

SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

COMITATO PARITETICO

10^a Commissione del Senato (Industria, commercio, turismo) e 12^a Commissione della Camera dei deputati (Industria e commercio, artigianato, commercio estero)

INDAGINE CONOSCITIVA SULL'ASSICURAZIONE OBBLIGATORIA DEGLI AUTOVEICOLI

(articolo 48 del Regolamento)

5° Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 11 MARZO 1982

Presidenza del Presidente Senatore **FORMA**

INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE	Pag. 79, 89	CARPI <i>de</i> RESMINI	Pag. 79, 81, 85
AMABILE (<i>deputato</i> - DC)	83	DE SANTIS	82, 87
de' COCCI (<i>senatore</i> - DC)	85		
FELICETTI (<i>senatore</i> - PCI)	8, 82		

COMITATO PARITETICO

5° RESOCONTO STEN. (11 marzo 1982)

Intervengono, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, l'avvocato Filippo Carpi de Resmini, presidente dell'Automobil Club d'Italia, ed il dottor Florindo De Santis, vice segretario generale.

I lavori hanno inizio alle ore 9,10.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sull'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli, con l'audizione dei rappresentanti dell'Automobil Club d'Italia.

Vengono introdotti l'avvocato Carpi de Resmini e il dottor De Santis.

Audizione del presidente e del vice segretario generale dell'Automobil Club d'Italia

PRESIDENTE. Ringrazio gli intervenuti per aver accolto il nostro invito; ricordo che l'Automobil Club d'Italia fu sentito anche, nella passata legislatura, il 12 gennaio 1978 e da allora qualcosa si è mosso.

Mi sono fatto il dovere di rileggere quanto detto allora e mi ha fatto piacere constatare che alcune delle cose poste come iniziative a breve hanno trovato nel legislatore, cosa rara, una certa rispondenza e un inizio di attuazione. Ho anche riletto tutta l'esposizione fatta allora, nella quale, dopo aver esaminato le esigenze di quel momento, veniva tracciato un programma a breve secondo l'ACI, programma che — in fondo — ci trovava consenzienti. Sull'attuazione di questo programma e sui risultati che dal 1978 ad oggi sono intercorsi, per quanto si è fatto in ordine al controllo delle compagnie e per quanto si sta tentando di fare per le compagnie dissestate e — soprattutto — per quanto si cerca di fare ai fini di adeguare al regime europeo l'assicurazione RC-Auto, prego il presidente dell'ACI di esporre le sue idee.

CARPI de RESMINI. Ringrazio lei, signor Presidente, e tutti i parlamentari del Comitato per l'attenzione prestata a questo problema, preminente per

noi tutori dell'utenza automobilistica, e cioè dei fruitori del servizio RCA. È con me il vice segretario generale dell'ACI, dottor De Santis, membro della Commissione Filippi ed esperto di questi problemi. Siamo a completa vostra disposizione per ogni chiarimento.

Dico subito che dopo la mia audizione del 1978 da parte di codesto Comitato l'andamento del settore è stato positivo; si sono fatti passi in avanti e ciò per merito del Parlamento che è intervenuto in modo preciso e concreto.

Il problema delle tariffe è stato sdrammatizzato dal buon lavoro operato dalla Commissione Filippi, istituzione atipica, ma efficiente, che ha affrontato il problema in termini certi e senza influenze di diverso genere. La Commissione Filippi opera sulla base del conto consortile che permette analisi che non consentono obiezioni. Occorre ora operare un ulteriore passo avanti verso quel controllo pubblico « certo » sulle imprese assicurative che voi auspicate. In proposito è molto importante la legge che voi avete approvato sull'istituzione dell'ISVAP. Con ciò si sono poste le premesse per svolgere quelle funzioni di controllo che costituiscono uno dei cardini della piccola riforma a cui, sin dal 1978, avevamo fatto riferimento. Auspichiamo una sollecita approvazione di questa normativa anche da parte dell'altro ramo del Parlamento, e così avrete fatto il vostro dovere formulando una buona legge. Rimane all'Esecutivo il compito di darle una corretta attuazione.

Ho sempre un impatto molto franco con i problemi e anche questa volta non derogherò dalle mie abitudini. Se il Governo intende affrontare il problema del controllo delle compagnie di assicurazione secondo i criteri della lottizzazione che proprio in questi giorni vediamo evocati sulle gazzette, questa non è certo la strada da percorrere: è un problema tecnico, che deve essere riservato a tecnici. Solo se il Governo adotterà un sistema diverso da quello che vediamo adottato in settori consimiliari, l'ISVAP, che voi avete istituito con lucidità mirando a fini efficientistici, potrà conseguire l'obbiettivo.

Mi permetto ora di segnalarvi una grave anomalia all'italiana che rischia di minare il sistema della RCA. Mi riferisco alle pericolose conseguenze derivanti dall'interpretazione dell'autonomia della Regione siciliana in materia di assicurazioni. Conoscete tutti le norme dell'articolo 17 dello statuto regionale siciliano e l'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica n. 1182 del 1949, che dettano norme aventi il rango di norme costituzionali. Non voglio aprire qui un dibattito sulla costituzionalità di qualcuna di queste norme, ma devo pur dire che anche attribuendo piena efficacia a questa normativa (e lo dubito) tuttavia l'autonomia concessa alla Regione siciliana in materia assicurativa concerne rischi che traggono origine, si svolgono e si esauriscono nell'ambito regionale. Con ciò si esclude ovviamente il settore della RC-Auto. Lungi da noi il voler fare dell'antiregionalismo, ma un'interpretazione abnorme, oggi in atto, di queste disposizioni regionali, apre una falla pericolosissima in quel sistema a cui avete lavorato per anni onde arrivare a garanzie, a controlli, a verifiche certe. Si stanno chiudendo le brutte pagine delle mutue assicurative e se ne aprono altre altrettanto brutte rappresentate dalle compagnie RC-Auto autorizzate dalla Regione siciliana. Queste compagnie « pirata » stipulano polizze, e le stipulano in Sicilia e fuori della Sicilia, per autovetture che circolano sul continente e all'estero, che provocano sinistri sul continente e all'estero. Si tratta di compagnie non associate all'UCI, che non contribuiscono al Fondo di solidarietà nazionale, che non coprono rischi che comunque devono essere pagati. Gli assicurati non trovano uffici di liquidazione sul continente, con grave danno per l'immagine di un corretto esercizio del ramo assicurativo. Mi permetto richiamare la vostra attenzione su questa gravissima situazione, per la quale un rimedio immediato, in accordo con i governi regionali, deve essere adottato.

