

# SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

## 9<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Industria, Commercio interno ed estero, Turismo)

MERCOLEDÌ 3 DICEMBRE 1969

(15<sup>a</sup> seduta, in sede redigente)

Presidenza del Presidente ZANNIER

### INDICE

#### DISEGNO DI LEGGE

##### Seguito e rinvio della discussione:

« Assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti » (895)  
(Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 167, 170, 181
BERNARDINETTI . . . . .	181
DOSI, relatore . . . . .	170
FUSI . . . . .	176
LATTANZIO, sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato . . . . .	173, 176 178, 179, 180
MAMMUCARI . . . . .	176, 181
MORANINO . . . . .	179
PIVA . . . . .	168, 178, 180
VERONESI . . . . .	168

La seduta ha inizio alle ore 10,15.

Sono presenti i senatori: Bernardinetti, Bertone, Cagnasso, Catellani, Colleoni, De Vito, Dosi, Filippa, Mammucari, Merloni,

Moranino, Noè, Piva, Rossi, Segnana, Trabucchi, Veronesi, Verzotto e Zannier.

Interviene il sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato Lattanzio.

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

Seguito e rinvio della discussione del disegno di legge: « Assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti » (895) (Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame, in sede redigente, del disegno di legge: « Assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti », già approvato dalla Camera dei deputati.

Proseguiamo la discussione generale.

VERONESI. Preso atto della particolare situazione, ritiro gli emendamenti già presentati dalla Presidenza della Commissione e mi astengo anche dal presentare ordini del giorno in materia, riservandomi peraltro di sottoporre al Governo e alla maggioranza, in sede di dichiarazione di voto in Assemblea, taluni problemi e talune osservazioni, anche al fine di un ulteriore provvedimento legislativo relativo all'assicurazione obbligatoria che potrà eventualmente rendersi opportuno anche a seguito delle prime esperienze applicative.

PIVA. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, non si può non riconoscere che il provvedimento in esame ha determinato nel Paese una situazione di notevole attesa. L'esperienza che al riguardo ho potuto fare in questi giorni, anche intrattenendomi con gli interessati, soprattutto con degli autotrasportatori, mi ha portato però a formarmi l'opinione che quando costoro verranno a conoscenza del modo come si intende regolare la materia con il presente disegno di legge subentrerà in loro una profonda delusione. In altri termini, la grande attesa che indubbiamente regna tra gli utenti verrà profondamente delusa per il fatto che essa non troverà nel provvedimento in esame quelle risposte che si attendeva.

Che cosa balza subito in evidenza? Balza in evidenza innanzi tutto la situazione di sostanziale favore che viene a crearsi sulla base del disegno di legge in esame per le società assicuratrici, situazione alla quale peraltro non fanno riscontro i vantaggi che sarebbe stato lecito sperare per gli utenti della strada. Per le società assicuratrici infatti verrà stabilito un massimale minimo, sulla base del quale le stesse potranno determinare le tariffe dei premi: esse potranno inoltre contare, con l'istituzione presso il Ministero dell'industria e del commercio della Direzione generale delle assicurazioni private e di interesse collettivo, nonchè con tutto quanto viene poi stabilito dal provvedimento per quanto riguarda il bilancio, i controlli, i rilevamenti statistici, e così via,

di maggiore assistenza e quindi anche di maggiore tranquillità.

Vi è un punto in particolare del disegno di legge — che peraltro ancora non è stato messo in rilievo — sul quale ritengo sia necessario riflettere attentamente: mi riferisco a quello relativo al pagamento di indennizzi ai danneggiati da parte di imprese che alla data di pubblicazione della presente legge o a quella in cui essa entra in vigore si trovino in stato di liquidazione coatta (articolo 37). È evidente a questo proposito il riferimento ad una specifica società, la « Mediterranea », che ha subito appunto qualche anno fa un dissesto finanziario. L'onorevole relatore ha ritenuto giusta tale disposizione che, a suo parere, dà la possibilità di liquidare dei danneggiati che a seguito di un eventuale dissesto della società assicuratrice non siano stati indennizzati. Io ritengo invece che anche dal punto di vista del diritto la questione meriti di essere attentamente considerata e valutata, poichè in verità non so se sia possibile a distanza di anni costringere degli utenti, ai quali adesso si impone una assicurazione obbligatoria, a solidarizzare con una società per un dissesto per il quale esistono, tra l'altro, precise responsabilità.

A questo riguardo, pertanto, preannuncio sin da ora che da parte nostra in sede di discussione dei singoli articoli faremo questo punto oggetto di una particolare trattazione. A mio parere, questo sistema non è giusto ed inoltre — come ho già detto — non è neppure possibile dal punto di vista del diritto: ritengo anzi che se tale disposizione fosse mantenuta nel testo del provvedimento in esame potrebbe essere impugnata dalla Corte costituzionale.

Il disegno di legge costituisce dunque un buon affare, per così dire, per le società assicuratrici: ma quali vantaggi esso reca agli utenti della strada? Da un provvedimento che tende a disciplinare meglio il settore delle assicurazioni in questo campo costoro si attenderebbero innanzi tutto una riduzione delle tariffe: profonda quindi sarà la loro delusione quando apparirà evidente che questa non si verificherà, anzi si determinerà un loro aumento.

Questa è la prima questione sulla quale vorrei richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi.

Per quanto si riferisce poi agli autotrasportatori, desidero far presente che mi sono pervenuti non meno di cinquanta ordini del giorno nei quali, oltre alle considerazioni di carattere generale sulle quali ha già avuto modo di soffermarsi il senatore Mammucari, viene sottolineato come il disegno di legge in esame mantenga ancora una notevole discriminazione tra l'autotrasporto per conto terzi e l'autotrasporto per conto proprio, discriminazione che porta poi ad una differenza sostanziale (circa del 40-45 per cento) nel pagamento del premio. Con l'approvazione del disegno di legge nel testo trasmesso dall'altro ramo del Parlamento permane inoltre, a loro avviso, un'altra ingiustizia poiché non si introduce alcuna differenziazione tra il grande trasporto, che viene svolto su lunghe distanze, e il piccolo trasporto, che viene invece svolto in un ambito più ristretto.

Questi sono i problemi relativi agli autotrasportatori che ho raccolto e sui quali desidero richiamare l'attenzione dei colleghi e soprattutto dell'onorevole Sottosegretario di Stato.

Da un disegno di legge che intenda disciplinare in modo moderno la materia, ci si attendeva inoltre che il problema dei trasportati avesse in un certo qual modo una soluzione; non è prevista invece alcuna copertura assicurativa delle persone trasportate.

Un'altra questione che a mio avviso andava ugualmente considerata e valutata, proprio in relazione allo stato di fatto attualmente esistente, è poi quella relativa all'incidente per colpa. Si tratta evidentemente di un aspetto molto importante, soprattutto per coloro che, come ad esempio i rappresentanti di commercio, debbono servirsi molto dell'automobile: costoro infatti per un malore o per una disattenzione, a causa anche dell'intensità del traffico attuale, alle volte addirittura caotico, possono dar luogo ad un incidente nel quale si riscontra l'elemento della colpa. Nulla però è previsto per casi di questo genere nel dise-

gno di legge in esame. L'onorevole relatore peraltro ha fatto in proposito alcune considerazioni richiamandosi ai lavori di una commissione europea che sarebbe stata costituita e che starebbe cercando di risolvere la questione, che in definitiva viene regolata dal codice civile; ritengo però che da un provvedimento di questa natura anche quest'altro elemento avrebbe dovuto essere preso in considerazione, soprattutto ove si tenga presente che ci troviamo in una situazione ben diversa da quella di 30-40 anni fa, per cui oggi è molto facile che a seguito di una disattenzione per colpa propria si possa incorrere in un sinistro anche molto grave.

