Divagazioni turkmenistane del quotidiano della DC

ITALIA E URSS

La situazione sanitaria a confronto

Caos negli ospedali italiani, ma il «Popolo» non lo sa — Il numero dei posti letto — La mortalità infantile

Il quotidiano della DC, Il Popolo, consultando la collezione del giornale Turkmenistan Iskra (La scintilla del Turkmenistan) e lettere dei turkmeni che criticano alcune disfunzioni degli ospedali e delle farmacie, ha scritto ieri un lungo servizio per dimostrare che « la situazione sanitaria rimane grave nell'URSS ».

Come è noto, della situazione sanitaria italiana non vale la pena di occuparsi. Avant'ieri la maggioranza parlamentare ha deciso di interrompere l'assistenza sanitaria ai disoccupati, e di « non prorogarla » a 350 mila mezzadri e coloni pensionati. Di ciò, Il Popolo non si preoccupa. Gli ospedali sono stati fermi dieci giorni per uno sciopero dei medici, che rischia di inasprirsi; le farmacie minacciano di non dare più medicine ai mutuati, perchè gli Enti previdenziali non pagano; l'Istituto superiore di Sanità è rimasto bloccato da uno sciopero, perchè il ministro socialista Mariotti ha promesso una riforma, ed il ministro d.c. Colombo l'ha fermata; le mutue contadine sospendono in diverse province l'assistenza, perchè sono ormai coperte di debiti (e di vergogne). Non vi è settore della sanità pubblica che non sia scosso da sussulti e agitazioni, espressione acuta di uno stato cronico di inefficienza, di cui i cittadini del nostro paese sono vittime (non solo, purtroppo, in senso figurato) da molti anni.

In questo momento, la DC scopre il Turkmenistan. Mosso da una pietas che è tanto più universale quanto più sono lontani i mali da sanare, Il Popolo si preoccupa del cittadino Skorodsko di Krasnovodsk che da un mese e mezzo non trova la medicina che gli è stata prescritta, e dell'infermiere Nikolaj Barunin « terrore di tutti gli ambulatori rurali ».

Lo scopo di questo improvviso interesse per l'Asia sovietica è abbastanza palese: trasformare singoli episodi in disfunzioni generalizzate, e dimostrare che gli italiani non hanno ragione di lamentarsi, perchè nell'URSS si va peggio che da noi.

Un confronto fra i due sistemi sanitari è stato fatto nel novembre del 1966, a Roma, in un convegno patrocinato dal nostro ministero della Sanità.

E' risultato che la mortalità generale è di 7 per mille abitanti nell'URSS, di 9 per mille in Italia. La mortalità infantile è di 30 bambini su mille nati nell'URSS, di 38 per mille in Italia, di 50 per mille in alcune regioni meridionali. Il numero dei posti letto ospedalieri è nell'URSS 10 per mille abitanti, nell'Italia la metà, nella Calabria meno di un quinto.

Questi risultati sono stati raggiunti nell'URSS, che pur partiva da livelli infimi di tutela sanitaria, per due motivi. Il primo è che nell'URSS c'è il socialismo, cioè una società che ha al suo centro l'uomo, non il suo sfruttamento, la tutela della salute, non il suo logorio come avviene nella fabbrica capitalistica. Il secondo motivo è che nell'URSS la sanità è organizzata come un servizio pubblico per tutti i cittadini, che ha sicuramente le sue lacune ed i suoi vuoti, ma che è servito di esempio non solo per altri paesi socialisti, ma anche per quelle nazioni capitalistiche, come l'Inghilterra, che hanno voluto adeguarsi alle esigenze della scienza e della evoluzione sociale. La sostanza è che nell'URSS si recano delegazioni da tutto il mondo, per studiare l'organizzazione sanitaria, mentre in Italia gli studiosi stranieri (come il dottor Mocker, della Organizzazione mondiale della sanità) affermano che i nostri concittadini sono fatti evidentemente di una fibra speciale, di una costituzione assai robusta, se riescono a resistere quasi sempre agli assalti congiunti della malattia e di un sistema sanitario così assurdo e arretrato.