Mi permetto ancora di accennare ad alcuni interventi utili per un ulteriore miglioramento del sistema assicurativo.

Mi riferisco, ad esempio, al problema dei massimali, della necessità cioè di adeguarli a quelli medi europei, secondo una precisa

direttiva della CEE, onde farli camminare di pari passo con il processo inflattivo. È ovvio che l'adeguamento non possa conseguirsi immediatamente per non rendere troppo oneroso il riflesso sulle tariffe. Ritengo di dover raccomandare questa linea da perseguire.

Qualche dato potrà interessarvi per completezza. Nel nostro Paese i massimali, come voi sapete, sono di 50, 20 e 5 milioni di lire per le tre tradizionali ripartizioni. Esistono massimali illimitati nel Belgio, nella Gran Bretagna, nel Lussemburgo, in Norvegia; a fronte dei nostri 50 milioni abbiamo massimali di un miliardo e 825 milioni in Danimarca, di 10 miliardi in Svezia (Paesi dall'economia opulenta), di 548 milioni in Austria, di 400 milioni in Germania, di 482 milioni in Olanda, di 631 milioni in Svizzera. Le relative tabelle sono a vostra disposizione. La direttiva della CEE prevede massimali di 650 milioni per sinistro e 455 milioni per persona.

Altro punto importante è quello della estensione della obbligatorietà della copertura assicurativa ai ciclomotori e alle macchine agricole, categorie di veicoli che provocano frequenti e gravissimi danni: estensione della copertura ai terzi trasportati, e soprattutto ai familiari trasportati; abolizione, a seguito della piena affermazione delle formule personalizzate oggi in atto, delle diverse zone tariffarie in cui ancora si frastaglia il nostro sistema; estensione (parallelamente all'adeguamento dei massimali) della copertura RC-Auto alla circolazione oltre frontiera, con contestuale abolizione della « carta verde ».

L'abolizione del balzello medievale della « carta verde », obsoleto, con l'istituzione dell'assicurazione obbligatoria, deve essere uno degli obiettivi da perseguire per favorire il turismo. Frequentissimi sono i rilievi da parte di Paesi esteri esportatori di turismo che, avendo in uso formule assicurative ampiamente capienti, trovano anacronistico il balzello « verde » che vegeta nel nostro Paese.

Altro problema è la modifica dell'articolo 21 della legge n. 990 del 1969 che, per i sinistri cagionati da veicoli o natanti non indentificati, limita l'indennizzo delle vittime della

strada nell'ipotesi che dal sinistro siano derivate la morte o l'invalidità permanente superiore al 20 per cento, con il massimo di soli 15 milioni per ogni persona e di 25 milioni per sinistro. Decorre, invece, l'estensione del risarcimento a carico del fondo di garanzia per le vittime della strada anche per i danni alle cose nei casi di sinistri provocati da veicoli o natanti non identificati o non risultanti coperti da assicurazione, nonché l'abolizione della riduzione ai massimali minimi di legge del risarcimento dei danni a carico del fondo di garanzia quando il sinistro sia cagionato da veicoli o natanti non risultati coperti da assicurazione o assicurati con polizza facente parte del portafoglio di un'impresa in stato di liquidazione coatta.

Altro elemento fondamentale è la necessità della riduzione della litigiosità e del contenimento del costo di liquidazione dei sinistri. Occorre che le imprese d'assicurazione procedano alla creazione di strumenti comuni per la valutazione dei danni. Occorre definire tra imprese e officine di riparazione « tempari » e prontuari per la determinazione dei costi di riparazione. Problema grave, questo, al quale ci siamo applicati con estrema attenzione, ma — devo dire — senza successo alcuno. Si tratta di un giro di affari di oltre mille miliardi l'anno, per riparazione dei danni agli autoveicoli, e tutti questi oneri esercitano un immediato riflesso sulle tariffe. Occorre quindi contenere i costi in limiti di equità impedendo tentativi truffaldini da parte degli assicurati e speculazioni da parte dei riparatori. I « tempari » sono prontuari adottati correntemente all'estero e da noi presso l'industria dell'auto e presso i grandi riparatori; ma sinora è stato impossibile giungere ad un onesto accordo con i piccoli, variegati, diversi riparatori. Il disboscamento della giungla incontra spesso insuperabili ostacoli.

Per ogni gruppo regionale di riparatori è nata un'associazione « di categoria »; non dico sindacale, posto che la sindacalità si accompagna alla professionalità, alla conoscenza e alla buona fede, mentre queste doti sono assenti da queste « associazioni » di cui è difficile definire la natura.

Penso quindi che un problema così grave, a cui come « arbitratori » abbiamo inutil-

mente cercato soluzione, vada portato a livello superiore: o a livello di questo Comitato, o a quello della Commissione Filippi. Tutto ciò nell'intendimento di pervenire ad una soluzione equa. L'attuale non soluzione consente sistemi non corretti, sia alle officine di riparazione, sia — diciamo pure — all'utenza automobilistica. Noi desideriamo difendere l'utente automobilistico, ma l'utente corretto, non quello che vuole speculare sui sinistri automobilistici.