Desidero infine svolgere alcune considerazioni sulla situazione nella quale verrà a trovarsi il danneggiato, sulla quale si è già a lungo intrattenuto il senatore Trabucchi. Al riguardo vi è da rilevare in primo luogo che nulla è previsto nel provvedimento in caso di investimento da parte di un ciclomotore.

Almeno per quanto mi risulta, anche sulla base dell'esperienza di danneggiati che conosco, coloro che hanno avuto le conseguenze più gravi sono stati quelli investiti da ciclomotori.

Viene poi escluso tutto il settore delle macchine agricole. Non so se questo è dipeso dal fatto che si è poco riflettuto sulla situazione che abbiamo attualmente. Nella mia zona, ad esempio, le macchine agricole vengono impiegate nel trasporto delle barbabietole: girano per le strade principali con carichi pesantissimi e condotte da autisti spesso improvvisati, inesperti. Potrebbero arrecare danni consistenti nonché provocare incidenti gravissimi.

Ecco dunque un'altra grande area nella quale il danneggiato non è protetto per nulla.

Allo stesso modo sono escluse dalle provvidenze in esame le aree private. Ho avuto un incontro con' degli autotrasportatori, i quali mi hanno detto alcune cose piuttosto interessanti. Nel caso di un cantiere eretto per la costruzione di una strada, quasi tutti gli automezzi che circolano all'interno non sono assicurati, per cui se si verifica un danno viene coperto nella solita forma relativa agli incidenti sul lavoro, con inden-

nizzi di gran lunga inferiori a quelli pagati per danno arrecato da autotrasporto. Se poi l'incidente capita, sempre nella stessa area, a persone estranee, queste non sono indennizzate dato che chi fa questo lavoro non è assicurato, anzi approfitta del fatto di dover lavorare in quel cantiere per non assicurare il mezzo. Lo stesso accade nelle grandi fabbriche.

Quindi la questione delle aree private dà luogo a considerazioni molto serie e gravi.

Inoltre — e quanto sto per dire è risultato parlando con un assicuratore — nel provvedimento si rendono più complesse tutte le procedure relative alla liquidazione. L'articolo 22 stabilisce infatti un termine di 60 giorni per la liquidazione del danno, mentre attualmente le società assicuratrici sono in gara per la più rapida liquidazione: è uno degli elementi che caratterizza la loro attività, uno degli elementi di concorrenza tra le società. Invece, con l'assicurazione obbligatoria, le procedure, ripeto, diventano molto più lente.

Quanto ai termini previsti dagli ultimi due commi dell'articolo 28, anche questi sono termini che non servono certo a favorire gli interessati.

L'ultima considerazione riguarda il fondo di garanzia, argomento che ha fatto anche esso nascere molte delusioni. Infatti in proposito si dice che tale fondo deve servire prevalentemente per il caso in cui l'investitore sfugga alle sue responsabilità; però, così come stanno attualmente le cose, non si comprende — e gradirei una risposta dall'onorevole Sottosegretario o dal relatore — perchè deve essere usato un trattamento diverso tra chi è investito da un'auto il cui conducente è disposto a risponderne in pieno e colui il quale, invece, ha la sfortuna di essere investito da un tale che, essendo un pirata della strada, trova il mezzo per eludere la sua responsabilità. Non riesco a capire, ripeto, il trattamento diverso tra due i quali, in definitiva, subiscono lo stesso danno: perchè deve esserci l'indennizzo solo in caso di morte, di invalidità permanente che superi il 20 per cento e temporanea che superi 90 giorni? In caso che un lavoratore abbia una invalidità temporanea di 80 giorni non gli spetta nulla.

Questi, secondo me, sono i punti che rendono abbastanza deludente il disegno di legge, che doveva rispondere ad una grande attesa e garantire in maniera molto più completa il danneggiato; garantire, intendo, soprattutto in relazione alla realtà nuova, alla evoluzione dei tempi e al rischio quale è divenuto ultimamente grazie alla enorme quantità dei mezzi che circolano sulle nostre strade.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il senatore Piva e prego il relatore di svolgere la sua replica.

D O S I , *relatore*. Debbo, innanzi tutto, dare atto ai colleghi intervenuti delle molte considerazioni interessanti e valide avanzate; e sono stato lieto di essere stato il primo ad esprimere, nello stendere la mia relazione, motivi di perplessità per quanto attiene ad alcune norme particolari.

Ha detto giustamente il senatore Piva che l'attesa nel Paese è grande. Naturalmente essa è viva soprattutto in coloro che rischiano di subire dei danni o di andare al Creatore quando circolano per le strade d'Italia. Vorrei dire che l'ordine degli interessi meritevoli di tutela potrebbe essere questo: innanzi tutto coloro che circolano; in secondo luogo chi deve assicurarsi; in terzo luogo gli assicuratori. Quindi quando vogliamo conoscere quali siano le aspettative sul provvedimento dobbiamo rivolgerci soprattutto a chi circola per le nostre strade e sono scoperti di fronte all'eventualità di un investimento. Io ho preso degli appunti sulle considerazioni principali svolte dai colleghi e cercherò di rispondere incominciando da una affermazione, cioè quella che il provvedimento non doveva essere corretto per non riprendere il cammino dal Senato alla Camera dei deputati. « Mi pare soprattutto che il disegno di legge dovrà essere migliorato nel corso della sua attuazione », ha affermato il senatore Trabucchi. Sì, ma dobbiamo emanare delle norme efficaci in partenza: le esperienze estremamente interessanti che verranno in seguito saranno poi certamente preziose per raccogliere elementi, perchè non può soccorrere, per tanti motivi, l'esperienza degli altri Paesi. Quindi con-

cluderò, dopo aver offerto ai colleghi elementi precisi, sostenendo l'opportunità del provvedimento, pur condividendone i motivi di perplessità, proprio per andare incontro all'attesa esistente nel Paese e per iniziare finalmente un'esperienza che ci permetterà di formulare in seguito delle norme migliori, tali da non giustificare le riserve e le critiche espresse in questa occasione.

Il giudizio complessivo del collega Trabucchi è un giudizio positivo. Egli ha certo espresso molte riserve, ciò nonostante ha apprezzato le finalità del disegno di legge come meritevoli di essere raggiunte. Quali sono le lacune principali sulle quali si sono soffermati i senatori Trabucchi, Mammucari e Minnocci, nonché i senatori Verzotto e Piva? Anzitutto non è contemplato il caso delle persone trasportate: una grossa lacuna, certamente, e quindi sono valide le considerazioni che sono state svolte, però mi sembra che convenga in questa materia, nella quale incidono interessi notevoli, seguire una certa gradualità. Infatti, a mio giudizio, si dovrà arrivare non solo ad assicurare le persone trasportate sui veicoli pubblici — la qual cosa è già prevista — ma si dovrà giungere alla copertura assicurativa anche per tutti gli altri casi di persone trasportate, il che, appunto, richiede una certa gradualità rappresentando indubbiamente un provvedimento che incide molto, soprattutto se esteso ai ciclomotori. E a me piace molto di aver sentito un giudizio unanime di opportunità circa l'estensione del provvedimento ai ciclomotori che sono circa un milione e 900.000. Condivido pertanto le considerazioni che sono state fatte in proposito dagli onorevoli colleghi; raccomanderei però che esse abbiano a trovare accoglimento nel corso del tempo e non immediatamente.

