo studiato nella Commissione Filippi, abbiamo discusso sulla legittimazione passiva del Fondo in seguito a liquidazione coatta amministrativa.

Noi abbiamo sostenuto la legittimazione passiva del commissario liquidatore, però crediamo che si tratti di un problema da risolvere non con norme regolamentari ma in via legislativa.

Problema gravissimo è quello della liquidazione coatta amministrativa delle aziende decotte. Il meccanismo posto in essere dalla miniriforma si è rivelato insufficiente. Pronunciata la liquidazione il portafoglio tende a polverizzarsi mentre resta il problema gravissimo dell'assorbimento da parte delle altre compagnie del personale della impresa in liquidazione.

Deve essere posto in essere un nuovo meccanismo. Vediamo con favore l'ipotesi avanzata dalle imprese assicuratrici di un consorzio che preveda e disciplini procedure di risanamento delle aziende in difficoltà, formulando piani di risanamento, con intervento e sotto la vigilanza dell'organo pubblico di controllo.

Sui problemi del controllo va potenziata la vigilanza dello Stato sulle imprese che gestiscono l'RC Auto. È un problema fondamentale, propedeutico a mantenere su livelli di efficienza e correttezza il mercato. Siamo favorevoli ad un potenziamento in questo senso del conto consortile che ha già dato buona prova nella raccolta dei dati e nell'analisi delle singole gestioni.

Il conto consortile è diretto da funzionari esperti e competenti e, disponendo delle informazioni necessarie ad avere piena conoscenza dello stato delle singole imprese, potrebbe anche svolgere quelle funzioni di controllo che un così importante settore esige, e che non possono essere svolte da organi ministeriali per tutta una serie di problemi che vanno dalle insufficienti retribuzioni degli impiegati alla poca agilità delle strutture.

Esiste poi il momento della prevenzione. In questo campo sono inseriti numerosi organi statali quali il Ministero dell'industria

e lo stesso Ministero dei lavori pubblici che gestisce un ingente Fondo derivante dalle contravvenzioni stradali. Coordinando le competenze di svariati organismi, i Ministri dei trasporti, della pubblica istruzione, della sanità, dei lavori pubblici, degli interni, l'ACI e l'ANIA, sarebbe possibile ed auspicabile l'adozione di un piano globale di sicurezza elaborato da organismi qualificati e realizzato da agenzie altrettanto qualificate. Il progetto del nuovo Codice della strada, che prevede di devolvere a fini di ricerca, sperimentazione e divulgazione dei principi dell'educazione stradale l'80 per cento delle ammende derivanti all'Erario dalle contravvenzioni stradali, dà consistenza e finanziamenti adeguati a tale programma, che per risultare veramente efficace dovrebbe muoversi su tre linee. La linea dell'uomo: essa pone il problema dell'educazione stradale e di campagne dirette a diffondere la conoscenza del servizio assicurativo. La linea dell'auto: di qui la necessità di incidere sulle fabbriche automobilistiche per arrivare ad un'auto sempre più sicura. La linea della strada: essa coinvolge gli enti proprietari delle strade perchè garantiscano sempre migliori condizioni di viabilità.

Abbiamo poi il problema della grande riforma.

Da questo punto di vista stiamo facendo uno studio di legislazione comparata e possiamo dire che abbiamo accertato uno svolgimento evolutivo dell'RC Auto nel quale possono ravvisarsi cinque fasi: un primo momento in cui i danni della circolazione automobilistica sono trattati e disciplinati secondo le norme proprie della responsabilità civile; una seconda fase in cui questo tipo di danno viene assoggettato a delle norme particolari: ad esempio, l'articolo 2054 del codice civile che comporta l'inversione dell'onere della prova. Nella terza fase si ha l'introduzione del regime di assicurazione obbligatoria che comporta una serie di controlli pubblici più stretti. Una quarta fase riguarda l'introduzione del sistema del *no fault*, mentre nella fase finale si ha il riassorbimento della responsabilità civile auto nei sistemi di sicurezza sociale.

Nei paesi più avanzati vige ormai il sistema del *no fault*. Diciamo subito che le critiche generali rivolte verso il sistema della colpa sono molteplici: esso infatti, oltre a comportare altissimi costi, non è idoneo a risarcire tutti i danni personali subiti dalle vittime della strada, potendo essere risarciti solo coloro che riescono a dimostrare la colpa dell'agente e a provare di non aver concorso all'evento. Il risarcimento dei danni infatti è possibile solo in quanto il conducente non sia responsabile di un comportamento negligente, escludendo così dal risarcimento una larga fascia di utenti sinistrati.

Le procedure di accertamento dei sinistri e dei danni, soprattutto le procedure giudiziarie, sono molto lente, complesse e costose. Si debbono svolgere indagini sulle conseguenze dell'incidente (ammontare dei danni, delle spese ospedaliere, eccetera); i costi inoltre si raddoppiano perchè le indagini sono svolte da entrambe le parti.

La complessità delle indagini rende possibili le speculazioni sui sinistri da parte dei patrocinatori, dei periti e degli stessi assicurati. I lunghi accertamenti delle circostanze nelle quali si è prodotto l'evento rendono disponibili i danneggiati più deboli ad indennizzi più modesti, ma ottenuti immediatamente. Inoltre, gli alti costi del sistema sono sopportati non dall'intera collettività, ma dalla parte costituita dai proprietari e conducenti degli autoveicoli, mentre le somme pagate sono distribuite tra tutti gli utenti della strada. Sono metodi piuttosto inefficienti.