Vuole proprio Il Popolo, per evitare di impegnarsi sui temi scottanti della politica sanitaria italiana, spingere a fondo il confronto con l'URSS? Noi siamo disposti a farlo, sia sul Turkmenistan (che mezzo secolo fa era terra di nomadi) sia sull'insieme dei problemi. Non per eludere l'esigenza di una riforma sanitaria in Italia, ma per rafforzarla.

Giovanni Berlinguer

La vertenza dei medici

«Conto alla rovescia» per l'abbandono degli ospedali

IL GOVERNO AVRA' 30 GIORNI DI PREAVVISO — A ROMA IN MARZO UNA GRANDE MANIFESTAZIONE NAZIONALE

Da domani i medici ospedalieri cominceranno il « conto alla rovescia » dei trenta giorni di preavviso al governo, al termine dei quali tutto il personale sanitario abbandonerà gli ospedali. Termina domani, infatti, lo sciopero di dieci giorni iniziato il 9 febbraio scorso e proclamato dalla Giunta Intersindacale dei medici ospedalieri contro il « no » di Moro al disegno di legge già approvato al Senato per il collocamento in ruolo dei medici interini e straordinari.

Poichè dopo questo sciopero dimostrativo il presidente del Consiglio, Moro, e il vice presidente, Nenni, non hanno ancora dato una risposta alla richiesta di incontro avanzata dai medici, la Giunta Intersindacale ha deciso di inasprire l'azione sindacale ricorrendo all'arma estrema dell'abbandono degli ospedali. « Non vi resteranno neppure gli addetti ai servizi di pronto soccorso: vogliamo la militarizzazione degli ospedali » ha dichiarato ieri il prof. Guuccione ad un'agenzia che gli chiedeva conferma delle notizie date dal nostro giornale dopo la conferenza stampa di martedì scorso.

Contemporaneamente nella prima decade di marzo sarà tenuto a Roma un convegno nazionale con pubblico dibattito sulla riforma ospedaliera nel quadro più generale della riforma dell'assistenza sanitaria. I direttivi di tutte le associazioni ospedaliere si riuniranno per stabilire l'esatto calendario delle pubbliche manifestazioni e delle agitazioni sindacali programmate.

All'Istituto Gramsci un colloquio sulla riforma economica in URSS

Questa sera alle ore 21 presso l'Istituto Gramsci avrà luogo un colloquio sulla riforma economica nell'URSS. La discussione sarà aperta dall'on. Giorgio Napolitano che ha guidato la commissione di studio che si è recata in URSS. Tra i membri della commissione saranno presenti all'incontro: l'ing. Napoleone Colajanni, l'ingegner Silvio Leonardi, il dott. Eugenio Peggio, il prof. Renato Zangheri.

Traffico aereo e turismo

Il contributo che il mezzo aereo ha fornito e fornisce allo sviluppo dei traffici turistici in Italia è stato illustrato oggi in una conferenza dal comm. Renato Cappelletti, presidente della S.A.M. (Società Aerea Mediterranea) e vicedirettore generale dell'Alitalia. Si tratta di uno sviluppo assai rilevante, come attesta la cifra di 1 600 000 turisti giunti in Italia per via aerea nel 1966, con le varie compagnie.

A proposito delle prospettive future, Cappelletti ha detto che il viaggio aereo si presenta in forma sempre più accessibile al turismo di massa. In questa visuale sono da inquadrare le rilevanti riduzioni tariffarie praticate dalle compagnie aderenti alla IATA. L'oratore ha anche ricordato gli sforzi perseguiti dall'Alitalia per il miglioramento della rete interna nazionale alla quale contribuisce intensamente l'attività della « ATI », costituita per lo sviluppo dei trasporti aerei nei centri minori, con riferimento particolare al settore meridionale e insulare.

L'Alitalia e le consociate ATI e SAM hanno trasportato nell'annata trascorsa 3.700 000 passeggeri complessivamente.