C'è poi il problema della CID, della convenzione di indennizzo diretto. Conoscete la questione: la CID è partita bene, ed oggi, anche senza grandi forme di propaganda, la convenzione viene utilizzata in più del 30 per cento dei casi, con punte, in alcune regioni, del 50 per cento.

FELICETTI, *senatore*. Questi dati, da dove li ha ricavati, presidente Carpi?

CARPI *de RESMINI*. Da nostri riscontri diretti verificati con i dati delle compagnie assicuratrici.

FELICETTI, *senatore*. Io penso che, se i dati da lei forniti fossero esatti, sarebbero straordinariamente significativi. Le notizie che io ho sono invece molto più modeste.

CARPI *de RESMINI*. Abbiamo fatto un sondaggio a campione nei confronti di compagnie di assicurazione — non potevamo fare riferimento ad altre fonti — e questa è la percentuale che ci è stata indicata. Noi pensiamo quindi che si debba proseguire su questa strada, da un lato promuovendo il « sistema » anche con forme divulgative, per esempio imponendo la conoscenza della compilazione del modulo nelle scuole e negli esami di guida, dall'altro — e questo è il punto principale — estendendo la convenzione a rischi maggiori.

Affronterei infine il problema della prevenzione degli incidenti stradali. È questo un terreno che ci è particolarmente vicino, e del quale dovrebbero interessarsi svariate istituzioni, dal Ministero dell'industria a quello dei lavori pubblici, a quelli dei trasporti, della pubblica istruzione, dell'interno,

COMITATO PARITETICO

5° RESOCONTO STEN. (11 marzo 1982)

della sanità. Ma la formulazione di un piano globale della sicurezza stradale attiene alla mitologia. Per questo Comitato sarebbe un impegno apprezzabilissimo quello della formazione di un piano globale per la sicurezza stradale. Dal 1978, da quando ho avuto l'onore di riferire a questo Comitato, ad oggi, l'unico fatto positivo realizzato in proposito è costituito da una convenzione tra l'ACI e il Ministero dei lavori pubblici per sperimentazioni di un programma di educazione stradale in 126 sezioni di scuola materna e per una serie di filmati, che proprio in questi giorni andranno in onda, destinati ai bambini, realizzati dall'ACI con la collaborazione dell'ANIA e della RAI, e che costituiscono un primo tentativo di avvicinare i giovani e dir loro come difendersi dai pericoli della circolazione, per avviare una vera e moderna cultura della circolazione.

Il vero problema è quello di trovare i finanziamenti per queste attività. A tal proposito mi permetto di ricordare che nell'erario dello Stato italiano esiste un'entrata annua di 70 miliardi dovuta alle contravvenzioni stradali, ossia una erogazione fornita proprio dagli utenti della strada. Solo 1,8 miliardi vengono destinati al Ministero dei lavori pubblici perchè siano impiegati in opere di prevenzione. Non voglio ora sindacare come quel Ministero utilizza il fondo. Penso che utilizzando l'ACI e la RAI-TV, fornendo fondi più cospicui sui 70 miliardi versati dai contravventori, si potrebbe realizzare qualcosa di positivo nel pubblico interesse.

Sono questi i problemi che oggi desideravo esporre. Rimango a disposizione del Comitato per fornire tutti gli ulteriori eventuali elementi di chiarimento che fossero richiesti.

DE SANTIS. Desidero aggiungere che non abbiamo trattato oggi il problema degli ulteriori sviluppi verso i quali potrebbe tendere il sistema dell'assicurazione obbligatoria RC-Auto, perchè lo avevamo trattato nel 1978, quando parlammo dei sistemi *no-fault* e degli indirizzi che si andavano delineando in altri Paesi all'avanguardia nel campo assicurativo.

FELICETTI, senatore. Credo si debba considerare, come al solito, molto chiara e lucida l'esposizione del presidente Carpi de Resmini sui problemi oggetto dell'indagine. Le mie domande saranno perciò limitate e procederanno tenendo conto dell'esposizione del presidente dell'ACI.

Inizierò prendendo atto del miglioramento complessivo della situazione, per cui ci siamo battuti ed abbiamo lavorato efficacemente in questi anni, tenendo conto della necessità di sciogliere, tuttavia, ulteriori nodi che ancora sussistono, e che devono essere sciolti, appunto, anche per creare le condizioni affinché l'ISVAP, nel momento in cui comincerà a funzionare, abbia la strada quanto più possibile facilitata da una normativa appropriata.

Salta agli occhi la questione siciliana, di cui abbiamo discusso anche in sede di approvazione della legge istitutiva dell'ISVAP. In tale occasione si compì un tentativo di introdurre nel provvedimento un articolo con il quale si consentisse a quella istituzione di operare in Sicilia, e quindi si riconducesse alla normativa nazionale anche l'attività siciliana. Non abbiamo avuto il tempo e la possibilità di approfondire il problema, che si presenta complesso per tutte le ragioni cui ha accennato lo stesso Presidente dell'ACI. Mi pare di aver capito, tuttavia, che su questo terreno l'ACI abbia approfondito l'argomento forse più di noi; pertanto vorrei chiedere se la posizione dell'ACI è tale per cui esso sottolinea soltanto l'esistenza del problema o se ha condotto i suoi studi in modo da offrire al Parlamento la possibilità di trasformare le esigenze in norme operative.