Il sistema del *no fault* vige in ventiquattro Stati nordamericani, in alcune province canadesi, in Svezia e in Israele. L'esperienza ha dimostrato la infondatezza delle critiche secondo le quali l'abolizione della colpa avrebbe provocato una diminuzione della diligenza dei conducenti. Il sistema americano ha dato dimostrazione che non c'è stato aumento della sinistrosità. Anzi, nel Massachusetts — lo Stato che ha introdotto il sistema del *no fault* per primo — le controverse annue sono diminuite da trentatremila a quattromila. Ciò è prova evidente di una diminuzione della litigiosità. Gli aspet-

ti comuni ai sistemi del *no fault* sono la possibilità di agire direttamente contro il proprio assicuratore; la fissazione di massimi e minimi dell'ammontare del risarcimento, al di sopra e al di sotto dei quali vige il criterio della colpa — qui non esistono ragioni di sostanza, ma solo di opportunità, soprattutto per accontentare la categoria dei legali che è la più ostile al sistema del *no fault*; la esclusione iniziale dei danni alle cose con conseguente successivo assorbimento anche di essi. Infatti, se il *no fault* fosse limitato ai soli danni alle persone, sarebbero assai limitate le economie realizzabili.

Il sistema del *no fault* permette di risarcire tutti i sinistrati sulla strada: anche le vittime colpevoli, i conducenti, qualunque tipo di trasportato, e si estenderebbe ai casi di forza maggiore e di caso fortuito.

Il sistema del *no fault* dà una copertura integrale, completa, e quindi se la RC Auto è un sistema che interessa l'intera collettività, assumendo le caratteristiche del *no fault* diverrebbe un vero e proprio sistema di assicurazione sociale simile a quella che copre gli infortuni sul lavoro.

Con il sistema del *no fault* si abbassano le spese di accertamento e liquidazione dei sinistri perchè il problema resta solo quello dell'accertamento del *quantum*; scompare perciò tutta l'intermediazione sui sinistri da parte dei patrocinatori, degli speculatori; scompaiono le lunghe e defatiganti procedure giudiziarie che intasano il lavoro della magistratura. Questo sistema consente anche la gestione del portafoglio con l'adozione di certi strumenti che avevamo ipotizzato in precedenza e la eliminazione di buona parte delle spese di acquisizione delle polizze e di gestione di sinistri che oggi gravano sulle diverse compagnie. La fase ulteriore che si sta ora affermando nei paesi con regimi avanzati di sicurezza sociale è quella della totale risoluzione della RC Auto nel sistema generale di sicurezza sociale. Questo è il caso della Nuova Zelanda che con la legge del 1972 ha messo a punto un sistema integrato di risarcimento di tutti i danni alle persone, indipendentemente dalla colpa. All'interno di tale sistema è stato costituito un fondo finanziario con contri-

buti provenienti dalla utenza automobilistica sostitutivi del premio di assicurazione obbligatoria, dalle tasse di circolazione alle ammende pagate per le infrazioni stradali. Viene quindi posto a carico della collettività l'obbligo di risarcire ogni tipo di danno alla persona. Da questa evoluzione che segue la responsabilità civile auto nel mondo si può ipotizzare che per il nostro Paese la fase prossima da affrontare sarà quella della istituzione di un sistema *no fault*, per lo meno per i danni alle persone.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il dottor De Santis. Naturalmente attendiamo il documento che conterrà queste cose interessanti dette in modo sistematico. Contiamo anche sulla loro disponibilità, in particolare, in un prossimo futuro, quando dovremo elaborare delle conclusioni.

T A L A M O N A . Sono state due relazioni estremamente interessanti e direi di fondamentale importanza per il lavoro che stiamo facendo, sia per quanto riguarda l'analisi della legge sulla miniriforma, sia per quanto riguarda le prospettive. Però, io vorrei conoscere in modo particolare l'opinione del presidente dell'ACI su questo tipo di preoccupazioni che io ho e che espongo brevemente.

Questi perfezionamenti della legge sulla obbligatorietà dell'assicurazione degli automezzi, queste variazioni del sistema tariffario, queste aggiunte che abbiamo chiesto sulla obbligatorietà dei terzi trasportati, la modifica dei massimali, la modifica delle zone di applicazione delle varie tariffe, con la loro riduzione da 12 a 5, non hanno forse comportato una certa confusione negli utenti? Tutte queste cose che noi legislatori abbiamo deliberato e deciso in favore della utenza, io ho il dubbio che l'utente non le abbia ancora apprezzate, perchè non ha avuto il tempo per farlo. Le compagnie stesse non erano preparate ad applicare con prontezza, con correttezza le norme che noi abbiamo deliberato. Quindi, non ritenete che sia necessario un momento di pausa, di riflessione su tutto quello che già abbiamo deliberato?

Non è opportuno fare in modo che la legge, che non comporta poi una miniriforma ma una maxiriforma, cominci ad essere applicata, cominciando dal regolamento di attuazione, per proseguire poi con tutti gli altri adempimenti che ancora non sono stati assolti? È stato detto qui che i poliziotti non sanno ancora compilare i verbali con le modalità prescritte e che gli utenti non sanno usare i moduli come previsto.

Io direi che è venuto il momento di riflettere su quello che abbiamo fatto, di sperimentare quanto abbiamo deciso. Per fare questo è necessario qualche anno. Questo invito l'abbiamo rivolto al Ministro quando si trattava di modificare le tariffe; gli abbiamo detto che abbiamo bisogno di tempo per mettere in pratica queste tariffe, questi sistemi, questa legge, per vedere se sono o no adeguati. Perché se ogni anno sottoponiamo l'utente a questa doccia scozzese: modifica del sistema, modifica delle tariffe, eccetera, il povero utente non saprà mai se quanto paga corrisponde alle prestazioni di cui ha necessità! Questo è il primo punto, e il Presidente dell'ACI ha detto che la sua organizzazione è impegnata a fare una certa opera di divulgazione, di propaganda, di educazione dell'utente in questa direzione, ma è una azione che, secondo me, richiede molto tempo, richiede larghi mezzi perché, non dimentichiamolo, sono circa 16-17 milioni le persone da avvicinare! Questa è una prima preoccupazione. La seconda, che poi è in relazione alla prima preoccupazione che ho espresso, è la seguente. Per quanto riguarda la creazione dei centri di assistenza dell'utente sia per la liquidazione del sinistro che per le vertenze con le compagnie (anche un altro interrogato da noi ci ha parlato della necessità di creare questi centri e mi pare la branca delle comunicazioni), esiste un coordinamento, una azione in corso per dare ai centri stessi quella veste, quella funzionalità, quell'autorità di cui avrebbero bisogno per essere effettivamente efficienti ed efficaci?