Le trovate della polizia per il delitto di via Gatteschi

«WANTED» AL BAR

In molti locali pubblici di Roma, bar soprattutto, sono comparsi da qualche giorno due strani foglietti. Stanno appesi al muro fra un invito a bere camomilla e l'etichetta di un aperitivo alleviante il logorio della vita moderna, sopra l'ordinanza della questura che proibisce i giochi d'azzardo, sotto il tabellone dei prezzi, la licenza di esercizio, l'orario di vendita.

L'intestazione degli stampati è molto austera e vagamente minacciosa: stemma della Repubblica, ministero dell'Interno, direzione generale della pubblica sicurezza, divisione polizia criminale. Ce n'è abbastanza per mandare di traverso il caffè al primo cliente.

Di che si tratta, infine? Semplice. Una copia del bollettino delle ricerche con le facce, di prospetto e di profilo, dei « pericolosissimi pregiudicati Cimino Leonardo e Torreggiani Franco ». Sì, i due accusati del doppio omicidio di via Gatteschi.

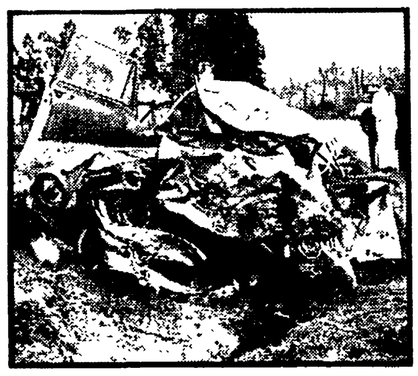
Potremmo dire soltanto che il grande carnevale continua. La retate inutili, le rappresaglie odiose, la cosiddetta guerra dei nervi (perduta finora) alla malavita, le rivelazioni sensazionali degli investigatori (che oggi le annunciano e domani se le vedono sconfessare), le taglie milionarie alimentate cinicamente anche da un paio di giornali della capitale alla ricerca dell'esclusiva purchè sia. Da ultimo, il tocco alla film western, il manifesto appunto col participio passato in carattere nero luttuoso: wanted, ricercato. Mai visto in Italia; e allora perchè non allinearsi anche in questo all'America del brivido?

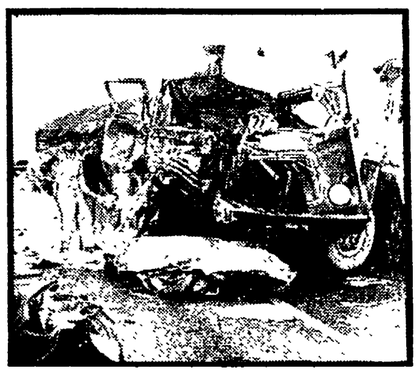
Ma un'altra considerazione, una almeno, ci preme. La polizia non ha diritto di additare pubblicamente come assassino — al limite, di esporre a un linciaggio non solo morale — chi di crimine è fino a questo momento presunto colpevole. E tanto meno può fare appello al senso civico, alla collaborazione di tutti, quando per troppi anni si è presentata ad ogni cittadino onesto con la grinta del persecutore, del braccio secolare che in nome del potere usa esclusivamente il manganello.

L'intensità automobilistica e la sicurezza sociale in Italia

Verso l'assicurazione-auto obbligatoria

Senza la nazionalizzazione centinaia di miliardi in regalo alle compagnie private - La mancata differenziazione dei canoni favorisce il monopolio delle « case » e quello delle aziende assicuratrici





CNEL: votato il «parere»

L'assemblea del CNEL ha approvato il « parere » sullo schema di disegno governativo predisposto dal ministro dell'industria concernente l'« assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti »: è il primo passo verso la obbligatorietà dell'assicurazione-auto, già in vigore in Europa occidentale, in Inghilterra da ben 35 anni, in Francia e nella Repubblica federale tedesca.

Il fenomeno dell'aumento della motorizzazione, al quale si accompagna quello degli incidenti stradali — si rileva nel « parere » approvato al termine della discussione — per i danni che derivano alle persone, alle cose ed alla collettività pone l'esigenza e l'urgenza di pervenire a forme adeguate di garanzia per il risarcimento dei danni.