La seconda questione in ordine alla quale gradirei avere ulteriori informazioni è collegata all'importanza di avere massimali di garanzia che siano permanentemente collegati al valore delle cose e delle vite umane da risarcire, tenendo conto del tremendo processo inflazionistico che vive oggi l'economia del nostro Paese. Il Presidente dell'ACI ci ha fornito il quadro della situazione esistente in altri Paesi europei. Sono notizie che, in parte, ci erano già note. Vorrei

però sapere se l'ACI ha condotto uno studio per confrontare la situazione italiana con quella di altri Paesi d'Europa, sia in rapporto ai massimali, sia in rapporto alle tariffe, tenendo conto anche del problema della « carta verde ». Anche a tal proposito, infatti, convengo sull'opportunità di superare tale balzello fastidioso per gli automobilisti che si devono spostare dall'Italia in altri Paesi d'Europa. È stato condotto uno studio per stabilire un parametro tra la situazione italiana e quella europea, non soltanto in relazione ai massimali, ma anche confrontando i meccanismi di adeguamento dei massimali stessi ai livelli superiori, in Italia e in altri Paesi d'Europa? Sussiste infatti il dubbio che l'elevazione dei massimali dagli attuali 50 milioni obbligatori a quelli di livello europeo comporti un aumento del premio eccessivo rispetto agli indirizzi oggi seguiti dalle società assicurative. Se uno studio in tal senso è stato effettuato, desidero sia acquisito agli atti di questo Comitato.

La terza domanda che intendo fare si riferisce al tema, che considero fondamentale, della prevenzione. Anche a tal proposito le notizie che ci ha fornito il Presidente dell'ACI sono assai interessanti, e riguardano la disponibilità finanziaria e l'opportunità di una migliore e più intelligente utilizzazione delle risorse finanziarie che possono essere considerate acquisibili. Ma è sufficiente avere una maggiore disponibilità finanziaria continuando ad operare con gli attuali metodi di pubblicità o interessando i *mass-media* e servendosi razionalmente della radio e della televisione e, se necessario, anche qualcosa di più? Che cosa ritiene l'ACI si possa ulteriormente impiegare a tal fine? Oggi, un sistema funzionale di prevenzione non può che coinvolgere l'attività di più organismi, di più Ministeri, ed anche di istituzioni a diversi livelli: penso, per esempio, alla efficace funzione che potrebbero avere i Comuni, come parte di un fronte che solleciti l'attenzione degli utenti della strada sul terreno della prevenzione. È possibile anche pensare all'istituzione di una struttura di coordinamento per operare (ripeto, a tutti i livelli: sul piano nazio-

nale, sul piano regionale e sul piano comunale) per un programma organico, penetrante e incisivo di prevenzione? La denuncia contenuta in uno studio interessante condotto dal CNEL lo scorso anno, circa il fatto che in Italia si registrano 10.000 morti all'anno e circa 250.000-300.000 feriti, è assai rivelatrice: è una sorta di guerra che si combatte ogni anno, e di cui nessuno ormai si scandalizza più. Tanti morti e 4 milioni di sinistri costituiscono una perdita di ricchezza che incide anche sulle economie degli utenti, perchè, poi, i costi dei sinistri finiscono per ripercuotersi sulle tariffe.

È dunque opportuno pensare a qualche struttura di coordinamento che operi dal primo dell'anno alla fine dell'anno senza passare attraverso iniziative estemporanee nel campo della previdenza?

Abbiamo tutti preso nota delle indicazioni riferite ai « tempari », all'articolo 21 della legge n. 990, al grosso problema della riparazione dei danni alle cose laddove bisognerebbe arrivare — ma vorrei conoscere la vostra opinione — ad accordi di carattere regionale in quanto in Italia la diversità operativa delle aziende addette alla riparazione dei veicoli è quanto mai frastagliata per cui, forse, attraverso le Camere di commercio, si potrebbe trovare un sistema più omogeneo.

L'ultima domanda che vorrei porre si ricollega al grosso problema del *no-fault*.

L'ACI ha già offerto su questo punto del materiale in occasione dell'audizione del 1978; vorrei sapere se su questo terreno avete portato avanti ulteriormente i vostri studi, oppure se l'acquisizione delle vostre opinioni si è fermata agli elementi già forniti nella scorsa legislatura al Comitato bicamerale: se nuovi studi sono stati fatti, sarebbe quanto mai opportuno che venissero forniti al Comitato il quale ne potrà tener conto nell'elaborazione del documento conclusivo.

A M A B I L E , *deputato*. Vorrei soffermarmi su due aspetti particolari in quanto le considerazioni svolte dal senatore Felicetti hanno in certo qual modo riassunto

alcuni problemi che anche io desideravo trattare.

Per quanto attiene al problema dei massimali e al collegamento con le tariffe gradirei sapere dall'ACI se ha avuto modo di approfondire come tale rapporto funziona in altri Paesi europei, quale, ad esempio, la Germania dove mi risulta che il meccanismo con il quale vengono studiate queste tariffe non parte tanto dall'esigenza di far pagare il minor prezzo possibile, bensì da quella di offrire il miglior servizio possibile prevedendo poi il ristorno dell'85 per cento su un eventuale *surplus* all'assicurato. Si tratterebbe dunque di un'impostazione che tende a dare ampie garanzie, un buon servizio e a ridare infine all'assicurato un utile eventuale di gestione con un controllo attento e severo.

Vorrei dunque sapere se a vostro avviso in Italia questo problema sia stato affrontato e, se lo è stato, se si è guardato troppo all'aspetto del costo e troppo poco, come io ritengo, all'aspetto della qualità delle prestazioni. Oggi infatti constatiamo la difficoltà di adeguarci a massimali giusti per i fini che la legge si pone perchè si è posto molto l'accento proprio sull'aspetto del prezzo; in realtà 15.000-20.000 lire l'anno in più non mi pare rappresentino un aggravio eccessivo a fronte di una garanzia più seria e di massimali adeguati.