A questi centri io attribuisco grandissima importanza, perché l'utente, l'uomo della strada in questo modo saprebbe a chi rivolgersi in caso di vertenza con l'assicurazione.

Le domande che dovrei porre sono numerose, perché la tematica è immensa, però, per non rubare tempo a nessuno, mi limito a queste due.

CARPI DE RESMINI. La questione posta dal senatore Talamona, relativa ad una pausa di riflessione nei rapporti con l'utenza, disorientata dalle norme sopravvenute e non ancora assimilate, già trova una risposta nella mia introduzione. Ho fatto cenno, infatti, all'inattualità delle grandi riforme strutturali ed, in particolare, al *no fault*. Tutto ciò si discute sul piano teorico e andrà spostato, nel tempo, su quello pratico.

Infatti nel nostro Paese la riforma sistematica della sicurezza sociale non è realistico ritenerla di imminente realizzazione. Ne consegue che è inopportuno ed è anacronistico disquisire di riforme strutturali quando quelle già in atto non sono ancora convenientemente e completamente applicate.

Voglio chiarire che quando De Santis parla di studi li intende a livello accademico. Se pensiamo ai vent'anni di gestazione della legge 990 ed alle discussioni che l'hanno preceduta, anche un seminario od una tavola rotonda sul *no fault* può essere utile.

Ma il senatore Talamona ha sollevato anche un'altra questione di estremo interesse: quella della necessità di utilizzare mezzi di informazione, e tutti i *mass media*, per pubblicizzare, chiarire e diffondere le norme attualmente sconosciute dall'utente ed anche della Pubblica amministrazione, in materia assicurativa, di circolazione, di traffico.

Ho già fatto cenno alle forze di polizia che ignorano le norme innovative in materia di verbalizzazione del sinistro stradale ed in particolare ignorano l'esistenza del modulo sostitutivo del verbale approvato dal legislatore.

Per ottenere risultati apprezzabili in questo campo occorre disporre di una certa larghezza di mezzi. Ed a questo fine occorre non dimenticare l'esistenza del fondo contravvenzioni presso il Ministero dei lavori pubblici. Si tratta di disponibilità cospicue, alimentate dalle marxi-multe, forse 10 miliardi per anno.

A mio avviso urgono istruzioni cogenti e precise per la Pubblica amministrazione sulle modalità di utilizzazione di questo fondo che sino ad oggi è stato impiegato in modo assolutamente dispersivo e, comunque, inefficace. Si tratta di tecniche ben precise e professionali, non estemporanee, artigianali, incontrollate come è stato sino ad oggi.

Nell'angustia delle cifre del bilancio dello Stato appare deprecabile che la gestione di questo « fondo speciale » non venga convenientemente regolamentata.

L'ACI ha compiuto numerosi tentativi in questo senso trovando negli ambienti politici la maggiore disponibilità, mentre a livello burocratico non si può dire altrettanto. Ci sono evidentemente delle incrostazioni difficili a eliminare.

Vengo ad un altro tema sollevato dal senatore Talamona: centri di perizia per l'accertamento del danno ed istituzione di un arbitro, di un super arbitro per la liquidazione dei danni.

L'ACI ha istituito dei centri di perizia che svolgono di fatto un'attività ed a cui aderiscono alcune compagnie convenzionate.

Se si considera che l'ACI ed i 102 Automobil club provinciali sono enti pubblici, indicati dal legislatore come agenzie della Pubblica amministrazione in materia di turismo, di traffico, di trasporti, di circolazione e degli inerenti problemi assicurativi, occorre che si prenda nozione di questa realtà e la si utilizzi, anche nel quadro della mini-riforma, nel modo migliore.

Per l'appunto De Santis sottolinea la gravosità degli oneri di acquisizione, di accertamento e di liquidazione del danno.

L'unica strada da percorrere per attenuare questi oneri è quella della costituzione di centri consortili sotto la direzione e la garanzia di un ente pubblico.

È opportuno anche prevedere una procedura arbitrale.

L'ACI, con le sue ramificazioni nelle province italiane e con il contatto immediato con l'utenza, potrebbe agevolmente assolvere questa incombenza.

Presidenza del Vicepresidente FELICETTI

F O R M A . Desidero innanzitutto complimentarmi con i nostri ospiti per gli ampi studi di carattere comparato che l'ACI sta compiendo. Le tabelle forniteci dall'ISTAT, anche se si riferiscono ad anni addietro, sono comunque indicative dell'andamento delle entrate e delle uscite delle compagnie di assicurazione. Per quanto attiene soprattutto all'uscita per sinistri, vediamo che il dato relativo al 1974 indica — tra l'altro — « per provvigioni e spese affini 19.000 milioni ». Bisogna dire che la spesa indicata in funzione di « provvigioni e spese affini » risulta una voce piuttosto complessa.

Al fine allora di evitare altri appesantimenti, ritengo utile approfittare della presenza dei rappresentanti dell'ACI, e ciò anche in riferimento a quanto è stato detto prima, circa gli studi comparati che l'ACI ha svolto. Attraverso la normativa CEE sull'assicurazione rischiamo di introdurre nel Paese altre incrostazioni di ordine burocratico, oltre a quelle che già ci sono e da cui non possiamo difenderci in quanto non si dispone dei poteri necessari. Anche lo sforzo di ricerca per trovare soluzioni adeguate intese ad alleviare le spese rischia di non potersi svolgere al necessario livello, anche quando va ad intaccare certe incrostazioni. A me pare che dall'attuale struttura discenda l'impossibilità di difenderci da questi inconvenienti, condizionando anche lo stesso controllo che il Ministero ha l'onere e l'onore — ma soprattutto l'onere — di compiere. Quando si precisa il costo della polizza non si può far riferimento alla condizione migliore, ma ad un costo medio dell'assicurazione in Italia, su cui influisce negativamente la posizione peggiore.