L'assemblea ha approvato all'unanimità il principio dell'obbligo: sulla gestione privatistica dell'assicurazione il relativo parere è stato votato a maggioranza (i consiglieri della CGIL si sono astenuti considerando in contraddizione la gestione privata dell'assicurazione con la disciplina dell'obbligatorietà).

Al testo del disegno di legge governativo sono stati apportati dal CNEL alcuni emendamenti fra i quali quello che esclude le macchine agricole dall'obbligo assicurativo, quello relativo alla « provvisionale », cioè la somma che il magistrato può concedere al danneggiato o ai suoi eredi, già nella fase istruttoria del giudizio.

Altra innovazione riguarda la copertura dei danni derivanti da un sinistro provocato da responsabile non identificato o non assicurato e per il caso di insolvenza della società assicuratrice: il CNEL ha suggerito la creazione di un fondo di garanzia autonomo dal punto di vista patrimoniale e contabile. Il fondo dovrebbe essere alimentato da una « addizionale » sui premi assicurativi da stabilirsi anno per anno, comunque non superiore al 3 per cento del premio stesso.

Un emendamento dei consiglieri della CGIL respinto a maggioranza affermava che per rendere meno gravoso il pagamento delle tariffe della assicurazione obbligatoria e per una maggiore equità nella ripartizione dell'onere in rapporto all'uso e alla cilindrata dei veicoli assicurati, il pagamento delle tariffe venisse effettuato attraverso un sovraprezzo sul carburante.

L'assemblea ha invece approvato un emendamento dei consiglieri Coppa e Cortesi in cui si chiede la revisione del ddl circa la composizione e l'attribuzione della commissione consultiva costituita presso il ministero dell'Industria per assicurare la partecipazione dei rappresentanti degli esercenti attività di trasporto; è stata anche accolta la richiesta che nelle forme e nelle sedi opportune sia riconosciuta agli utenti la possibilità di rappresentanza e di controllo.

L'assemblea del CNEL ritiene « non utile » la franchigia per i danni fino alle 30 mila lire non interessanti le persone. Ancora: l'obbligo assicurativo per i natanti riguarda i « motoscafi e le imbarcazioni a vela con motore ausiliario che esercitano la navigazione da diporto ».

Un'innovazione al progetto governativo concerne infine l'assistenza legale nel rapporto tra le compagnie di assicurazione e i professionisti.

Il CNEL, chiudendo la sessione dei lavori, ha ribadito che il controllo dello Stato deve essere potenziato e reso « efficiente e penetrante », e ha fatto propria la raccomandazione del disegno di legge affinchè sia intensificata in tutti i sensi l'opera per la prevenzione degli incidenti stradali.

In Gran Bretagna, in Francia, nella Germania occidentale, circolano più auto che in Italia, ma in ciascuno di questi Paesi la legge sulla assicurazione-auto obbligatoria è stata introdotta quando la densità automobilistica era pressappoco al livello raggiunto in questi ultimi anni in Italia, o anche inferiore. Perciò le legislazioni di questi Paesi offrono un necessario riferimento in vista della introduzione anche in Italia dell'obbligo della assicurazione per gli automobilisti. Al tal fine riportiamo in questa stessa pagina le informazioni essenziali relative ai tre Paesi in questione. Che cosa se ne ricava?

1) Che i canoni, o premi, possono e devono essere abbassati rispetto all'attuale livello italiano. In Francia — dice il nostro collaboratore — l'obbligo della assicurazione è stato un grosso affare per le compagnie (sebbene, aggiungiamo, i premi in Francia siano compresi fra la metà e i due terzi di quelli italiani). Nella Germania occidentale, una vettura da 1200cc paga — riferisce il nostro corrispondente — 360 marchi (55 mila lire) l'anno, compresi (come in Francia e in Gran Bretagna) i danni all'auto dell'assicurato.

2) Che i danni all'auto dell'assicurato devono essere inclusi nella copertura della assicurazione, e i massimali devono essere elevati rispetto a quelli attualmente praticati in Italia, enormemente inferiori a quelli in vigore nei tre Paesi considerati.