Un rilievo che ha un certo fondamento è pure quello esposto dal senatore Trabucchi in ordine alla mancata considerazione nel disegno di legge degli interessi sui massimali. Il risarcimento diventa un diritto nell'istante stesso — penso che questo sia il suo pensiero — in cui l'incidente si verifica: tra questo momento però e quello della liquidazione del danno può intercorrere del tem-

po che a volte, se si arriva alla causa, può essere anche molto lungo. Orbene, il gioco degli interessi non è nel provvedimento in esame affatto considerato, mentre anche io ritengo che effettivamente dovrebbe essere tenuto presente.

E stato bene, a mio giudizio, discutere a fondo il disegno di legge ed annotare tutte le considerazioni esposte: sono del parere infatti che molte di esse in sede di regolamento potranno trovare accoglimento, tant'è che se io avrò la fortuna di seguire ancora l'iter del provvedimento mi renderò promotore della collaborazione dei miei colleghi affinché in quella sede se ne tenga conto, indipendentemente da quella, pur solerte, che potrà essere l'iniziativa della neonata Direzione generale del Ministero della industria e del commercio.

Per quanto si riferisce poi alla liquidazione dei danni, desidero ricordare agli onorevoli colleghi che nel testo originario del disegno di legge erano previsti 90 giorni entro i quali la società assicuratrice avrebbe dovuto procedere a tale liquidazione. All'altro ramo del Parlamento si è ritenuto di abbreviare questo termine riducendolo a 60 giorni, secondo il mio giudizio molto opportunamente. Tutte le società infatti hanno interesse ad essere sollecitate nel liquidare i danni non solo per smaltire il più presto possibile la massa delle pratiche pendenti che evidentemente rappresentano un notevole costo (proprio davanti a casa mia si trova la sede della società di assicurazioni « Zurigo »: posso quindi rendermi personalmente conto dell'enorme quantità degli impiegati che vi lavorano e che spesso fanno gli straordinari!), ma anche — ed io credo a queste cose — per uno spirito di concorrenza.

Per quanto si riferisce poi all'estensione delle disposizioni del provvedimento anche ai veicoli di proprietà di agenti diplomatici e consolari, su cui si è soffermato il senatore Trabucchi, desidero far rilevare che tale estensione è stata sollecitata dallo stesso Ministero degli esteri.

Il senatore Trabucchi ha inoltre fatto un altro rilievo che mi ha profondamente colpito: ritengo però che sia incorso in un

errore. Egli ha richiamato l'attenzione della Commissione sul passaggio della polizza di assicurazione dal venditore della macchina al compratore facendo notare che se il venditore è pessimo la polizza sarà pesante: ora, perchè mai — egli si domanda — il compratore, che può essere ottimo, dovrebbe sopportare questa polizza e viceversa? Al riguardo però posso rassicurarlo dichiarando che la polizza sarà rivista al momento del trapasso dall'uno all'altro per cui si avrà un adeguamento della stessa al successore buono e un adeguamento al successore cattivo.

Il senatore Mammucari ha soprattutto sottolineato invece l'impostazione del disegno di legge affermando che, a suo avviso, la materia avrebbe dovuto essere affidata ad un ente di Stato, ad un organismo costituito appositamente dallo Stato e non a delle società private che già esistono o che domani potrebbero costituirsi. Qui evidentemente ci troviamo di fronte a principi originariamente diversi, che sono alla base di tutto il pensiero dell'uno e dell'altro schieramento politico. Io penso invece che sarebbe stato un grosso errore affidare ad un ente di Stato questa materia soprattutto perchè la varietà ed il numero delle aziende assicurative di cui disponiamo, che hanno tra l'altro notevole esperienza e validità e che si sono già formate una tradizione di favore, è tale da garantire pienamente l'assicurando. È inoltre da tenere presente al riguardo che si tratta di un complesso di aziende del quale fanno parte società molto diverse tra di loro, che vanno — consentitemi di fare qualche nome — dalle « Generali » alla « Unipol », costituite con intendimenti diversi da persone assolutamente diverse come impostazione di lavoro e come orientamento generale. Confido molto infine nel fatto che, nonostante la presenza di norme così rigide come quelle fissate dal provvedimento in esame, esse saranno comunque in grado di esplicitare una sana concorrenza fra di loro che possa indurle ad agire non in modo, per così dire, cervelotico (come è stato fatto in passato in particolare da una società), ma in modo corretto ed efficace nei confronti degli assicurati nell'ambito e nel rispetto delle leggi.

Non posso quindi condividere nè il punto di partenza nè le considerazioni esposte dal senatore Mammucari a questo proposito. Concordo pienamente con lui invece quando afferma che le società di assicurazione dovrebbero impegnarsi in una azione di prevenzione. Debbo dire per la verità che non avevo pensato a questo che ritengo, invece, un concetto molto giusto, del quale penso che si dovrà tenere conto in sede di regolamento. Arrivati ormai infatti alla affermazione del principio dell'obbligatorietà dell'assicurazione, evidentemente si ha il diritto di pretendere che le società stesse svolgano una azione in questo senso, che le riguarda, sì, dal punto di vista dell'interesse personale, ma trascende anche l'interesse stesso per salvaguardare un interesse più vasto: quello dell'incolumità, la più completa possibile, degli utenti della strada.

Non ritengo di dover ripetere al senatore Mammucari quello che ho già detto in ordine ai trasportati e ai ciclomotori: penso di essermi già spiegato abbastanza a questo riguardo. Sono del parere tuttavia che dovremo essere molto attenti, dal momento che su questi argomenti abbiamo raggiunto un giudizio concorde, affinchè da parte del Governo siano sollecitamente prese in proposito delle iniziative coerenti, in difetto di che, iniziative apposite potranno senz'altro essere prese da noi stessi.

Il senatore Mammucari dà inoltre molto rilievo al formarsi di grossi capitali per effetto dell'ampliarsi del fatto assicurativo in Italia dovuto all'affermazione appunto del principio dell'obbligatorietà. Ritengo che questo, in un regime economico come il nostro, non può essere considerato un fatto pericoloso quando vi sia da parte dello Stato quel controllo rigoroso che indubbiamente vi dovrà essere. A me sembra anzi che in questo settore i controlli previsti siano anche troppo rigorosi, tanto da far dubitare della loro validità: è evidente infatti che quando si dispone che lo stesso Ministero stabilisce l'ammontare della polizza alla quale deve uniformarsi la società assicuratrice, si introduce una norma di eccezionale portata. Debbo dire — ed il senatore Trabucchi che è più preparato di me in materia giuridica potrà confermarlo o meno — che ad-

dirittura non si riscontrano disposizioni analoghe nella tradizione giuridica italiana.