D E S A N T I S . Nel campo dell'acquisizione dei contratti di assicurazione noi venivamo da un disordine notevolissimo. Naturalmente voi sapete che il premio di assicurazione è formato da due voci: una è costituita dal premio puro che va a copertura dei sinistri e l'altra è quella relativa ai carichi, che comprendono le spese generali,

quelle di acquisizione dei contratti, nonché le spese di accertamento e liquidazione dei sinistri.

Ora, noi venivamo da un grave disordine poichè ogni compagnia poteva stabilire la misura provvigionale che riteneva più opportuna per l'acquisizione dei contratti. In effetti con il meccanismo della retrocessione di parte della provvigione, si veniva a creare una certa concorrenza sul mercato: e questa, infatti, è stata una tattica seguita da alcune compagnie, per la verità le meno valide.

Si deve ricordare che l'ACI già tre anni fa aveva chiesto il plafonamento delle provvigioni.

Finalmente quest'anno la commissione Filippi ha provveduto, mettendo un punto fermo su questa voce specifica in armonia con la disposizione contenuta nella mini-riforma, la quale prevede che i caricamenti col 1° gennaio 1979 non possono essere superiori al 32 per cento complessivamente.

Ora, dai dati acquisiti tramite il conto consortile, riferentisi al 1976, si è potuto accertare che i caricamenti mediamente erano del 42 per cento, mentre la misura media provvigionale era pari al 16,64 per cento. La commissione Filippi ha deciso di abbassare l'onere complessivo dei caricamenti per il 1978 al 37 per cento e di plafonare le provvigioni al 14 per cento. È evidente che con tali provvedimenti vengono poste in difficoltà tutte quelle imprese che elargivano superprovvigioni intorno al 25-26 per cento del premio. Ora tutte le compagnie si debbono allineare alle misure del 14 per cento; è possibile praticare una misura inferiore, ma non una maggiore.

Nell'ambito del sistema vigente è stato finalmente messo ordine in questo settore e dobbiamo considerare ciò un grandissimo successo, poichè una delle cause del dissesto nel campo assicurativo era proprio da individuarsi nell'eccessiva incidenza delle spese provvigionali.

FORMA. Vorrei completare la mia domanda e sapere, cioè, se questo *plafond*, raggiungibile attraverso lo sforzo di cui lei, dottor De Santis, ci ha parlato, ci porta ad

un livello medio rispetto all'utenza europea relativamente ai costi.

Vorrei ancora sapere qualcosa circa lo studio in atto relativo agli agenti di assicurazione; vorrei cioè sapere se, a suo avviso, le innovazioni che si prospettano possono contribuire ulteriormente al miglioramento del sistema assicurativo.

DE SANTIS. Chiunque oggi fa l'assicuratore o il produttore di assicurazioni. È un mestiere diffusissimo; il secondo mestiere di tantissima gente. Poichè, invece, è una professione difficile, complessa, non si può non vedere con favore la istituzione di un albo degli agenti che presuppone e sviluppa la qualificazione professionale.

Per quanto riguarda il problema della misura dei caricamenti e delle provvigioni, siamo oggi, con gli ultimi provvedimenti, a livelli pari a quelli mondiali.

Ritengo quindi valida la misura del 14 per cento per le provvigioni.

PRESIDENTE. Mi pare di aver capito che la linea sulla quale si muove l'ACI, rispetto alla complessa tematica relativa alla RC Auto, sia contrassegnata da traguardi successivi da conquistare via via che si riesce a realizzare un maggiore controllo del settore. Il primo momento è quello dell'applicazione rigorosa della miniriforma; e questo credo che sia un obiettivo comune a tutti, che deve tuttavia vedere più rigorosamente impegnate le forze politiche e anche le strutture imprenditoriali, perchè non tutto dipende dello Stato, ma anche dalla capacità delle forze imprenditoriali di farsi carico delle nuove norme introdotte dalla miniriforma, sulla quale anche noi esprimiamo un giudizio positivo. Questo è il primo momento. C'è poi una seconda esigenza, che il presidente Carpi de Resmini e il dottor De Santis sottouineavano, che deriva dalla necessità, nell'ambito del sistema attuale e quindi senza arrivare al suo superamento, senza andare alla grande riforma, dell'introduzione di alcune norme migliorative del sistema, quali l'estensione della garanzia ai trasportati familiari, l'elevazione dei massimali minimi, l'eliminazione della carte verde e l'in-

roduzione dell'arbitrato irrituale: una serie di nuove norme che si collocano nell'ambito della razionalizzazione del sistema attuale. Non credo che tra questi due momenti, la lotta per l'attuazione della miniriforma e l'introduzione di queste ulteriori forme di razionalizzazione, ci debba essere una pausa. Non ho inteso bene la risposta che il presidente dell'ACI ha dato al senatore Talamona, ma per quanto riguarda il mio gruppo l'opinione è che tra questi due momenti, senza turbare l'animo degli utenti della strada, non ci debba essere una pausa. Il discorso sulla razionalizzazione dell'assicurazione RC Auto deve andare avanti. Fermo questo principio, sul quale vorrei che precisaste la vostra opinione, all'interno del discorso della ulteriore razionalizzazione, vorremmo porvi due domande specifiche. Ritenete che, nell'ambito di questa ulteriore razionalizzazione, il meccanismo che abbiamo introdotto con la miniriforma per la determinazione delle tariffe sia tale da garantire l'esame sul piano tecnico della situazione del mercato, sì da pervenire a tariffe corrispondenti ai costi effettivi, ed eliminare tutte le forme speculative che possono essere presenti in questo settore; o che anche per quanto si riferisce al meccanismo di determinazione delle tariffe si debba ulteriormente procedere sul terreno del perfezionamento?