A queste osservazioni — che derivano immediatamente dallo esame delle situazioni esistenti nei tre Paesi considerati — le compagnie assicuratrici italiane oppongono di solito l'argomento che gli utenti italiani tendono a sfruttare le assicurazioni oltre il lecito, con artifici o vere e proprie truffe. La risposta a questa argomentazione viene dall'esempio britannico, che — come riferisce il nostro collaboratore — prevede la riduzione del canone assicurativo per gli automobilisti che durante un certo periodo contrattuale non abbiano richiesto alcun indennizzo, sia perchè non responsabili di incidenti, sia perchè abbiano preferito far fronte direttamente a responsabilità minori, pur di non perdere tale beneficio.

Questo è l'esempio da seguire che non solo permette di ridurre in misura sostanziale i trucchi a danno delle compagnie assicuratrici, e quindi di ridurre i canoni ed elevare le coperture, ma costituisce uno strumento efficace per indurre gli automobilisti alla prudenza e alla disciplina, le quali troverebbero finalmente un riconoscimento concreto, sul piano economico. La disposizione in vigore in Gran Bretagna potrebbe essere d'altra parte integrata con il suo complemento: l'aumento del canone obbligatorio per quegli automobilisti che si siano resi responsabili di molti o gravi incidenti.

Si creerebbe in tal modo una differenziazione rispetto al canone assicurativo, fondata sul merito, cioè sulla giustizia. Questa differenziazione potrebbe in parte anche compensare quella stabilita in base alla potenza del veicolo, almeno al livello delle medie cilindrate, di cui si è accresciuta la diffusione anche in Italia. Il criterio opposto è attualmente in vigore, di colpire pesantemente le medie cilindrate in confronto alle piccole, favorisce il monopolio così delle costruzioni automobilistiche, come delle assicurazioni. Non è infatti un mistero che il gruppo finanziario industriale che produce la maggior parte delle vetture di piccola cilindrata in circolazione in Italia, è lo stesso che le assicura.

Si tocca qui il punto — sollevato dal nostro collaboratore francese — della nazionalizzazione. Senza la nazionalizzazione delle compagnie assicuratrici, non c'è dubbio che la obbligatorietà della assicurazione-auto tende a risolversi in un regalo di centinaia di miliardi alle compagnie private. Il minimo che si può chiedere in queste condizioni è, se non la nazionalizzazione immediata e coincidente con l'introduzione dell'obbligo, almeno la creazione di un organo di controllo dello Stato, che sia responsabile verso il Parlamento e quindi verso il pubblico, e che abbia la facoltà di esaminare i bilanci delle compagnie assicuratrici, e l'ufficio di intervenire in ogni caso a favore degli utenti, cioè a favore della riduzione dei premi e della estensione delle contropartite.

c. s.

FRANCIA

La più completa delle legislazioni

Nostro servizio

PARIGI, 16.

In applicazione di una legge promulgata il 27 febbraio 1958, l'assicurazione-auto è obbligatoria in Francia, dal 1° aprile 1959. Il relatore dinanzi all'Assemblea nazionale dichiarò a nome della commissione della giustizia:

« L'obbligo della assicurazione, congiunto al fondo di garanzia, fa della legislazione francese la più completa delle legislazioni dell'Europa occidentale ».

Fin dal 1946, i deputati comunisti avevano depositato alla segreteria della Assemblea costituente una proposta di legge che prevedeva l'assicurazione auto obbligatoria. Ma essi chiedevano, nel contempo, la nazionalizzazione dell'assieme delle compagnie francesi di assicurazione, con l'eccezione delle mutue agricole. Solo 33 società erano state nazionalizzate il 25 aprile 1946, così che un largo settore privato continuava a sussistere.

E' necessario sottolineare che il testo sottoposto alla discussione dei deputati dal governo, nel dicembre 1957, non prevedeva tale misura. Nel corso della discussione di questo progetto il gruppo comunista depose due emendamenti: 1) per impedire alle compagnie assicuratrici di imporre arbitrariamente premi eccessivi, e per chiedere misure intese ad accelerare l'indennizzo delle vittime; 2) contro le disposizioni che prevedevano l'aggravamento delle ammende, che minacciavano di colpire i lavoratori possessori d'una moto o d'un ciclomotore. Poiché questi emendamenti furono respinti, il gruppo comunista si astenne dal voto finale.