Il senatore Verzotto, che è un custode delle ragioni dell'Italia meridionale, ha avanzato la proposta che anche in questo campo sia previsto l'obbligo da parte delle società assicuratrici di effettuare una parte degli investimenti nel Sud, avvalendosi — è questa l'espressione più lata, che può avere le più diverse applicazioni — del Banco di Napoli, del Banco di Sicilia, e così via.

Io credo che la cosa meriti di essere esaminata; quindi, se il senatore Verzotto vorrà dare una formulazione definitiva alla sua proposta con la presentazione di un ordine del giorno non ho alcuna eccezione da fare perchè mi sembra che l'argomento meriti di essere riveduto.

Anche a me sembra che l'esclusione delle macchine agricole sia discutibile, e quindi anche in proposito bisognerà tener conto dell'esperienza applicativa delle norme in esame, dopodichè il problema dovrà essere riconsiderato. A mio avviso sarebbe un grosso errore dilazionare ancora la formulazione definitiva e l'entrata in vigore del provvedimento, anche se questo miglioramento può essere auspicato. L'Italia è già molto in ritardo, come può essere dimostrato da un raffronto tra tutti i Paesi d'Europa: possiamo essere paragonati al Portogallo, nella carenza di una assicurazione obbligatoria.

Ho sentito anche il senatore Minnocci esprimere qualche incertezza sulla molteplicità degli enti assicuratori o sulla unicità dell'ente assicuratore. Voglio dirvi, unicamente per chiarezza di linguaggio che se si fosse arrivati ad imporre un solo organismo autorizzato alla copertura assicurativa avremmo realizzato una nazionalizzazione del settore. Ho apprezzato moltissimo, inoltre, l'osservazione circa l'ingiustizia dell'imposizione della benzina: evidentemente, nel nostro Paese vi sono alcuni che posseggono una sola macchina ed altri che ne posseggono più d'una; il colpire solo la benzina significa quindi colpire gli utenti meno provveduti, il che è veramente ingiusto, a parte le altre ragioni, a parte l'onerosità cui ho fatto cenno nella mia relazione, in quanto si sarebbe risolta in danno per gli stessi.

Direi quindi ai colleghi che mi auguro che l'esame degli articoli conduca, sì, al riconoscimento di alcune manchevolezze, ma possa consentirci di raccogliere un materiale interessante e utile del quale tener conto nell'elaborazione del regolamento, attraverso le dichiarazioni che verranno raccolte a verbale e la formulazione di ordini del giorno. Mi sembra sarebbe un grosso errore per ciascuno di noi assumersi la responsabilità di un ritardo nell'entrata in vigore della legge: quindi raccomando di esaminare i singoli articoli con il proposito di facilitare la sollecita applicazione delle norme in essi contenute. Siamo infatti già in ritardo, e gli incidenti si susseguono in gran numero e vi sono dei vuoti paurosi nella copertura assicurativa: circa il 25 per cento delle automobili non sono assicurate, e lo stesso dicasi per l'80 per cento delle motociclette; pensate quanta gente, ancor oggi, deve subire danni senza la possibilità neanche del più modesto risarcimento e che tale situazione va aggravandosi di giorno in giorno. Dobbiamo noi, per un miglioramento formale anche plausibile, permettere che essa si protragga ancora? A me sembrerebbe cosa assolutamente inopportuna, e per questo mi auguro che tra oggi e domani si giunga a porre la parola « fine », per quanto riguarda la competenza della Commissione, allo argomento, in modo che il disegno di legge possa essere approvato nel suo complesso dall'Assemblea.

L A T T A N Z I O , *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Signor Presidente, desidero innanzi tutto esprimere il più sentito ringraziamento all'onorevole relatore non solo per la sua puntuale replica ma per i chiarimenti offerti alla Commissione. Allo stesso modo desidero ringraziare tutti gli onorevoli senatori intervenuti nel dibattito e, in particolare, mi sia consentito rivolgere a lei, signor Presidente, un vivo apprezzamento e ringraziamento per la sollecitudine con cui ha voluto mettere all'ordine del giorno il provvedimento, da tutti definito molto atteso e che, d'altronde, trova riscontro in un impegno che desidero ricordare in questa

sede; impegno assunto dallo stesso Presidente Giolitti nell'altro ramo del Parlamento, nel lungo esame svoltosi presso la Commissione industria e commercio.

Vorrei dire subito perchè abbiamo insistito — credo doverosamente, come Governo — per un esame rapido e possibilmente positivo del disegno di legge. Al di là dei motivi di natura infortunistica, ampiamente illustrati nella relazione del senatore Dosi, al di là degli aspetti di natura sociale — per i quali credo che dovrò dire ancora qualcosa — al di là di alcuni aspetti di natura economica, credo siamo tutti convinti che il problema è ormai maturo non solo nella coscienza del Paese ma anche nella coscienza del Parlamento.

Il senatore Dosi, nella sua relazione, ha ricordato abbondantemente quelli che sono stati gli esami svolti già nella passata legislatura sul problema ed il lungo dibattito avutosi in sede di CNEL. Io non so perchè il senatore Mammucari ha mostrato di avere qualche motivo di incertezza su questo aspetto.

Devo ricordare che questo disegno di legge è stato oggetto di un lunghissimo, approfondito e dettagliato dibattito durante la discussione nell'altro ramo del Parlamento e in modo particolare desidero ricordare che non solo la Commissione industria della Camera, presieduta dall'onorevole Giolitti, si è occupata per circa dodici mesi di questo problema, ma lo stesso ministro Tanassi e il mio predecessore nell'incarico, senatore Schietroma, si sono occupati del provvedimento e vi hanno posto ogni impegno. Quando ho assunto la responsabilità di seguire questo disegno di legge la Camera era già arrivata a discutere l'articolo 3, dopo che già, per ben otto mesi, si era discusso in sede di Commissione. Ma voglio aggiungere, per tranquillità di tutti, che questo disegno di legge, oltre che dalla Commissione bilancio, è stato esaminato attentamente dalla Commissione trasporti della Camera e seguito con particolare premura dall'allora Ministro dei trasporti senatore Mariotti, il quale più volte è intervenuto nella discussione, chiedendo — e ottenendo — che su alcuni problemi si discutesse, in sede con-

giunta, tra Commissione trasporti e Commissione industria. Infine desidero ricordare — e l'occasione, come ho detto, mi è stata offerta dall'intervento del senatore Mammucari — che la Commissione giustizia della Camera ha approfondito l'argomento (e non riferisco il mio pensiero, ma quello di quei commissari) semmai entrando un po' troppo in sede tecnica, attraverso ben due relatori, uno dei quali si occupò dell'aspetto penalistico del problema e l'altro di quello civilistico. Ora io credo che proprio tenendo conto di tutto questo si può spiegare il motivo per cui la Commissione giustizia del Senato « se ne è uscita » — come ha detto il senatore Mammucari — con un parere molto breve e succinto: proprio perchè un parere preciso e dettagliato su tutti gli aspetti giuridici è stato acquisito alla Camera e perchè questo parere è stato abbondantemente tenuto presente in sede di emendamenti dalla Commissione industria e commercio della Camera, come risulta dagli atti parlamentari e che io stesso mi sono fatto carico di presentare a nome del Governo, ma ricordando sempre che si trattava di suggerimenti venuti dalla Commissione giustizia della Camera; in effetti diversi emendamenti avevano avuto presente i suggerimenti che provenivano da quella sede.

