

SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

(N. 895-A)

**Relazione e testo degli articoli approvati dalla 9^a Commissione permanente
(INDUSTRIA, COMMERCIO INTERNO ED ESTERO, TURISMO)**

(RELATORE DOSI)

DEL

DISEGNO DI LEGGE

*approvato dalla 12^a Commissione permanente (Industria e commercio, artigianato,
commercio con l'estero) della Camera dei deputati nella seduta del 15 ottobre 1969
(V. Stampato n. 345-ter)*

**presentato dal Ministro dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato
di concerto col Ministro dell'Interno
col Ministro di Grazia e Giustizia
col Ministro delle Finanze
col Ministro del Tesoro
e « ad interim » del Bilancio e della Programmazione Economica
col Ministro dei Lavori Pubblici
col Ministro dell'Agricoltura e delle Foreste
col Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile
col Ministro del Lavoro e della Previdenza Sociale
e col Ministro della Marina Mercantile**

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza
il 22 ottobre 1969*

Comunicati alla Presidenza il 18 dicembre 1969

**Assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante
dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti**

ONOREVOLI SENATORI. — Il disegno di legge sul quale il Senato è chiamato a pronunciarsi nel testo già approvato dalla Commissione Industria della Camera dei deputati è inteso a risolvere un problema che si dibatte in Italia ormai da oltre un quarantennio, e cioè il problema di garantire *ope legis* alle vittime di incidenti dipendenti dalla circolazione stradale un adeguato risarcimento da parte del responsabile per i danni da esse subiti. Si tratta di un problema ormai risolto legislativamente non solamente in tutti i Paesi dell'Europa occidentale (ad eccezione del solo Portogallo), ma anche in vari Paesi dell'Europa orientale e di altri continenti. Anche l'Italia è da tempo impegnata ad addivenire ad una sua positiva soluzione avendo firmato sin dal 1959 la Convenzione europea relativa all'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile in materia di autoveicoli (nota come Convenzione di Strasburgo) promossa dal Consiglio d'Europa.

Già queste circostanze paiono sufficienti a convincere della necessità del provvedimento proposto dal Governo essendo evidente come, anche in relazione ai rilevanti interessi connessi al turismo automobilistico ed ai trasporti su strada da e verso l'estero, sia opportuno che anche su questo terreno il nostro Paese si allinei con i principali Paesi europei e, in particolare, con quelli che insieme a noi fanno parte della Comunità economica europea.

A convalidare, comunque, in modo decisivo, l'indifferibilità del provvedimento in questione sta il fenomeno veramente impressionante dell'elevato numero di sinistri che continuano a verificarsi sulle nostre strade, fenomeno che per i danni e le perdite che ne derivano ai singoli e alla collettività e per le sue implicazioni di carattere sociale ed umano, postula l'adozione, oltre che di opportune misure di prevenzione (miglioramento della rete stradale, controlli più severi e revisioni periodiche dei veicoli; accertamento più accurato e più frequente del-

la idoneità psicofisica dei conducenti; potenziamento di uomini e mezzi a disposizione degli organi preposti alla polizia ed alla vigilanza del traffico: eventuale inasprimento delle sanzioni penali e amministrative per le violazioni delle norme sulla circolazione, eccetera), anche di un adeguato sistema per garantire in ogni caso, nel limite del possibile, il risarcimento del danno economico ingiustamente sofferto dalle vittime, molte delle quali restano ancora oggi purtroppo irrisarcite perchè il responsabile dell'evento non è assicurato e non possiede mezzi patrimoniali sufficienti per far fronte alle sue obbligazioni risarcitorie o, peggio ancora, perchè il responsabile si sottrae alla identificazione con la fuga.