Si dovè attendere più di un anno perché il decreto di applicazione fosse pubblicato sul « Journal Officiel ». Esso prevedeva i punti seguenti:

1) il contratto da sottoscrivere deve essere almeno di 50 milioni di franchi (vecchi, circa sessanta milioni di lire), salvo per i veicoli addetti al trasporto pubblico di merci o di viaggiatori, tenuti alla assicurazione illimitata in base a un decreto del 1949;

2) soltanto l'assicurazione dei danni materiali e corporali « causati a terzi » è obbligatoria per tutti i veicoli a motori, compresi quelli a due ruote;

3) le sanzioni previste per inadempienza dell'obbligo di assicurazione vanno da dieci giorni a sei mesi di prigione, e da 10 000 franchi (vecchi) a 5 milioni, di ammenda;

4) le vittime saranno indennizzate totalmente dall'assicuratore, il quale potrà tuttavia rivalersi sull'assicurato se il contratto di quest'ultimo non comporta una garanzia sufficiente.

All'epoca in cui questo decreto fu promulgato, più di 12.700 000 veicoli dovettero da un giorno all'altro, essere assicurati. I forti premi pretesi dalle compagnie di assicurazioni non sono estranei alla crisi subita dal mercato dell'auto negli anni successivi. Sebbene la maggioranza dei proprietari di auto o di moto fossero assicurati anche prima di esservi costretti, l'obbligo della assicurazione è stato un buon affare per le compagnie, e ha fatto entrare nelle loro casse somme notevoli, di cui è sempre stato impossibile conoscere l'esatto ammontare.

Ciò non ha impedito però alle compagnie di invocare un preteso « deficit » per tentare di giustificare gli aumenti che hanno imposto agli utenti, con l'accordo del governo, e nonostante la « stabilizzazione dei prezzi ». Ma dal dicembre 1958 al gennaio 1963, secondo le statistiche ufficiali il corso medio delle azioni delle compagnie assicuratrici quotate in Borsa si è moltiplicato per 3,45.

I dirigenti delle compagnie di assicurazione si sono anche opposti a una nuova proposta dei deputati comunisti, presentata il 30 aprile 1963, che prevedeva la nazionalizzazione delle assicurazioni (a eccezione delle diverse mutue) per sottrarle al controllo dei monopoli. Secondo questa proposta comunista, le compagnie assicuratrici sarebbero democratizzate come segue: il loro consiglio di amministrazione di 13 membri comprenderebbe quattro rappresentanti del personale, e cinque rappresentanti degli assicurati, che avrebbero così la maggioranza.

Gerard Gatinot

GRAN BRETAGNA

Dal 1930 il «Road Traffic Act»

La prima legge sull'obbligo in Europa — La storia, i tipi dell'assicurazione

Nostro servizio

LONDRA, 16.

L'assicurazione obbligatoria esiste in Gran Bretagna da 35 anni. Col « Road traffic act » del 1930, il Parlamento prescrisse l'assicurazione obbligatoria verso terzi allo scopo di assicurare per quanto possibile che le persone colpite dalla negligenza di un motorista potessero recuperare i danni loro spettanti.

L'esperienza dimostrò tuttavia l'esistenza di numerose possibilità d'evasione:

1) il conducente può aver ottenuto la polizza con falsi pretesti nascondendo certe circostanze, come altri incidenti nel passato, che — se conosciute — avrebbero indotto una compagnia a non assicurarlo, così che il contratto può esser dichiarato nullo dagli assicuratori quando quelle circostanze vengono alla luce anche dopo l'incidente;

2) per quanto in possesso di un'assicurazione valida, il conducente può invalidarla se, ad esempio, usa la sua auto per noleggio quando questo è espressamente escluso dalla polizza;

3) la terza parte può ricevere danni da un conducente che non è coperto da assicurazione, come un ladro, o da un conducente che rimane sconosciuto.