Questo ho voluto dire perchè desidero che la coscienza di ciascuno di noi sia abbastanza tranquilla nel momento in cui il rappresentante del Governo si permette, facendo eco a quanto ora detto dal senatore Dosi, di sollecitare l'approvazione di questo disegno di legge. Perchè questo provvedimento non solo è maturato nella coscienza dell'opinione pubblica e del Parlamento, ma è stato particolarmente e vivamente seguito dal precedente Governo di coalizione organica dai ministri Tanassi e Mariotti; in maniera particolarissima è stato oggetto di approfondimento anche da parte di tutte le Commissioni competenti della Camera dei deputati e, infine, vorrei dire in termini molto espliciti, che il provvedimento è stato oggetto di una serie di discussioni in sede di Comitato ristretto svoltesi tra tutti i Gruppi politici. Dirò che, in effetti, è vero che il Partito co-



munista alla Camera ha votato contro il disegno di legge, ma ha votato contro solo ed esclusivamente per alcune questioni di principio, perchè il Gruppo comunista — e desidero darne atto agli onorevoli Assante e Amasio — ha collaborato attivamente alla migliore formulazione degli articoli dopo che alcune questioni di principio, su cui mi soffermerò un momento, sono passate a maggioranza in quella Commissione; può darsi che molte cose non emergano dagli atti parlamentari che ci pervengono dalla Camera, però queste tante cose possono anche non emergere perchè furono oggetto di un approfondito esame che il Comitato ristretto, concordemente o a maggioranza, fece in quella sede. Ricordo che quando si passò all'ultima fase del provvedimento, quando ci era perfino una certa ansia di chiudere e passare al voto finale, e bisognava riguardare la questione dei massimali, io chiesi, alle 14, dopo tutta una mattinata di animata discussione, che il Comitato ristretto si riunisse, in modo da giungere su questa materia ad un voto unanime espressione di un esame approfondito. Per cui, se è vero, come certamente è vero, che la legge è passata alla Camera dei deputati a maggioranza, è anche vero, però, che su moltissimi, su quasi tutti gli articoli, c'è stato un voto abbastanza concorde della Commissione, dopo che su alcune questioni di principio — delle quali poi parlerò obiettivamente — ci fu un voto di maggioranza. Cioè, accantonate le questioni di principio, l'esame, articolo per articolo, è stato fatto abbastanza concordemente e unanimemente vuoi in Commissione congiunta, vuoi in sede di Comitato ristretto. Debbo dire che io stesso riuscii, nonostante il numero enorme di emendamenti — che sono qui a vostra disposizione — a fare approvare il disegno di legge in tre sedute di Commissione: ciò perchè, a latere della Commissione stessa, funzionava il Comitato ristretto che affrontava gli articoli uno per uno e raggiungeva, fin dove era possibile, un accordo di natura pratica sui singoli emendamenti che i diversi Gruppi parlamentari avevano presentato.

Debbo dire, naturalmente, che vi sono alcune scelte di natura politica — scelte fonda-

mentali — sulle quali gli onorevoli Amasio e Assante alla Camera, e qui il senatore Mammucari, hanno puntato la loro attenzione. Queste scelte riguardano, in particolare, quella relativa da un lato all'obbligo dell'assicurazione e dall'altro l'aver affidato ad enti e compagnie private l'organizzazione di questa. Mi pare che qui sia il punto fondamentale che ci differenziò alla Camera e che probabilmente ci differenzierà qui in Senato e cioè tra la posizione assunta dal Gruppo comunista e quella assunta da altri Gruppi. Non ripeterò a questo punto quanto ha, d'altronde, egregiamente detto a questo proposito il senatore Dosi con la competenza che tutti noi gli riconosciamo per avere per più legislature rivestito la carica di Presidente di una speciale Commissione che doveva varare quel provvedimento. Desidero, però, fare alcune brevissime considerazioni e innanzitutto vorrei chiedere a me stesso se è la prima volta che il legislatore affida ad una organizzazione di tipo privatistico queste assicurazioni obbligatorie, o non ci sia stata, nella legislazione italiana, tutta una fioritura di provvedimenti in tal senso. Ad esempio c'è, proprio per restare nell'argomento senza spaziare troppo fuori, il trasporto aereo; voi tutti sapete che vi è una assicurazione obbligatoria di tutti i trasportati: quando saliamo cioè su qualsiasi tipo di aereo siamo assoggettati ad una assicurazione obbligatoria: questa è affidata a compagnie private; non è che in questo momento si voglia mettere sullo stesso piano colui che viaggia in aereo e quello che è investito sulle strade o nel mare, comunque il Parlamento, a suo tempo, approvò un'assicurazione obbligatoria, affidandola a compagnie private. Altro esempio è quello che riguarda la responsabilità civile dei concessionari di servizi di autocarri pubblici: anche qui l'assicurazione è stata affidata a compagnie private. Ancora: l'assicurazione obbligatoria per i titolari di autoscuole per i danni a terzi e a beni è affidata anche in questo caso a compagnie private. Quindi non è la prima volta che si compie una scelta del genere in questo settore. Potrei citare ancora altri provvedimenti legislativi: responsabilità dell'esercente delle imprese di navigazione e aerea nei confronti di terzi, la responsabilità

civile dei cacciatori: anche queste sono affidate a compagnie private, per cui, da questo punto di vista, vorrei dire che noi siamo sulla scia di provvedimenti che costantemente il Parlamento ha compiuto in questa direzione. Vorrei aggiungere che anche in altri settori sono presenti le compagnie private, laddove, pure, ci sono enti pubblici, e penso all'assicurazione obbligatoria malattia: tutti i settori politici sono d'accordo ancora oggi nel conservare alcune forme privatistiche nell'assicurazione obbligatoria di malattia. Quando abbiamo nazionalizzato la energia elettrica non dimenticate che abbiamo dovuto ricorrere ad una cassa mutua di tipo privato che avesse la stessa funzione anche nei confronti dei dipendenti dell'Enel; non dimentichiamo che ancor oggi, nonostante la legge del 1953 ne faccia esplicito divieto, vi sono moltissime mutue aziendali, anche di notevole rilievo che hanno, in realtà, una organizzazione di tipo privatistico. Infine vorrei dire: non dimentichiamo che in tutti i Paesi d'Europa l'organizzazione di questo tipo di assicurazione obbligatoria — del tipo di cui oggi ci occupiamo — è sempre, costantemente affidata a compagnie private. Non dimentichiamo che nell'ambito dei paesi del MEC, ma anche in Inghilterra, si è discusso a lungo su questo argomento e alla fine si è convenuto di mantenere l'assicurazione obbligatoria sugli autoveicoli affidata a compagnie private.

M A M M U C A R I . Ma noi non contestiamo la coerenza, bensì la scelta politica.

L A T T A N Z I O , *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. E per questo c'è stata una votazione a maggioranza alla Camera; spero che lei me ne voglia dare atto: io non ho detto che ci sia stata una votazione concorde o unanime, anzi proprio per questo punto gli onorevoli Amasio e Assante fecero dichiarazioni contrarie al provvedimento, pur avendo partecipato alla formulazione della legge.