Ancora, vorrei conoscere meglio, sia per quanto riguarda l'esperienza CID, sia per quanto riguarda i sistemi liquidativi con riferimento ai problemi ambientali, quali possono essere le esperienze di un Paese come la Francia dove mi risulta, per conoscenze indirette, che esiste un sistema completamente diverso da quello italiano. La liquidazione danni viene fatta da strutture completamente esterne all'impresa; mentre in Italia abbiamo i liquidatori danni che dipendono dalle compagnie, in Francia, con controlli fiscali sulle aziende artigiane di carrozzieri (con verifiche severe sui tempi in relazione ai costi dei materiali) e con una categoria di esperti, di periti molto più qualificata di quanto non sia nel nostro Paese, avviene che, in effetti, gli oneri della liquidazione vengono ridimensionati dall'esi-

stenza, ripeto, di una struttura che funziona per tutti ed alla quale tutti fanno riferimento senza bisogno che ogni singola impresa costituisca una propria realtà liquidativa.

Sarebbe dunque utile sapere, anche se non è ipotizzabile a tempi brevi, se questa strada — sulla quale l'ACI può svolgere un ruolo importante come momento di contatto, di incontro — sia realmente percorribile; ripeto, sarebbe interessante chiarire se questo è il cammino da percorrere, perchè allora, in questo caso, non basterebbe più il lavoro del Comitato d'indagine bicamerale per giungere alla soluzione del problema, ma sarebbe necessario lo sforzo congiunto di vari organismi: da quello fiscale a tutti gli altri che in questa realtà dovrebbero intervenire.

In definitiva, dobbiamo sapere se è possibile guardare ad una realtà diversa oppure se si deve rimanere confinati alla realtà attuale con un'utenza che, anche questo va detto, è portata, laddove trova il carrozziere compiacente, a sfruttare le occasioni per procurarsi indebiti arricchimenti, così come vi sono imprese che profitano dei danni, soprattutto di quelli grandi, per fare altrettanto.

Bisogna dunque vedere se questo è un terreno sul quale ci possiamo muovere in una prospettiva di tipo francese, oppure se è possibile cercare, con il concorso delle categorie, di qualificare le prestazioni delle imprese creando centri consortili come, per esempio, è stato fatto con l'esperienza di Milano seguita poi da altre regioni.

Mi associo a quanto detto circa l'esigenza di operare nel settore della prevenzione incidenti per il quale credo che il momento di coordinamento tra tutte le competenze esistenti vada compiuto; forse, con l'importanza che ha il sistema radiotelevisivo, si potrebbero risolvere molti problemi in un rapporto diretto con la RAI, che può, da sola, costituire un contatto estremamente ampio con i cittadini.

Augurandomi anche io che vi sia la possibilità di rendere omogeneo rispetto a quello delle altre imprese il comportamento delle imprese che operano nella Regione siciliana

COMITATO PARITETICO

5° RESOCONTO STEN. (11 marzo 1982)

— che rappresentano una mina vagante nella realtà della RCA — ritengo per il momento di non aver altro da aggiungere.

d e ' C O C C I , *senatore*. Sarò breve perchè i colleghi hanno già posto alcune delle domande che mi interessano.

Sul piano legislativo vede il presidente Carpi urgente qualche modifica alla mini-riforma? È d'accordo con l'onorevole Felicetti sul *no-fault*, cioè sull'esigenza di una riforma legislativa, sia pure parziale?

Come ho già detto in altre occasioni, per noi il *no-fault* concerne una responsabilità senza colpa, un passaggio a una dose più o meno grossa di responsabilità obiettiva senza andare a mutuare dalla legislazione americana quanto è avvenuto ed ha suscitato critiche da parte di molti commentatori.

Ripeto: sul piano legislativo va bene quanto è oggi previsto, per esempio, per i danni alle persone? Abbiamo tutti presenti le note sentenze, molto discusse, di Genova e via dicendo; ma, a mio avviso, non credo che siano maturi i tempi per modifiche legislative.

Al contrario, vi sono indubbiamente problemi sui quali ci possiamo soffermare soprattutto per quanto riguarda l'applicazione della legislazione vigente, cominciando dai massimali inadeguati e dal loro collegamento con le tariffe. Abbiamo poi problemi di riduzione di costi; credo anche io che nel campo delle perizie dobbiamo fare qualche cosa, arrivando, forse, ad un albo di periti, con la selezione e la qualificazione dei periti stessi, che possono avviarsi a divenire quasi pubblici ufficiali.

Abbiamo ancora il problema delle carrozzerie, che, in qualche modo, deve essere anch'esso definito; abbiamo il problema di eventuali consorziazioni tra imprese minori e, per quanto riguarda la prevenzione, amo sempre ricordare che vi è la necessità di una grossa campagna per quanto riguarda la lotta contro l'alcolismo, causa di una buona aliquota delle vittime annuali della strada. Un contributo della categoria deve esserci; si potrebbe arrivare anche ad una piccola tangente sui premi, come avviene per

il ramo vita per quanto riguarda la lotta contro il cancro e via dicendo.

C'è poi da chiedersi — CID o non CID — che cosa si intende fare per una più sollecita liquidazione nel caso di gravi danni alle persone. A causa dell'inflazione, quando è passato il primo o il secondo anno senza che nulla sia accaduto, di solito si incrociano le braccia attendendo che la valanga si ingrossi arrivando, a volte, fino agli otto-dieci anni prima di una definizione.

Vi è dunque da fare qualcosa a questo proposito e nella scorsa seduta si è parlato anche di una Commissione arbitrale o contrattuale presso la CID; potrebbe anche essere opportuno codificare la *mala gestio*, su cui si sta discutendo molto. Comunque, vorremmo conoscere la vostra opinione al riguardo.