L'altra domanda si riferisce a un argomento relativo alla necessità di eliminare una serie di duplicazioni dei costi e di diseconomie sia nella fase dell'incasso dei premi sia nella fase della liquidazione dei sinistri. Relativamente a ciò, ritenete che si possa operare positivamente in questa direzione nell'ambito dell'ulteriore razionalizzazione del sistema attuale, oppure considerate che questi problemi debbano essere affrontati nella fase successiva, quella della grande riforma? Faccio questa domanda, perchè evidentemente la soluzione di questi problemi in un senso o nell'altro reca una serie di connessioni sulle quali abbiamo bisogno di fare un'approfondita riflessione. L'incasso dei premi, che oggi avviene attraverso l'agenzia, si ipotizza possa avvenire in coincidenza con l'incasso della tassa di circolazione; il che è una soluzione relativamente semplice. Questa

soluzione, a vostro giudizio, è possibile immediatamente, e fermo restando l'attuale struttura del mercato assicurativo? Ritenete che già adesso le strutture operative, l'organizzazione delle imprese assicuratrici, siano in condizione di recepire senza pericolosi sconvolgimenti questa proposta, o bisogna considerare questa ipotesi in una prospettiva più lunga connessa alla grande riforma? Queste, ai fini dell'attività ulteriore che dobbiamo portare avanti e ai fini delle conclusioni a cui dobbiamo pervenire, mi pare che siano questioni di grande interesse.

E guardiamo un attimo ai problemi connessi a quella che voi definite la terza fase dell'intervento nel settore.

Noi siamo estremamente interessati a conoscere i vostri studi, anche se ancora in uno stadio preliminare, sia sul problema del *no fault*, del superamento del concetto di colpa, e sia sul progetto di trasformazione del sistema attuale in un sistema di servizio sociale. Siamo quindi disponibili a recepire in questa fase dell'indagine, e quindi a parteciparvi, le iniziative che voi opportunamente prenderete. Riteniamo che la presenza del legislatore sia utile, anche in una fase di studio di questa problematica, se non altro perchè costituirà un incentivo verso il mondo delle imprese di assicurazione a migliorare la loro presenza sul mercato.

Le segnalazioni che sono pervenute quest'anno dagli utenti si riferivano più alla questione delle tariffe che al problema del servizio, che tuttavia continua ad essere una delle grandi questioni del mercato assicurativo italiano. Ma senza dubbio, se c'è stato un miglioramento del servizio, c'è stato anche perchè si è dibattuto, nel corso di quest'ultimo anno e mezzo, a fondo questo problema. Approfondire ed allargare il dibattito anche a questi temi più generali significa stimolare il mondo delle imprese di assicurazione a razionalizzare la propria presenza sul mercato. Noi vorremmo acquisire una parte del materiale che è sottoposto alla vostra elaborazione, anche per cominciare a recepire questi elementi di studio nel nostro lavoro.

Relativamente al controllo, che è stato uno dei nodi della situazione del mercato assicu-

rativo italiano, voi avete sottolineato l'opportunità di partire dall'utilizzazione più razionale di quello strumento piuttosto sofisticato che noi abbiamo a disposizione e che è il conto consortile. Siamo molto interessati al discorso e vorremmo conoscere da voi se si tratta soltanto di un'ipotesi oppure se in proposito la vostra indagine e i vostri studi sono andati un po' più in là della semplice affermazione concettuale. Se ci sono, gradiremmo conoscere questi approfondimenti. E, se non ci sono, vi pregheremmo di approfondire questo elemento perchè ci sono varie ipotesi che circolano relativamente al superamento della situazione estremamente precaria dei meccanismi di controllo che sono a disposizione dello Stato. Lo stesso Ministro è venuto da noi e ci ha detto che il sistema di controllo è praticamente affidato alla buona volontà del professor Filippi. A questo si riduce tutto il discorso. Quindi è fortemente sentita da tutti la necessità di superare tale situazione. Tra le ipotesi che circolano ve ne sono alcune che creano perplessità; altre, invece, a nostro giudizio, presentano più praticabilità e vorremmo conoscere anche su questo la vostra opinione.

Altra importante questione: come considerate la presenza della mano pubblica nel settore? Considerate necessaria una diversa presenza della mano pubblica sia sul piano qualitativo che quantitativo? La nostra parte politica ha rilevato con preoccupazione che la presenza della mano pubblica nel settore è inadeguata: si è prodotta una perdita di quote di mercato da parte dell'azienda di Stato e, inoltre, abbiamo registrato anche una caduta nella credibilità dell'azienda di Stato rispetto al mercato assicurativo italiano. Di fronte a qualsiasi ipotesi che noi portiamo avanti di razionalizzazione del settore, dobbiamo pensare ad una più incisiva presenza della mano pubblica. Ma questa incisiva presenza trova oggi un limite nell'attuale condizione in cui essa si svolge.

Quando è venuto il gruppo dirigente dell'INA, abbiamo posto una domanda, senza ricevere però risposta. Abbiamo chiesto: perchè mai l'INA continua a far parte dell'ANIA, sottolineando in questo modo una

subordinazione dell'azienda di Stato rispetto alla strategia dei gruppi privati che operano nel settore delle assicurazioni? Abbiamo chiesto all'INA se non era il caso di lavorare attorno all'ipotesi della costituzione di uno strumento diverso di armonizzazione della presenza della mano pubblica e di organizzazioni imprenditoriali non aventi finalità speculative, per l'affermazione di una politica diversa in questo settore. Dall'INA non abbiamo ricevuto risposta. Vorremmo conoscere da voi se un'ipotesi di questo tipo è un'ipotesi sulla quale lavorare, sulla quale andare avanti, o se considerate invece che, all'interno dell'ANIA, si possa affermare una linea più rigorosa in direzione di una riqualificazione del mercato assicurativo italiano.

Questa domanda la porremo, quando verrà in questa sede, anche alla SARA, società sulla quale questa mattina voi ci avete dato notizie importanti, che meriterebbero di essere ulteriormente approfondite. L'andamento positivo della SARA, da tutti sottolineato, da che cosa dipende? Da una selezione della clientela, da una gestione particolarmente efficiente? Queste cose sono molto importanti in un momento in cui assistiamo ad una sorta di degenerazione di un settore rilevante del mercato assicurativo italiano. Il Ministro ci ha detto che sono 40, all'incirca, le imprese di assicurazione in Italia che si trovano in gravi difficoltà. In questo momento, perciò, ci interessa compiutamente conoscere come può essere diversa la gestione anche di un'azienda di non grandi dimensioni, di un'azienda che opera quasi esclusivamente nel settore della RC Auto, e quindi che non ha un portafoglio diversificato; ci interessa conoscere a fondo come si possa, oggi, operare bene, correttamente, come si possa prestare un servizio efficiente quando la gestione di questo servizio è corretta e tiene in primo luogo conto delle esigenze degli utenti.