Le dimensioni che hanno acquistato in questi ultimi anni nel nostro Paese il fenomeno della circolazione automobilistica e quello ad esso connesso degli incidenti della strada, risultano dalla serie di dati ufficiali, riferiti al periodo 1958-1968, che qui di seguito si riportano:

A) Numero degli abitanti alla guida e autoveicoli immatricolati:

Anni	Numero abilitati alla guida	Numero veicoli immatricolati	
		Autoveicoli	Motoveicoli (esclusi i ciclomotori)
1958 . . .	358.760	237.477	296.667
1959 . . .	380.891	284.742	303.117
1960 . . .	478.835	427.751	341.687
1961 . . .	719.200	553.844	320.830
1962 . . .	1.250.400	704.474	292.519
1963 . . .	1.307.900	1.038.435	284.086
1964 . . .	1.279.500	894.029	229.849
1965 . . .	1.165.618	939.580	165.437
1966 . . .	1.161.072	1.074.690	128.790
1967 . . .	1.228.931	1.240.703	111.711
1968 . . .	—	1.253.964	99.834

LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

B) Veicoli circolanti (che hanno pagato la
tassa di circolazione):

Anni	Autoveicoli	Motoveicoli (esclusi i ciclomotori)
1958	1.769.058	2.398.801
1959	2.087.771	2.631.469
1960	2.431.171	2.886.699
1961	2.952.835	2.989.774
1962	3.580.222	3.082.188
1963	4.521.566	3.123.441
1964	5.319.294	3.196.035
1965	6.137.012	2.166.660
1966	7.057.113	2.026.617
1967	8.043.184	1.899.830
1968	8.976.558	1.735.000

C) Statistiche degli incidenti stradali (rilevazioni ISTAT-ACI):

Anni	Numero incidenti	Persone morte	Persone ferite
1958	201.236	7.137	153.710
1959	225.116	7.160	167.798
1960	275.993	8.197	201.285
1961	306.889	8.987	218.945

Anni	Numero incidenti	Persone morte	Persone ferite
1962	322.883	9.683	224.449
1963	350.015	9.839	230.759
1964	329.844	9.694	232.817
1965	308.206	8.990	217.533
1966	305.857	8.904	213.206
1967	310.814	9.381	221.601
1968	315.197	9.431	224.583

D) Consumo di carburanti (numeri indici):

Anni	Benzina	Gasolio
	1958 = 100	
1958	100	100
1959	115	111
1960	144	129
1961	177	145
1962	215	160
1963	261	177
1964	303	186
1965	334	193
1966	367	201
1967	405	228
1968	449	283

E) Densità di circolazione:

a) Densità di circolazione rispetto agli abitanti:

Numero di abitanti per autoveicolo circolante:

	1958	1964	1965	1966	1967	1968
<i>Italia</i>	28	10	9	8	7	6
Belgio e Lussemburgo	11	6	6	5	5	5
Francia	9	5	4	4	4	4
Germania occidentale	13	6	5	5	5	4
Olanda	19	10	7	7	6	5
Gran Bretagna	9	5	5	5	4	4
USA	3	2	2	2	2	2

LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

b) *Densità di circolazione rispetto alle strade:*

Numero di autoveicoli circolanti per chilometri di strade:

	1964	1965	1966	1967	1968
<i>Italia</i>	24	31	26	29	32
Belgio e Lussemburgo	15	17	19	21	22
Francia	14	15	16	17	17
Germania occidentale	26	28	30	31	32
Olanda	—	18	21	29	33
Gran Bretagna	33	32	36	38	38
USA	15	16	16	16	17

I dati di cui sopra relativi al numero degli incidenti mettono in evidenza come, dopo una lieve flessione negli anni dal 1963 al 1966 (dovuta ai noti fattori congiunturali che hanno inciso negativamente anche sulla circolazione stradale), tale numero abbia ripreso a salire.

Per l'anno 1968 essi indicano come verificatisi ben 315.000 incidenti: ma per apprezzare esattamente il valore di questo dato e la sua aderenza alle reali dimensioni del fenomeno è da tener presente che le rilevazioni dell'ISTAT, da cui sono tratti i dati in parola, riguardano solamente quei fatti verificatisi su vie e piazze aperte alla circolazione da cui siano derivate lesioni a persone o danni materiali « di una certa entità » e che abbiano dato luogo ad intervento degli organi addetti alla polizia e alla vigilanza del traffico.

Ora, è ben noto come il personale addetto a questi ultimi compiti sia attualmente del tutto inadeguato rispetto alle esigenze create dalle aumentate dimensioni della circolazione stradale, talchè il suo intervento si esplica in pratica solo per gli incidenti di maggiore gravità e in particolare per quelli che abbiano provocato morti e feriti gravi.

Per questo i dati della statistica ISTAT finiscono col riflettere inevitabilmente soltanto una parte, sempre percentualmente minore, del fenomeno della sinistralità stradale.