D'altronde c'è da chiedersi se si è concordemente soddisfatti, almeno in questa Commissione o in questo ramo del Parlamento, sulla gestione pubblica delle assicurazioni

obbligatorie esistenti in Italia. Ricordo di essere stato al Ministero del lavoro e di essere intervenuto molte volte in sede di dibattito nei due rami del Parlamento e di aver sentito svariate critiche proprio sul modo come venivano organizzati i servizi degli enti pubblici che gestiscono l'assicurazione obbligatoria malattie; se ci trovassimo di fronte a modelli di perfezione, nel momento in cui certi tipi di assicurazione sono affidati agli enti pubblici, potrei anche capire l'interruzione del senatore Mammucari.

M A M M U C A R I . Ma perchè lo Stato non utilizza questi enti soltanto per i fini di istituto: sappiamo tutti la polemica relativa all'INPS!

L A T T A N Z I O , *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Non mi inviti su questo terreno, senatore Mammucari, altrimenti dovrò ricordare le responsabilità specifiche di alcuni componenti di quel Consiglio d'amministrazione che certamente non fanno parte della mia parte politica, ma che fanno parte della sua parte politica. Comunque non mi pare che questa sia l'occasione, nè il modo migliore per affrontare la discussione del provvedimento in esame.

F U S I . Comunque non abbiamo ancora alcuna presidenza!

L A T T A N Z I O , *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Non è il caso di insistere su questo argomento, in quanto potrei raccontare alcuni episodi sui quali, invece, è bene sorvolare.

Desidero, comunque, sottolineare tre punti. Il primo è che non si è trattato di una scelta nuova. Ci sono cioè molte assicurazioni obbligatorie, soprattutto in questo campo, affidate a compagnie private; secondo, che in tutti i Paesi europei, in modo particolare in quelli del MEC, includendovi anche l'Inghilterra (perchè noi siamo spiritualmente orientati verso l'inclusione di quella Nazione nell'area comunitaria), questo tipo di assicurazione obbligatoria è affidato a com-

pagnie private; terzo, che non abbiamo nel nostro Paese esempi di assicurazioni obbligatorie affidate a enti pubblici per i quali la soddisfazione sia concorde nel Parlamento e nell'opinione pubblica. Detto questo, qual è il problema? Il problema, a mio avviso, è che vi debbano essere delle norme e dei criteri di tipo pubblicistico a presiedere ad una assicurazione obbligatoria; su questo abbiamo trovato una larga convergenza; non è che ci debba essere per forza un ente pubblico a presiedere a queste assicurazioni obbligatorie, bensì una organizzazione di tipo pubblicistico.

A prescindere da tale tipo di attività, non vi è dubbio che con questa legge abbiamo meglio determinato alcune norme, in modo particolare proprio per quanto riguarda il controllo e mi riferirò proprio a quanto detto dal senatore Mammucari nella passata seduta e che questa mattina il senatore Piva ha ribadito, ricordando il controllo che verrà esercitato attraverso questa legge sulle compagnie assicurative. Non v'è dubbio che vedremo come, anche se alcune norme possono essere poco comprensibili, esiste, però, tutta una logica di natura tecnica sulla quale mi permetterò di richiamare la loro attenzione. Non vi è dubbio che il fatto che per la prima volta questo servizio ispettivo — tuttora accentrato nella direzione generale del Commercio — sia stato elevato alla responsabilità di direzione generale sia di estrema importanza.

Che la direzione generale possa avere attraverso questa legge un servizio ispettivo serio e non soltanto alcuni ispettori, credo che determini un fatto molto interessante che può tranquillizzarci per alcuni fenomeni avvenuti nel passato ed ai quali ancora questa mattina è stato fatto riferimento parlando della Mediterranea. Come il magistrato ha ormai chiaramente detto, come la Commissione d'inchiesta del Parlamento ha chiaramente riferito quando furono sottoposti al suo giudizio non ricordo se tre o quattro ministri dell'industria e quella Commissione riconobbe che il Ministero dell'industria aveva compiuto il suo dovere di natura ispettiva nei confronti della Mediterranea, così se si è fatto ieri a maggior ragione si farà nel

momento in cui avremo assicurato un servizio non genericamente inteso, ma una direzione generale che dovrà presiedere a questa attività. Potremo pertanto assicurare quelle garanzie cui il senatore Mammucari ha fatto riferimento nel suo intervento. In realtà il senatore Mammucari ha detto: che cosa ne sappiamo in Italia del servizio delle assicurazioni private? Ha fatto anche alcuni rilievi al Ministero, che ritengo giusti soprattutto nel momento in cui, operando nell'interno del Ministero, vorrei che, passando questa legge, il servizio delle assicurazioni venisse riorganizzato, rivisto e potenziato come lo stesso senatore Mammucari ha chiesto nel suo intervento.

Ma c'è di più: il problema del controllo sulle tariffe. Il discorso è molto interessante e mi auguro possa portare anche a quella riduzione delle tariffe, cui faceva riferimento il senatore Piva, che allo stato attuale dei fatti il Ministero, proprio perchè non è abilitato a quel controllo penetrante di cui abbiamo parlato prima, non riesce a fare, mentre domani riuscirà a fare non soltanto perchè ci sarà una direzione generale, non soltanto perchè il compito del Ministero è molto più preciso con l'approvazione di questo disegno di legge, ma soprattutto perchè — come è stato detto — c'è un certo articolo 14, che forse non è una perfezione di dizione legislativa e che richiede alcuni chiarimenti in sede di regolamento, ma è uno strumento di controllo importante e fondamentale.

L'articolo 14 infatti è stato il frutto di un approfondito esame svolto non soltanto dalla speciale Commissione, non soltanto dal CNEL, non soltanto dai Ministri dell'industria che si sono succeduti a quel Dicastero in questi anni, ma da noi stessi che in forma molto più modesta abbiamo cercato di approfondire l'argomento e abbiamo trovato che in realtà la cessione del due per cento dei rischi in quel fondo consortile è un modo interessante e che, se lo potremo applicare bene — e ci auguriamo di farlo, e devo dire che da questo punto di vista stiamo già operando per attrezzarci sin da questo momento —, ci darà la possibilità di effettuare un controllo veramente efficace.

P I V A . Il due per cento di tutti i rischi?

L A T T A N Z I O , *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Il due per cento di tutti i rischi di cui a questa legge, ovviamente. È un sistema interessantissimo che consentirà, fra l'altro, perfino alle stesse compagnie di assicurazione di controllarsi a vicenda, perchè a fine anno ciascuna dovrà pagare quella che può essere stata una disamministrazione o una disorganizzazione di un'altra compagnia. Anche questo credo sia un aspetto interessante da tenere presente.

Può darsi che l'articolo 14 non sia perfetto nella sua articolazione, e desidero darne atto al senatore Trabucchi che con la sua ben nota intelligenza ha saputo cogliere questo aspetto, però credo che da questo articolo dobbiamo cogliere alcuni elementi precisi che abbiamo illustrato in sede di discussione alla Camera dei deputati e a cui accennerò qui perchè probabilmente su questo tema parleremo ancora in Aula; credo, comunque, che bisognerà spiegare bene questo articolo soprattutto sul piano della funzionalità organizzativa in sede di regolamento.