Noi desidereremmo — e con questo concludo rapidamente — avere la vostra compiuta opinione sulla questione del CID, sulla questione della finanziaria di cui parla l'ANIA, sulla questione dei centri di perizia ACI e sul grosso problema della prevenzione, che è questione di fondo per affermare una diversa filosofia all'interno del mondo

assicurativo nel nostro Paese. Questi, infatti, sono settori di intervento assai importanti e rilevanti, rispetto ai quali abbiamo bisogno di raccogliere la documentazione più ampia, perchè vogliamo pervenire con il nostro lavoro a delle conclusioni che siano tali da offrire al legislatore possibilità di interventi razionali ed adeguati alle attese dell'utenza.

CARPI DE RESMINI. Risponderò alle domande, per così dire, di carattere politico, mentre prego De Santis di rispondere ai due argomenti di carattere strettamente tecnico e cioè sul meccanismo per la determinazione delle tariffe e sulle funzioni del Conto consortile.

Le risponderò brevemente, cercando però di essere esauriente. Lei mi ha posto il quesito: applicazione della miniriforma o pausa di riflessione? A mio avviso si tratta di un falso problema. Non c'è dubbio che noi siamo per l'applicazione — ho detto in modo estremamente chiaro — della miniriforma. Auspichiamo che essa abbia attuazione immediata secondo quanto previsto dal legislatore; siamo anche per l'integrazione dei massimali nell'ambito dell'attuale sistema, per l'abolizione della carta verde, per l'istituzione di un arbitrato rituale e per i centri di perizia.

Il senatore Talamona è stato forse colpito dalle disquisizioni dottrinarie del De Santis, con cui si prospettava la riforma strutturale dell'intero sistema, investendo addirittura il sistema di prevenzione sociale. Come avevo accennato, bisogna distinguere tra studi teorici e indagini di carattere pratico.

Quindi, nessun dubbio che la miniriforma vada attuata e che debba essere completata. Altre questioni teoriche restano teoriche e per il momento, ha detto correttamente il senatore Talamona, sono fuori della realtà.

Ella mi ha posto poi una serie di quesiti: se si possa procedere fin da ora ad una riforma nel sistema acquisitivo ed anche a talune innovazioni in materia di liquidazione e di accertamento dei sinistri.

Premesso che quello della lotta alle disconomie è un problema costante, attuale e futuro, penso che, nel quadro di un logico gradualismo, sia illogico e non attuale pen-

sare di arrivare all'acquisizione dei premi assicurativi, unitamente alla tassa di circolazione automobilistica. Ella stessa ha parlato della necessità di restare nell'ambito del sistema e ciò sarebbe forse andare al di là. Sconvolgerebbe tutto il metodo acquisitivo che le compagnie hanno in atto.

Basti pensare al problema del personale delle agenzie. È un problema, onorevole Felicetti, di facilissima soluzione sul piano tecnico ma coinvolgerebbe in una reazione a catena l'intero sistema; il che, in una politica di piccoli passi, come si dice oggi, non sembra auspicabile.

Ritengo invece — e insisto qui perchè questa è la sede più autorevole e più qualificata per un intervento — che si debba energicamente operare nell'ambito dell'accertamento e della liquidazione del danno e ciò non comporta sconvolgimento alcuno.

L'ACI ha una sua funzione specifica, ha una sua natura pubblicistica, fornisce garanzie di equidistanza all'impresa assicuratrice e all'utente. È questo il settore da regolamentare: centri di perizia e funzioni arbitrali.

Quello della presenza — come ella ha detto — della mano pubblica nel settore assicurativo è un problema squisitamente politico. Rispondo cercando di interpretare il punto di vista emergente dall'ACI, di questa singolare e a mio avviso avanzata istituzione, avente un qualificato riconoscimento pubblicistico ma che mantiene le sue radici nell'associazionismo volontario e quindi avendo a fondamento le opinioni del cittadino. È questo un dato, estremamente rilevante, che rientra nell'ambito delle più avanzate concezioni di diritto pubblico, quelle di un Ente pubblico a carattere associativo. Ne hanno disquisito recentemente studiosi di diritto amministrativo all'ENA, la scuola nazionale francese di scienza dell'amministrazione.

Ciò premesso, la mia risposta ad un eventuale aumento della presenza del capitale pubblico nel settore assicurativo è decisamente negativa. L'opinione prevalente è di auspicare una mano pubblica efficiente, a differenza di quello che fino adesso è stato; che abbia un diverso peso, che abbia un pro-

prio indirizzo. Sino ad oggi si è verificata la più completa assenza di autonomia della pubblica impresa assicurativa. Per carità di patria è opportuno non allargare il discorso in proposito.

Il problema è quello quindi di dare alle imprese di assicurazione di carattere pubblicitario una propria politica. Alla SARA, alla FATA e all'UNIPOL e, naturalmente all'INA.

Oggi questo settore è completamente sordinato; anzi, nell'impostare i problemi del rinnovamento nell'interesse dell'utenza, le difficoltà più serie le abbiamo incontrate con il gruppo INA, mentre spesso troviamo comprensione ed una certa disponibilità riformatrice nelle più illuminate imprese assicuratrici (preciso che i centri di perizia ACI sono stati istituiti non con intese con l'INA, ma con imprese private).

Sulle imprese in difficoltà bisogna distinguere. Oggi abbiamo una serie di iniziative imprenditoriali in difficoltà, e direi per ragioni obiettive, di crisi di carattere generale. Le imprese assicurative non son in particolari difficoltà; quelle che lo sono sono le imprese cosiddette « corsare » che non sono nate per operare correttamente e che turbano profondamente il mercato.