Va altresì ricordato che, ai fini della predetta statistica, non si tiene conto del numero dei veicoli che possono essere coinvolti in uno stesso incidente, talchè, ad esempio, uno scontro od un tamponamento che abbiano coinvolto più autovetture sono sempre considerati come un unico incidente, alla stessa stregua dell'incidente in cui sia coinvolta una sola vettura.

Per avere un'idea più precisa e completa delle dimensioni del fenomeno della sinistralità stradale è quindi necessario ricorrere anche alle statistiche del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, relative al numero dei sinistri che abbiano interessato veicoli assicurati, denunciati alle compagnie di assicurazione ai fini del risarcimento assicurativo, statistiche che sono formate da detto Ministero sulla base delle segnalazioni che le imprese assicuratrici sono tenute ad effettuare annualmente.

Nel prospetto che segue è indicato il numero delle denunce di sinistri presentate

LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

alle imprese assicuratrici negli anni dal 1958 al 1968:

Numero dei sinistri denunciati alle imprese di assicurazione

Anni	Numero sinistri denunciati alle imprese di assicurazione
1958	—
1959	—
1960	—
1961	1.461.783
1962	1.881.500
1963	2.571.143
1964	2.797.179
1965	2.599.274
1966	2.658.797
1967	2.829.798
1968	3.103.100

Come risulta dal prospetto di cui sopra nell'anno 1968 sono stati denunciati alle imprese di assicurazione ben 3.103.100 sinistri. Pur dovendosi tener presente che, in frequenti casi, uno stesso sinistro può formare oggetto di denuncia a due diverse compagnie di assicurazione che tutelano interessi contrapposti (così detti « sinistri incrociati ») e che, in altri casi, la denuncia può poi risultare senza seguito purchè si accerta che nella produzione del sinistro non è ricorso alcuna responsabilità dell'assicurato, la cifra sopra indicata è, nondimeno, impressionante e dimostra la vastità del fenomeno della sinistralità stradale, del numero dei cittadini colpiti e degli interessi coinvolti. Ne è conferma il fatto che su i 3 milioni 103.100 sinistri denunciati nel 1968 gli assicuratori nello stesso anno 1968 ne hanno pagati ben 1.810.875, portandone a riserva, perchè non ancora liquidati, 884.930 di cui almeno la metà daranno certamente luogo alla fine ad un pagamento da parte dell'assicuratore.

Se si considera che i dati relativi ai sinistri denunciati agli assicuratori si riferiscono, come già detto, ai soli sinistri che

abbiano coinvolto veicoli assicurati e che solamente il 75 per cento dei veicoli a quattro ruote e il 20 per cento dei veicoli a due ruote (ciclomotori esclusi) risulta attualmente coperto di assicurazione, non è azzardato stimare in oltre tre milioni il numero dei sinistri che nelle condizioni attuali della circolazione si verificano annualmente.

Una larga parte di questi sinistri comporta solo danni alle cose: ma non è certo indifferente il numero dei sinistri in cui si verificano danni più o meno gravi alle persone.

Le soprariportate statistiche dell'ISTAT relative agli incidenti stradali indicano per il 1968 il numero di 9.431 morti e di 224.583 feriti: va però avvertito che, per quanto riguarda il numero dei morti, i dati si riferiscono soltanto a persone decedute sulla strada o entro i sette giorni dal ricovero, mentre per quanto riguarda il numero dei feriti va tenuto presente, come già detto, che le rilevazioni si riferiscono, solo agli incidenti che abbiano dato luogo ad intervento delle autorità di polizia o degli altri organi preposti alla vigilanza del traffico.

Le statistiche generali ISTAT sulla mortalità in Italia per l'anno 1967 (ultimo anno per il quale si dispone di queste statistiche) indicano in 11.703 i morti per incidenti stradali, mentre per lo stesso anno la statistica degli incidenti dà solo 9.381 morti.

Quanti degli incidenti causati da veicoli non coperti da assicurazione rimangono irrisarciti, non è possibile dire con precisione, mancando in proposito dati sicuri; è certo, tuttavia, che i casi in cui la vittima non riesce a conseguire il risarcimento del danno ingiustamente sofferto sono ancora molti.