C A R P I *de* R E S M I N I . Sul problema « siciliano » non abbiamo un progetto legislativo da sottoporre alla vostra attenzione; non ne avete bisogno, ma, in ogni caso, siamo a vostra disposizione per collaborare ove lo riteniate opportuno.

Posso però dirvi, attraverso il contatto diretto con gli automobilisti tramite le nostre 102 sedi provinciali e le 800 delegazioni sparse in tutto il Paese, che si tratta di un problema che sta « montando ».

I cittadini che hanno contratto in Sicilia e fuori della Sicilia polizze con compagnie pirata « siciliane » — dico « siciliane » tra virgolette — cominciano a lanciare grida di dolore.

Sul problema dei massimali il senatore Felicetti chiede di conoscere il parametro tra massimali e tariffe all'estero. Non ho dati in proposito; posso solo aggiungere che la distribuzione delle vetture per massimali nei vari anni (prendo a base il 1980) fa emergere un dato emblematico: le vetture di piccola cilindrata sono quelle che occupano la fascia del 42 per cento dei massimali inferiori, cioè di quelli che in effetti non coprono i rischi. Comunque, del parco macchine italiano il 41 per cento è coperto da massimali inadeguati.

Sulla prevenzione il senatore Felicetti chiede se si ritiene opportuna la creazione di una struttura. Non so se posso dargli una risposta franca: ho personalmente una certa refrattarietà alle nuove strutture e il timore che esse rapidamente si trasformino in « carrozzoni ». Ritengo che nel Paese esista una sovrabbondanza di ipotesi strutturali male utilizzate o non utilizzate; le strutture esistono, ma non funzionano. Presso il Ministero dei lavori pubblici esiste una struttura ipotetica che, a mio modestissimo avviso, non funziona in modo ottimale. Capisco che è difficile farla funzionare nell'attuale frammentazione di competenze; ma se esistesse la volontà politica, pur allo stato delle cose, non sarebbe difficile fare qualcosa di serio in questo settore.

Permettetemi ora di fare una annotazione di carattere personale. Sono alla fine del mio mandato di presidente dell'ACI e all'assemblea convocata per la designazione del nuovo presidente, non mi ripresenterò candidato, e ciò per una serie di circostanze (sono presidente da dieci anni e penso che vada riesumato il principio dell'alternanza, in un momento in cui spesso esso è negletto). Aggiungo che, come ben sapete, nessun impedimento legislativo osterebbe alla mia eventuale rielezione. Scusate la parentesi personale, ma ciò mi consente di affrontare questi problemi in modo distaccato e con ogni serenità. Ritengo che l'ACI sia una struttura ideale ed efficiente per coordinare l'attività di prevenzione. Ha articolazioni, elette democraticamente, in tutto il Paese con una competenza specifica e professionale in grado di affrontare questi problemi e di coordinarli.

Sono d'accordo con l'onorevole Amabile sul ruolo determinante che dovrebbe avere la RAI-TV.

Per quanto riguarda il problema dei tempi, il senatore Felicetti ha accennato alle Camere di commercio e alla frammentazione socio-economica del Paese. È vero, un meccanico che lavora ad una certa latitudine ha tempi di lavorazione diversi di un operaio più a nord o a sud. Vi assicuro che ci siamo accanitamente occupati per oltre 5 anni di questi problemi spogliandoci

di qualsiasi partigianeria investiti da spirito di equità. Non siamo riusciti a fare un passo in avanti. Ho fatto riferimento alla vostra Commissione parlamentare e ritengo opportuna una vostra indagine in questo importante settore, eventualmente con la consulenza della Commissione Filippi. Sarebbe un primo passo verso una soluzione. Potrebbe darsi che solo l'annuncio che voi vi proponete, con i necessari poteri, di risolvere questo problema costituisca un deterrente tale da indurre le parti a consigli più civili.

Sul *no-fault* non è stato fatto nessuno studio successivo a quello che conoscete e che vi abbiamo presentato nel 1978. Personalmente condivido l'opinione del senatore de' Cocci: il problema è fuori tempo per noi. Forse De Santis è di parere diverso e se lo riterrà opportuno potrà esprimerlo.

Per quanto riguarda i problemi relativi alla rapidità nella liquidazione dei danni, accennati dall'onorevole Amabile, ho detto all'inizio del mio intervento che si sta verificando un miglioramento, anche se non si sono ancora raggiunti livelli ottimali specie se raffrontati ai « tempi » stranieri. Il disinquinamento dell'area delle imprese assicuratrici favorito dall'intervento legislativo evidentemente facilita questa sacrosanta operazione che trova concordi le compagnie sane. Esse sono portatrici di un interesse primario ad una liquidazione sollecita perchè oltretutto ciò rappresenta una sensibile diminuzione dei costi (è una strategia che l'imprenditore serio pratica). Scusate se torno su un tasto dolente, ma le compagnie « siciliane » potrebbero aprire una « falla » in quest'area in via di disinquinamento. Per quanto concerne i centri di perizia e di liquidazione consorziati un vostro intervento « conoscitivo » potrebbe essere salutare. Sotto il profilo commerciale le compagnie hanno sviluppato una rete capillare di acquisizione, ma a questa capillarità non corrisponde una uguale diffusione delle reti di accertamento e di liquidazione. Non è a nostro avviso differibile la costituzione di centri peritali formati da professionisti qualificati aperti ad una collaborazione consorziata con tutte le imprese assicuratrici. L'ACI

ha anche fatto esperimenti per centri comuni di liquidazione, ma abbiamo trovato vive resistenze proprio perchè in questo settore si esplica la differenziazione concorrenziale fra le singole imprese. Comunque nella riduzione delle spese di accertamento e di liquidazione, nell'acceleramento delle procedure di liquidazione, la strada da percorrere è ancora lunga.