Sono imprese da eliminare al più presto, da mettere fuori mercato.

Ho aperto il mio intervento con questa richiesta; la concludo con la stessa richiesta. Occorre disinquinare il mercato dalla mina vagante rappresentata dal 15 per cento di imprese « corsare » che inquinano il mercato e che danneggiano gravemente l'utenza assicurativa.

(Viene introdotto il signor Mario Guidoni, direttore della Sezione di Roma dell'Associazione nazionale fabbricanti industria automobilistiche).

P R E S I D E N T E . Procediamo nella seduta.

Abbiamo qui il signor Mario Guidoni, direttore della Sezione di Roma dell'ANFIA, ente che per la sua importanza non poteva non essere ascoltato nella nostra indagine conoscitiva.

L'indagine è rivolta ad acquisire elementi per quanto riguarda l'assicurazione obbliga-

toria degli autoveicoli, nel quadro del nostro sistema assicurativo. Di regola, noi preghiamo i convocati di mandarci degli appunti per un maggior approfondimento delle questioni. Ora, l'ANFIA ci ha fatto pervenire solo una tabella di dati e vi saremo grati, signor Guidoni, se — sentiti anche gli umori del Comitato — ci farete avere una memoria.

Nelle precedenti sedute, tra l'altro, si è parlato della necessità di applicare le norme vigenti sull'assicurazione generale obbligatoria, in particolare per quanto riguarda la miniriforma, che finora non ha avuto il regolamento di applicazione, ed è emersa l'opportunità di procedere all'integrazione delle norme del 1967 e del 1969. Si è discusso, inoltre, anche della mancanza di un controllo adeguato nel settore assicurativo e della presenza della mano pubblica accanto alle imprese private.

Saremo ben lieti se l'ANFIA darà il proprio contributo per lo svolgimento di questi temi.

G U I D O N I . Ho l'impressione che le tabelle escano dai temi accennati dal Presidente e dagli argomenti trattati nelle precedenti sedute. Esse, però, sono state redatte in modo da fornire indicazioni sull'andamento del traffico automobilistico, sulla incidenza della infortunistica dovuta alla circolazione ed hanno un andamento discendente, sia negli incidenti che nelle percorrenze, in relazione al numero dei veicoli.

L'aumento dei prezzi delle riparazioni nasce da una situazione congiunturale nota a tutti. In proposito abbiamo preso contatti con le fabbriche ed abbiamo avuto una risposta dalla Fiat, su tale andamento, che dà la sensazione di grossi aumenti.

I dati sono stati elaborati in relazione a quanto ci è stato chiesto quando siamo stati invitati a questa audizione: precisazioni, cioè, sui prezzi delle riparazioni collegati a problemi contingenti (tariffe assicurative) che abbiamo inserito in tabella.

Non credo che ci sia bisogno di altre illustrazioni, a parte le domande da fare sul problema generale. Io, d'altra parte, sono responsabile dell'Ufficio di Roma dell'Associazione e mi occupo di una infinità di cose che

conosco con approssimazione. Pertanto, se occorrono degli elementi di dettaglio, non sono io la persona più adatta a rispondere ma posso prendere delle annotazioni su quanto mi verrà chiesto, riservandomi di far seguire un documento organico che, d'altronde, il Presidente ha già chiesto.

Vorrei poi dire che l'assicurazione RC interessa molto il settore commerciale perchè, quando si vende a rate, il venditore vuole essere garantito sulla possibilità di recuperare il suo prezzo, in un modo o nell'altro, anche in caso di incidente. Quindi, mentre l'assicurazione obbligatoria è imposta dalla legge a tutti gli utenti automobilisti, il compratore a rate ha l'obbligo dell'assicurazione che gli viene imposto dallo stesso venditore, che vuole, con ciò, garantire il suo diritto. Su questo argomento, però, potrebbe essere sentito meglio qualche appartenente al settore commerciale delle fabbriche o dell'Associazione concessionaria.

A questo punto, non so che altro aggiungere e sono pronto al fuoco di fila delle domande.

F E L I C E T T I . Vorrei partire dall'annotazione fatta dal rappresentante dell'Associazione, relativamente alla garanzia del venditore. Mi pare che con l'attuale sistema praticato da tutte le case venditrici, in realtà, i venditori, di garanzie, non ne abbiano perchè si preoccupano solo di quelle relative al furto e all'incendio del mezzo, mentre per la responsabilità civile esiste l'obbligo di legge. Infatti vi è un settore di cui il venditore non si occupa, in Italia: la garanzia dell'assicurazione KASCO. Vorrei conoscere se l'Associazione ha svolto studi e indagini, relativamente a questa forma di garanzia che sarebbe effettiva per il venditore, anche in relazione alla situazione esistente in altri Paesi. La questione è interessante perchè l'estensione della garanzia KASCO semplificherebbe una serie di problemi connessi all'andamento e allo sviluppo dell'assicurazione della responsabilità civile.

G U I D O N I . Ora, non sono in grado di rispondere. Prenderò nota della domanda con riserva di far avere al Comitato una esauriente risposta.

F E L I C E T T I . Le propongo il quesito perchè, come Comitato, siamo interessati a conoscere gli studi che certamente saranno stati svolti dalla vostra Associazione.

La mia seconda domanda riguarda il costo delle riparazioni: In Italia vi è stata una polemica sui prezzi dei pezzi di ricambio degli autoveicoli. Su tale questione noi abbiamo bisogno di conoscere l'esatta posizione delle case costruttrici. Mi pare che si tratti di operazioni che hanno una dimensione rilevantisima. Si parla, infatti, di 2.000-2.500 miliardi di fatturato e di grosse speculazioni esistenti nel settore; speculazioni che riguardano sia il costo dei pezzi di ricambio e sia la qualità, la garanzia relativa ai pezzi di ricambio. Su questo argomento noi desidereremmo avere uno studio approfondito perchè non so se sono vere le cose che si leggono sui giornali circa le agitazioni che si sono svolte nel nostro Paese. Certo, se le notizie sono esatte, noi dobbiamo capire perchè non ci sia una corrispondenza tra il costo della autovettura, unitariamente considerata, e il costo dei vari pezzi in cui si scompone l'autovettura stessa. E vorremmo anche capire la logica di questa straordinaria lievitazione dei prezzi che si riferiscono ai pezzi di ricambio.