Questa attività del conto consortile è la prima volta che viene applicata in Italia: e stata oggetto di discussione non solo in sede nazionale ma anche in sede di congresso internazionale e credo sia un modo nuovo di esercitare il controllo. Se applicheremo bene i principi dell'articolo 14 non escluderei che questi stessi principi potremmo estenderli, per esempio, alle assicurazioni obbligatorie sulle malattie, determinando subito una forma di controllo ben diversa e ben maggiore di quella già attualmente in atto. Perchè questo controllo risulti efficace è chiaro infatti che deve esercitarsi anzitutto su dati di prima mano, cioè sicuramente attendibili e perciò deve cadere su ogni singolo rischio in tutto il suo svolgimento. Ecco perchè la quota del 2 per cento è l'elemento fondamentale che deve essere all'attenzione non soltanto del Ministero ma delle stesse compagnie, affinchè non rappresenti un mero dato statistico (interessante quanto

si vuole, ma discutibile come si vuole, in quanto tutte le statistiche formano oggetto di discussione), ma una effettiva frazione del rischio fra tutte le compagnie. Indubbiamente il sistema escogitato è un sistema tecnico che realizza però un interesse solidale fra tutte le imprese anche ai fini del buon esercizio tecnico ed economico dell'intero ramo. Io credo molto a questa forma di autocontrollo, perchè sono convinto che quando c'è un cointeresse generale, soprattutto in campo privatistico, il controllo si effettua molto meglio. Ripeto, su questo piano credo che con questa legge noi diamo inizio ad un esperimento nuovo e interessante.

Stiamo già lavorando da diversi mesi sul piano organizzativo per potere attuare subito questo fondo consortile che, certo, avrà delle spese, non v'è dubbio: tutti i controlli hanno delle spese, però esse saranno molto minori di quello che potrebbe sembrare a prima vista. Abbiamo dei calcoli precisi in questo senso.

Detto ciò, non vorrei tralasciare di dire una parola sugli aspetti sociali del provvedimento; aspetti sociali che certamente saranno migliorati col tempo e con l'esperienza. Credo che anche nella polemica non si possa non tenere presenti questi aspetti sociali.

Vorrei anzitutto ricordare l'automaticità dell'intervento assicurativo e la particolare tutela del danneggiato che con questa legge si esercita; e vorrei dire che il fondo di solidarietà è anch'esso un esperimento certamente molto interessante. All'inizio ci potranno essere anche alcune limitazioni, perchè non dobbiamo dimenticare che siamo in un certo tipo di Paese dove lo spirito di solidarietà non è eccessivamente sviluppato in tutte le categorie e in tutte le zone.

Credo però che l'aver impostato il principio dell'assoluta necessità per tutti di avere un equo indennizzo (anche per coloro che malauguratamente vengono investiti dai cosiddetti « pirati della strada ») sia un aspetto interessante, un aspetto innovativo e che, sul piano sociale, meriti — accanto alle critiche ed ai rilievi sollevati da qualcuno — tutto l'interesse e l'apprezzamento di questa

Commissione, così come è avvenuto nell'altro ramo del Parlamento.

Vorrei spendere una parola anche sulla cosiddetta provvisoria in quanto anche su questo aspetto del problema ci attendevamo un accoglimento diverso e migliore da parte della Commissione industria del Senato. In realtà si tratta di un aspetto molto interessante, anche se qualche punto potrà essere precisato in sede di regolamento.

**M O R A N I N O** . Forse il regolamento è più importante della legge?

**L A T T A N Z I O** , *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Il problema di fondo, quello veramente importante, è che lei, senatore Moranino, sia o non sia d'accordo sul concetto della provvisoria. Se siamo d'accordo, se accettiamo quanto è stabilito nel disegno di legge in esame, resterà forse da chiarire meglio il principio in sede di Regolamento, ed in quella sede il problema sarà risolto nel migliore dei modi. Non si può infatti fare una legge che chiarisca tutti gli aspetti di un problema vasto come quello in esame, limitando il numero dei suoi articoli a 43; se si vuole arrivare a tanto, è necessario fare una legge di 700 articoli! D'altra parte tutti abbiamo abbastanza esperienza parlamentare per sapere che le leggi con un troppo elevato numero di articoli non trovano quell'approvazione rapida che invece è nell'attesa dell'opinione pubblica e nelle intenzioni del Parlamento.

Con il disegno di legge in esame noi comunque ampliamo la possibilità di concessione della provvisoria perchè, mentre attualmente, in base all'articolo 278 del Codice di procedura civile, tale concessione è prevista soltanto in una fase successiva, quando cioè si sia già avuta la prima sentenza, il disegno di legge in discussione prevede, ove sussistano determinate circostanze e sempre ad istanza di parte, che il magistrato possa concedere la normale provvisoria di cui sopra già in prima istanza, cioè nel corso del procedimento di primo grado.

Anche questo aspetto del problema credo non possa non essere accolto favorevolmen-

te. Devo anzi dire che proprio alcuni settori di sinistra, durante la discussione del provvedimento nell'altro ramo del Parlamento, hanno mostrato vivissimo interesse per questo articolo, e mi auguro che eguale interesse venga riservato qui in sede di votazione.

Certo è che vi sono alcuni aspetti che, come ha giustamente detto il senatore Dosi, devono essere migliorati nel tempo, migliorati alla luce delle esperienze che acquisteremo nel settore specifico.

Cito ad esempio il problema dei trasportati. È chiaro che includere i trasportati nell'assicurazione obbligatoria comporta l'aumento del premio annuo del 7-8 per cento. In sede di Sottocommissione ho voluto sentire tutti i gruppi politici sull'argomento, e devo dire che da parte liberale mi si fece osservare che già l'aumento dei massimali così come deciso dalla Camera comportava un aumento del premio annuo; quindi l'inclusione dei trasportati avrebbe portato un'ulteriore lievitazione di quel premio, cosa che — per la prima applicazione — non era davvero auspicabile.

Io vorrei dire che non si tratta perciò di una questione politica, ma semplicemente di una questione di opportunità. I gruppi politici della Camera conclusero notando che chiunque desidera portare la famiglia in gita la domenica in tutta tranquillità, può fare ricorso all'assicurazione facoltativa, senza dover impegnare tutti a ricorrere a quella obbligatoria; si disse anche che per moltissimi lavoratori la macchina è soltanto uno strumento di lavoro: il rappresentante di commercio, l'operaio che la mattina va in fabbrica non porta con sé la moglie e i congiunti per una passeggiata, quindi non era necessario includere i trasportati aumentando il premio del 7-8 per cento. Non so se voi lo ritenete opportuno: nell'altro ramo del Parlamento si è pensato quanto ho riferito.

Su questa materia, ripeto, il problema è soltanto di opportunità e, se mi consentite, anche di tempo, perchè quello che forse nel 1969 non è ancora consigliabile, potrebbe esserlo nel 1971 o 1972.

Altro problema quello dei ciclomotori. Ho ascoltato questa mattina quanto ha detto il

senatore Piva e non voglio dargli una delusione, però devo dire che chi ha difeso la tesi dell'opportunità dell'assicurazione obbligatoria per i ciclomotori ha trovato forti opposizioni. Il ciclomotore è considerato il mezzo comune di trasporto della parte meridionale e meno sviluppata dell'Italia, il mezzo tipico del bracciante del Sud ed è sembrato a più di uno addirittura assurdo imporre a costoro una tassa che, se pure particolare e senza meno vantaggiosa, rimane pur sempre una somma da pagare. Quando io ho replicato che il problema si sarebbe risolto con sole 30-35 mila lire l'anno, mi è stato polemicamente risposto che una tale somma poteva non avere alcun valore forse per me, ma non certo per i poveri lavoratori del Sud.