Il senatore de' Cocci ha fatto cenno al problema dell'alcolismo come ad una delle cause non evidenziate di una grossa aliquota di sinistri. Il primo passo, a mio avviso, deve essere fatto approvando il nuovo codice della strada (a qualche metro da questa stanza giace in un cassetto in attesa di esame il testo di un progetto, e da molto tempo). Abbiamo promosso al riguardo molti convegni di studi e riunioni. Il progetto prevede, come voi sapete, l'istituzione di controlli moderni sul tasso alcolemico dei conduttori. In altri Paesi europei l'adozione del famoso palloncino è una norma corrente da molti anni, ma noi siamo un Paese di giuristi (oltre che di navigatori e di poeti) e ciò consente ad illustri docenti di diritto (tra cui uno che usa smodatamente additivi alcolici) di dibattere serenamente sull'inviolabile principio dei diritti « della persona » che non può essere costretta a soffiare un po' di fiato nel « palloncino » che verifica l'uso di sostanze alcoliche. Comunque, è su questa strada che dobbiamo batterci per metterci al passo con i Paesi moderni. Tra l'altro mi è giunta notizia, proprio in questi giorni, di sistemi più sofisticati di indagini che non richiedono il prelevamento di alcuna sostanza, organica o disorganica che sia, e quindi possiamo salvaguardare le eccezioni dei giuristi nostrani tanto preoccupati della violazione dei principi dell'*habeas corpus*.

Sulla liquidazione dei danni alle persone l'onorevole de' Cocci ha fatto riferimento all'opportunità di estendere la CID anche ai lievi danni alle persone in modo da sgombrare il campo di una vasta fascia di sinistri: rimarrebbero esclusi solo i grandi danni alle persone, ma fortunatamente essi rappresentano una fascia ridotta.

DE SANTIS. Il problema delle tariffe da rapportare ai massimali è fondamentale; penso però che vi sia oggi un organo in grado di svolgere compiutamente uno studio avente per oggetto l'aumento dei massimali accertandone i relativi costi. E la Commissione Filippi, che più volte ha dato inizio a questo studio formulando più ipotesi, ma ogni volta fermandosi di fronte al problema dei conseguenti aumenti tariffari poichè sorgevano dubbi sulla volontà governativa di imporre ulteriori aumenti di tariffe.

Se il Comitato paritetico vuole approfondire l'argomento, può investire del problema la Commissione Filippi affinchè fornisca i dati per un aumento dei massimali graduato nel tempo; d'altra parte il raddoppio degli attuali massimali minimi che dovrebbe essere varato fra qualche mese in Italia ci lascia sempre ad un livello assai lontano da quello raggiunto dagli altri Paesi europei.

Per quanto riguarda il problema dei temporari e del costo della manodopera, il comitato costituito allo scopo presso l'ACI ha cercato vanamente di far confluire le imprese di assicurazione e le organizzazioni artigiane su strumenti elaborati in comune. Direi che l'esigenza è sentitissima sia da parte delle imprese che da parte degli artigiani, i quali esprimono una precisa volontà di qualificazione della categoria. Ma il mondo delle officine italiane è contrassegnato da una immensa molteplicità di esercizi, con realtà organizzative estremamente diverse. Per risolvere il problema non può non farsi riferimento ad un modello, costituito da un'officina mediamente organizzata, e francamente avrei delle perplessità sulla frammentazione dei temporari attraverso accordi regionali. Il Comitato costituito presso l'ACI aveva già identificato per i prezzi della manodopera tre fasce in Italia, una settentrionale, una centrale e una meridionale. Ci si credeva prossimi ad un risultato finale, pareva che l'accordo dovesse essere siglato, e invece tutto si è improvvisamente vanificato per l'atavica diffidenza che esiste fra le imprese di assicurazione e le officine di riparazione. Per i « temporari », invece,

avevamo già preparato il regolamento delle prove da eseguire in officina e scelte le città dove svolgere le prove. Anche qui ci siamo dovuti fermare perchè non abbiamo trovato officine disposte ad eseguire le prove, poichè forte è il timore nei confronti sia delle imprese di assicurazione che dei colleghi riparatori. L'onorevole Amabile ha citato il sistema francese che si basa sulla figura del perito, ma in Francia il perito ha una dignità assai vicina a quella di un pubblico ufficiale, di un notaio degli incidenti stradali. La professione di perito in Italia è invece fortemente squalificata. Non si riesce a giungere alla istituzione di un apposito albo. I periti sono spesso persone che svolgono un doppio lavoro e non sono dotate di sufficiente preparazione professionale. Esiste inoltre l'interesse delle compagnie a perseguire ciascuna una propria immagine attraverso il servizio di liquidazione dei sinistri. Le compagnie non sono perciò portate ad accordi che consorzino i loro apparati di accertamento e di liquidazione dei danni in centri comuni. Abbiamo tentato una linea ACI con centri di perizia a servizio di tutte le compagnie. Abbiamo fatto questo tentativo negli anni in cui si registrava una frequenza altissima di sinistri e i nostri centri di perizia potevano portare ad una riduzione dei costi di accertamento dei danni. Purtroppo l'esperienza durò poco e mano a mano che la frequenza dei sinistri andò calando ogni compagnia tornò al proprio apparato, ai propri uomini, con costi quindi moltiplicati per tutte le imprese.