Un'ultima domanda è relativa alla richiesta di notizie circa le spese che vengono sostenute (e vorremmo dati di bilancio a questo riguardo) dalle industrie automobilistiche per quanto si riferisce alla ricerca per migliorare i mezzi costruiti e per conseguire maggiore sicurezza nell'uso dei mezzi costruiti. Qual è la spesa complessiva per le ricerche in questo settore? Quali sono le strutture che si occupano dello stesso? Quanta attenzione è stata complessivamente indirizzata dalle case automobilistiche al conseguimento del maggior livello di sicurezza nei prodotti finiti? Il discorso si ricollega a tutta la questione della prevenzione, di cui abbiamo appena finito di parlare con la rappresentanza dell'ACI; discorso della prevenzione che poi, immediatamente, si ricollega con il problema dell'assicurazione. Sono tre momenti (la sicurezza, la prevenzione, il costo della assicurazione) che sono fra loro connessi e rispetto ai quali abbiamo bisogno di

avere, per la nostra indagine, dati ed elementi precisi.

P R E S I D E N T E . Ritengo opportuno fare una sottolineatura per quanto riguarda il costo delle assicurazioni. I fabbricanti di automobili sono interessati al massimo rendimento del sistema ai minimi costi. Più grosso è il costo di assicurazione, più è una remora alla diffusione dell'automobile. Credo quindi che delle proposte, per arrivare ad un sistema il più efficiente e meno costoso possibile in materia di assicurazione obbligatoria, possano venire dai fabbricanti di automobili, ai quali non manca la possibilità di sviscerare i termini.

G U I D O N I . Vorrei non rispondere alla terza domanda postami dal deputato Felicetti. Alle altre due non sono in grado di rispondere, ma ho preso nota. Sulla terza non sono in grado di darle dei numeri, in quanto sono dati aziendali. La Fiat dà il suo grosso contributo alla ricerca, l'Alfa Romeo pure, anche se in misura minore.

Anni fa, si è letto anche sulla stampa, venne fuori la ESV, uno studio americano, una specie di gara indetta dalle autorità di controllo sulla circolazione americana. Questa gara consisteva nella progettazione di un veicolo chiamato sicuro. Avevano elaborato una specie di capitolato nel quale indicavano delle condizioni da fantascienza. Si parlava, infatti, di progettare un veicolo che, sbattuto ad ottanta chilometri orari contro un muro, permettesse agli occupanti di scendere sorridenti. Questa, evidentemente, era un'utopia. Infatti, negli studi che sono stati condotti anche dall'industria italiana, si è verificato che, forse, era un po' eccessivo tendere ad un veicolo che corrispondesse a queste condizioni e ci si è avvicinati all'obiettivo cercando di arrivare ad un veicolo meno insicuro possibile. Tutto questo è stato svolto per diversi anni e posso dire che la Fiat ha speso, fracassando automobili in vari modi e verificando cosa succedeva nel fracassarle, parecchi miliardi, giungendo a delle conclusioni abbastanza soddisfacenti: nell'incidente lo spazio di sopravvivenza, la non deformazione della parte abitacolo è molto miglio-

re di quello che rimaneva con le macchine di dieci, venti anni fa. Cosa possa essere stato speso, quali siano stati i risultati raggiunti, sono dati che sono emersi in varie conferenze internazionali. La deformazione progressiva delle strutture in modo tale che quando c'è un incidente tutta la parte cofano diventa lunga venti centimetri ma la parte abitacolo mantiene lo spazio per la sopravvivenza degli occupanti, questo è uno dei risultati che si sono raggiunti attraverso questi studi. Queste esperienze si continuano a fare. La Fiat ha un grosso laboratorio, separato dagli impianti di costruzione. L'Alfa ha qualcosa di meno costoso.

F E L I C E T T I . Nella programmazione degli studi futuri che si collegano a questo problema della sicurezza del mezzo si tiene conto degli attuali limiti di velocità che il legislatore ha introdotto nel settore della circolazione stradale. Esiste, infatti, una connessione tra la limitazione che è stata introdotta e la possibilità di determinare mezzi di sicurezza. Non sono un tecnico, e non so che tipo di rapporto ci sia tra velocità e sicurezza. Certamente c'è un rapporto che dall'esterno appare con estrema chiarezza, ma anche nel modello da realizzare preventivamente in sede di progettazione.

G U I D O N I . Premettiamo che l'automobile non è fatta per andare a sbattere, ma per camminare sull'asfalto. E, per non andare a sbattere deve avere dei freni, dei pneumatici che tengano.

Uno degli argomenti per cui molti tecnici sono contrari alla limitazione di velocità è che le automobili americane, a differenza di quelle italiane, hanno delle capacità di frenatura adeguate ai limiti di velocità — limiti di cui la progettazione ha tenuto conto — anche se sono dotate di un motore potente. Pertanto, con un limite di velocità di 100 chilometri orari, se una macchina di costruzione americana andando a 180 chilometri di velocità frena, rischia di andare fuori strada più facilmente di un'automobile italiana o, comunque, europea, considerando che i limiti di velocità sono recenti nel nostro Continente.

10^a COMMISSIONE

12° RESOCONTO STEN. (12 gennaio 1978)

Una recente regolamentazione europea prevede nella omologazione dei veicoli prove « distruttive », con urto contro ostacoli, per verificare non solo il comportamento in fase costruttiva, ma anche la velocità, in armonia cioè con i limiti attualmente entrati in vigore.

P R E S I D E N T E . Il signor Guidoni ha preso nota di tutte le domande che gli

sono state rivolte ed invierà al Comitato una memoria esauriente ed organica. Noi lo ringraziamo.

Il seguito dell'indagine è rinviato.

La seduta termina alle ore 12,45.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. RENATO BELLABARBA