E allora, mediando fra le parti, siamo giunti alla formula secondo cui nel momento della targatura scatterà l'obbligo dell'assicurazione sui ciclomotori.

A questo proposito si è detto che tale periodo di tempo servirà a tranquillizzare buona parte dell'opinione pubblica ancora recalcitrante all'idea di applicare l'assicurazione obbligatoria anche ai ciclomotori.

Lo stesso vorrei dire per il settore delle macchine agricole. Ha ragione il senatore Dosi quando si augura che anche le macchine agricole possano essere sottoposte all'assicurazione obbligatoria. Però ricordo al senatore Piva che su questo argomento non solo la Coldiretti ma anche l'Alleanza contadina ci fecero pervenire ordini del giorno e voti affinché le macchine agricole non venissero sottoposte all'assicurazione obbligatoria.

P I V A . Non mi risulta, onorevole Sottosegretario. Ad ogni modo, se mettiamo le cose così, nemmeno quel 25 per cento di guidatori che attualmente non è assicurato ha voglia di assicurarsi.

L A T T A N Z I O , *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Senatore Piva, io sto dicendo queste cose solo, ed esclusivamente, perchè sia chiaro che su questo argomento, che è stato oggetto di lunghissimi dibattiti e discussioni (ricordo, per esempio, che proprio sull'arti-

colo 5 non si riusciva più ad andare avanti), se si è giunti ad una certa soluzione è stato perchè si è arrivati ad un compromesso fra esigenze diverse. E mi consenta di dire che un certo mondo contadino, quello della sua provincia, senatore Piva, e delle zone del Nord in genere, è un po' diverso dal mondo contadino del Sud, dove chi ha comprato la motozappa crede di aver fatto il massimo degli sforzi e difficilmente porterà le sue mele in giro sulla motozappa. Ma sono convinto che, come opportunamente ha detto il senatore Dosi, anche il Sud è in via di evoluzione. Vogliamo raggiungere subito lo scopo? Riteniamo forse che nel passaggio del disegno di legge da un ramo all'altro del Parlamento i tempi siano già divenuti maturi per poter estendere l'assicurazione obbligatoria alle varie macchine agricole? Non si dimentichi che solo qualche mese fa tutti i gruppi politici raggiunsero un compromesso su una situazione che tutti riteniamo di ovvia transizione. Aggiungo che anche da parte del Governo, in particolare, si ritiene che si tratti di una situazione transitoria.

Per quanto poi riguarda l'assicurazione concernente i natanti, vorrei dire anzitutto che non v'è dubbio che siamo i primi ad istituirla. Una volta tanto non giungiamo ultimi, insieme al Portogallo, ma siamo alla avanguardia. Siamo i primi ad applicare la assicurazione obbligatoria sui natanti e certo non l'abbiamo fatto in odio a quelle ricche categorie di cittadini che si possono consentire il lusso del natante in alcuni mesi dell'anno. Si spiegano così alcune lacune. Per quanto riguarda comunque il controllo su queste assicurazioni, è chiaro però che non si andrà a controllare i natanti solo in mare. Per alcune ore del giorno o della notte il natante è in porto ed è soprattutto nei porti che bisognerà accertare se l'assicurazione è stata effettuata o meno.

Io credo che questa materia, non soltanto in sede di regolamento ma soprattutto in sede di circolari, sarà ampiamente chiarita agli organi di polizia investiti del controllo.

In ultimo vorrei dire una parola sulle macchine militari. L'altro giorno mi sono permesso di interrompere il senatore Mammucari perchè in realtà, per quello che mi risulta, già oggi queste macchine sono assi-

curate. Anche su questo punto si è tanto discusso e sembrava che la discussione del disegno di legge non potesse procedere oltre perchè il Ministero della difesa poneva alcune difficoltà; però abbiamo trovato concordemente un compromesso, per cui se entro il 31 dicembre del 1971 il Parlamento non approverà una legge speciale per le macchine militari queste rientreranno nel provvedimento che oggi stiamo esaminando.

Detto questo, mi dichiaro d'accordo con quanti, primo fra tutti il senatore Dosi, hanno ricordato che si tratta di una legge perfettibile ed io sono convinto che alla perfezione ci si potrà, non dico arrivare, ma perlomeno avvicinare molto in sede di regolamento. E prendo formale impegno col Presidente, col relatore e con tutti i gruppi politici che in fase di stesura del regolamento la Commissione industria del Senato o una sua rappresentanza, sarà ascoltata proprio perchè il regolamento venga redatto nel migliore dei modi. E credo che, come ha detto il senatore Dosi nel suo intervento conclusivo e come ha detto, in fondo, anche il senatore Piva, saremo tutti quanti d'accordo nell'annoverare l'Italia fra quei Paesi che già beneficiano di una legislazione in questo senso. Ritengo inoltre che in tal modo sarà facilitato sul piano interno l'ulteriore incremento delle correnti turistiche che trovano nel mezzo motorizzato lo strumento idoneo per lo sviluppo dei traffici, dei contatti umani e della conoscenza dei popoli.

Pertanto, concludendo, mi permetto di chiedere a lei, signor Presidente, e all'intera Commissione di voler sollecitamente approvare, senza modificazioni, questo disegno di legge, lungamente discusso e lungamente atteso dalla opinione pubblica.

**P R E S I D E N T E .** Ringrazio il sottosegretario Lattanzio per la puntuale, precisa esposizione che ha svolto a chiusura di questo nostro dibattito.

Dichiaro chiusa la discussione generale ma prima di concludere la seduta odierna desidero pregare gli onorevoli colleghi di far pervenire in tempo utile alla segreteria della nostra Commissione il testo degli eventuali emendamenti, in modo da consentirci di por-

li a disposizione del Governo e del relatore, nella speranza di poter concludere la discussione sul disegno di legge nella giornata di domani.

Desidero anche ringraziare l'onorevole sottosegretario Lattanzio per aver voluto fare una proposta che io considero estremamente interessante e valida: quella, cioè, di sentire la Commissione nella fase di stesura del regolamento di attuazione della legge. Spesse volte, infatti, nel regolamento e nelle circolari viene alterato quello che è lo spirito della legge. È ciò che è successo con la legge 28 luglio 1967, n. 641, sull'edilizia scolastica e universitaria, quando il Ministero ha emanato una serie di circolari per la valutazione e la standardizzazione delle opere, creando un notevole rallentamento nella loro effettuazione.

Quindi io lo invito vivamente a tener presente questa sua stessa proposta in maniera da costituire una Sottocommissione che possa partecipare alla stesura del regolamento.

Dopo di che, se non si fanno osservazioni, potremmo aggiornare la seduta a domattina.

**M A M M U C A R I .** A nome del Gruppo comunista propongo il rinvio alla prossima settimana onde darci tempo di stendere gli emendamenti e gli ordini del giorno.

**B E R N A R D I N E T T I .** Io sono di avviso contrario a questa proposta.

**P R E S I D E N T E .** Metto ai voti la proposta del Gruppo comunista di rinvio della discussione alla prossima settimana.

*(È approvata).*

Sarebbe opportuno, per l'ordine della discussione, far pervenire alla Presidenza gli emendamenti entro le ore 12 di venerdì 5.

Poichè non si fanno altre osservazioni, il seguito della discussione è rinviato alla prossima settimana.

*La seduta termina alle ore 12.*