Nel 1934, perciò, la legge venne emendata e si prescrisse che gli assicuratori fossero responsabili di risarcimento ai terzi nonostante ogni circostanza che desse loro la facoltà di dichiarare nullo il contratto. Tuttavia, si concedeva ancora agli assicuratori di sottrarsi all'obbligo mediante il ricorso al tribunale per lo scioglimento di ogni loro responsabilità come conseguenza di fatti non rivelati o di falsi pretesti da parte del detentore della polizza. Anche dopo l'emendamento del 1934 si continuarono ad avere casi di terze parti incapaci di recuperare i danni loro spettanti. Perciò il Comitato Cassel sull'assicurazione obbligatoria raccomandò nel 1937 ulteriori provvedimenti di legge.

Nel 1945-46 le compagnie d'assicurazione concussero un accordo collettivo col ministero dei Trasporti in base al quale venne stabilito un fondo centrale per il risarcimento a terzi a cui sia stato riconosciuto dal tribunale il diritto al pagamento dei danni contro un conducente per una responsabilità che avrebbe dovuto essere coperta da assicurazione obbligatoria ma che in effetti non sono stati in grado di ottenere il danaro perché l'assicurazione era inesistente o invalidata. Questo fondo è amministrato dagli assicuratori stessi sotto il titolo di « The Motor Insurers' Bureau ».

L'unico caso che è tuttora coperto solo parzialmente è quello di una terza parte danneggiata da un conducente sconosciuto: tuttavia il « bureau » ha accettato di prendere in considerazione anche questo tipo di risarcimento quando sia possibile accertare che un autoveicolo è stato causa dell'incidente.

L'ammontare del premio viene calcolato dagli assicuratori in base ai fattori tradizionali, presupponendo cioè una normale capacità di guida e la buona salute del conducente, e calcolando la probabilità di incidenti sulla scorta dell'uso e della densità di traffico a cui il veicolo è esposto, e prendendo in considerazione le dimensioni, il peso e la velocità della vettura. Vi sono tre classi di premi: classe III (la più costosa) comprende non solo gli usi domestici, sociali o turistici ma anche gli usi commerciali di ogni genere; classe II (intermedia) copre l'uso generale per affari da parte di impiegati incluso il trasporto merci; classe I (la meno costosa) esclude il trasporto merci. L'uso commerciale o professionale di persone diverse dall'assicurato stesso.

All'interno di queste classi, l'ammontare del premio varia a secondo del distretto dove l'auto normalmente risiede — la quota più bassa si applica nel distretto A (regione occidentale e zone rurali del Galles e Scozia), la quota più alta nel distretto H (quartieri centrali di Londra) — e della potenza e del valore dell'auto assicurata.

Inoltre vengono presi in considerazione altri fattori come:

1) numero di incidenti nel passato;
2) la giovane età del guidatore;
3) la pericolosità dell'occupazione dell'assicurato;
4) la velocità (se auto sport), le condizioni (se auto usata).

L'assicuratore può chiedere un premio più alto del normale o esigere il pagamento delle prime sterline di ogni reclamo da parte dell'assicurato.

Nel caso l'assicurato non abbia presentato alcun reclamo alla compagnia è previsto uno sconto del 10 per cento sul premio dopo un anno fino al 30 per cento dopo cinque anni (la percentuale varia da compagnia a compagnia e in alcuni casi è più vantaggiosa).

l. v.

RFT: tassa proporzionale alla cilindrata dell'auto

BONN, 16.

(R. C.). — L'ammontare dell'assicurazione obbligatoria per le auto in Germania occidentale dipende dalla cilindrata. Il pagamento è annuale o trimestrale. Per una vettura di cilindrata 1200 come la « Volkswagen » la cifra è di 320 marchi all'anno. La quota trimestrale però è di 90 marchi. Cioè pagando ogni tre mesi si pagano 360 marchi all'anno.

L'assicurazione copre, in caso di torto dell'interessato, danni a terzi (persone e cose) e danni all'auto dell'assicurato. Una diversa assicurazione non obbligatoria, per la quale si pagano 450 marchi all'anno, copre tutto, cioè anche danni alla persona dell'assicurato.