Per quanto riguarda la prevenzione in materia di sinistri stradali, in Italia si è fatto molto poco. Esiste un fondo destinato allo scopo presso il Ministero dei lavori pubblici, previsto dal codice della strada, ma dal 1959, il suo livello è rimasto sempre lo stesso: 1.800 milioni dispersi in una serie di iniziative sporadiche. Un piano organico non è mai stato formulato. In materia di prevenzione e di educazione stradale bisognerebbe muoversi su tre linee: l'uomo, la strada, il veicolo. Molti passi avanti sono stati fatti dall'industria automobilistica in materia di sicurez-

za dei veicoli anche sotto la spinta della forte concorrenza straniera. Analoghi progressi hanno investito le costruzioni stradali: basti pensare al sistema autostradale. Quasi nulla invece è stato fatto in Italia nei confronti dell'uomo. È chiaro che l'uomo va coinvolto nella tematica della sicurezza stradale fin da quando comincia a formarsi, cioè da quando, bambino, comincia a muoversi nel mondo circostante. È all'età di due o tre anni che nel bambino devono cominciare a formarsi quegli schemi di comportamento che lo renderanno da adulto un uomo educato, adatto alla convivenza. È quindi al bambino che cresce che vanno date nozioni via via correlate all'evolversi delle sue facoltà, creando in lui opportuni schemi comportamentali. Quasi inutile è, invece, intervenire nell'uomo adulto, la cui personalità è ormai definitivamente strutturata.

A livello di Ministero della pubblica istruzione vi è una forte resistenza ad introdurre l'educazione stradale fra le materie di insegnamento. Il mondo della scuola però avverte molto il problema. Abbiamo tantissime scuole, tantissimi provveditori e tantissimi insegnanti che ci scrivono chiedendo materiale per insegnare le nozioni fondamentali del comportamento sulla strada. Quindi questa esigenza nel mondo della scuola è sentita molto. Dopo una battaglia durata cinque o sei anni, siamo riusciti a convincere il Ministero dei lavori pubblici che, invece di disperdere i fondi in iniziative episodiche, era bene cominciare ad affrontare il problema a livello scientifico, così come esso viene affrontato all'estero. Abbiamo fatto una indagine su tutti i Paesi stranieri e abbiamo preso il meglio che esiste in questa materia. Siamo quindi giunti a stipulare una convenzione fra ACI e Ministero dei lavori pubblici, d'intesa con il Ministero della pubblica istruzione, per sperimentare nella scuola materna un programma, diretto ai bambini in tenera età; dopo l'anno di sperimentazione sarà formulato il programma definitivo che coinvolgerà l'intera scuola materna. Si passerà quindi a sperimentare il programma per la scuola elementare, per formulare poi il program-

ma definitivo e passare quindi alla scuola media. Quando, però, alla fine dell'anno scolastico 1982-83, avremo il progetto definitivo per la scuola materna, non potranno assolutamente bastare i 1.800 milioni di cui dispone attualmente il Ministero dei lavori pubblici. Il fondo però esiste, perchè ben settanta sono i miliardi che pervengono al Tesoro dalle contravvenzioni stradali e che in buona parte dovrebbero essere destinati a finanziare programmi di prevenzione e di educazione stradale. Certo, ci vorrebbe un comitato di coordinamento perchè sono molti i Ministeri e gli enti interessati al problema. Si dovrebbe risolvere la questione in sede di formulazione del nuovo codice della strada, prevedendo l'organismo di coordinamento e stabilendo i criteri ai quali dovrebbero ispirarsi le campagne di educazione stradale, affinchè abbiano organicità e significato, evitando le iniziative sporadiche ed estemporanee e la conseguente dispersione dei fondi, coinvolgendo le pubbliche strutture, quali l'ACI e la Radio televisione italiana, che da tempo esprimono la volontà di realizzare qualcosa di nuovo e moderno in Italia.

In merito al *no-fault* ho posizioni diverse dal presidente. Penso che i sistemi *no-fault* consentano notevoli economie, restringendo le indagini al *quantum* ed eliminando la intermediazione di patrocinatori e le difficoltose procedure di accertamento delle responsabilità che intasano gli uffici giudiziari, e consentano inoltre di risarcire tutti i danneggiati dalla circolazione, compresi vittime e colpevoli, conducenti, trasportati tutti, danneggiati per forza maggiore e per caso fortuito. È un sistema quindi più equo, perchè distribuisce i risarcimenti sulla intera collettività, non escludendo proprietari e conducenti di veicoli, sui quali tutti, colpevoli e non colpevoli, pur grava il sistema

dell'assicurazione RC-Auto. Il sistema basato sulla colpa è certamente caratterizzato da più alti costi e da maggiore inefficienza. Comunque la linea di evoluzione verso il *no-fault* con i problemi giuridici, organizzativi e finanziari che comporta, avrà lo sviluppo che il Parlamento vorrà dargli.

P R E S I D E N T E . Ringrazio gli intervenuti per questo scambio di domande e di conoscenze. Le conoscenze dell'ACI sono molto vaste e spero che i suoi rappresentanti ci faranno pervenire una memoria sulle cose importanti dette oggi. Le richieste e le indicazioni hanno avuto qui risposte specifiche di cui sarà tenuto conto mettendo a confronto le indicazioni che ci sono pervenute anche da altre parti. A volte — infatti — non sempre le indicazioni coincidono. Abbiamo ascoltato, per esempio, non molto tempo fa le due organizzazioni dei periti, che hanno detto cose diverse. Penso che proprio questa complementarietà ci sarà utile per esprimere un giudizio sulle iniziative da prendere.

Do atto che abbiamo parlato non solo di indicazioni per una legislazione immediata che questo Comitato dovrà pur suggerire, ma anche dei principi che dovranno e potranno ispirare la legislazione. Abbiamo parlato di educazione stradale, di danni, di evoluzione nelle coscienze, della responsabilità dei cittadini per il loro operato. Per questo vi ringrazio e spero che quanto abbiamo ascoltato possa esserci utile.

Dichiaro conclusa l'audizione. Il seguito dell'indagine è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 10,45.

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