L'apparire dell'autoveicolo sulla pubblica strada ha condotto ad adottare nuove concezioni sulla responsabilità civile per gli incidenti stradali, nell'intento di agevolare le azioni di risarcimento a favore delle vittime e dei loro aventi causa. Le tradizionali teorie sulla responsabilità per colpa sono state, se non abbandonate, profondamente trasformate: è venuto prevalendo, sulla base della cosiddetta « teoria del rischio », il principio della responsabilità presunta, accolto nell'articolo 2054 del vigente codice civile.

La disciplina dettata da questo articolo favorisce certamente la posizione del danneggiato nella sua azione per il risarcimento del danno, ma, di per sè sola, essa non è sufficiente a soddisfare il postulato che il danno ingiusto deve essere sempre risarcito, non bastando a tale fine il riconoscimento del diritto al risarcimento ma occorrendo anche che sia garantito l'effettivo adempimento del correlativo obbligo da parte del responsabile.

Si deve dare atto che una larga parte degli utenti dei veicoli a motore ha spontaneamente avvertito questa esigenza e vi ha provveduto facendo ricorso all'assicurazione volontaria della responsabilità civile per i danni causati a terzi, la quale, sostituendo al responsabile debitore extra contrattuale un assicuratore, dà alla vittima — che per legge fruisce anche di un privilegio sull'indennità assicurativa — sicurezza di risarcimento dei danni subiti, soddisfacendo, nel contempo, all'interesse dell'assicurato di essere liberato dalle conseguenze patrimoniali della sua responsabilità.

Per quanto ampio, tuttavia, il numero di coloro che fanno ricorso all'assicurazione libera rappresenta ancora oggi solo una parte degli utenti dei veicoli a motore: come già si è accennato, infatti, si stimano attualmente scoperti di assicurazione il 25 per cento circa dei veicoli a quattro ruote e l'80 per cento dei motocicli. Per quanto poi si riferisce ai ciclomotori il numero di coloro che ricorrono all'assicurazione libera è ancora più modesto.

Va inoltre considerato che la vigente disciplina dell'assicurazione di responsabilità civile non pone la vittima, nei rapporti con l'assicuratore, in una posizione giuridica autonoma rispetto a quella dell'assicurato ed immune dalle eccezioni a quest'ultimo opponibili in base al contratto di assicurazione, così che ben può accadere che proprio nel momento del sinistro l'intervento dell'assicuratore venga meno. Non sono pochi infine i casi in cui, per il timore delle sanzioni penali, il conducente autore di un sinistro stradale cerca di sfuggire alla sua responsabilità sottraendosi alla identificazione con la fuga.

È in questa preoccupante situazione — creata dal rapido e straordinario sviluppo che la motorizzazione ha avuto nel nostro Paese (nel giro di un decennio si è passati da un veicolo ogni 28 abitanti ad un veicolo ogni 6 abitanti), al quale non ha potuto accompagnarsi un corrispondente sviluppo della rete stradale (così che il numero dei veicoli per chilometri di strade è oggi nel nostro Paese tra i più elevati dell'Europa occidentale) — che si inquadra e trova piena giustificazione l'iniziativa presa dal Governo con il proporre all'approvazione del Parlamento il provvedimento di cui al disegno di legge ora sottoposto all'esame della Commissione industria del Senato.

* * *

Il provvedimento predisposto dal Governo, sul quale si è a suo tempo espresso favorevolmente anche il CNEL, è diretto, da un lato, a rendere obbligatoria l'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore e, dall'altro, ad integrare l'obbligatorietà dell'assicurazione con la istituzione di un apposito organismo per provvedere al risarcimento delle vittime degli incidenti stradali nei casi di mancata osservanza dell'obbligo assicurativo, o di mancata individuazione del responsabile del sinistro o, infine, di insolvenza dell'assicuratore.

Per completezza di informazione si ricorda come a questa soluzione si siano contrapposte in passato, e ancora recentemente attraverso alcune proposte di legge presentate nella legislatura in corso alla Camera dei deputati, soluzioni dirette a risolvere il problema secondo criteri radicalmente diversi. In effetti, l'esigenza di garantire alle vittime della strada un adeguato risarcimento dei danni subiti potrebbe anche essere soddisfatta istituendo, in regime di libera assicurazione, un organismo destinato ad intervenire nei casi in cui il responsabile non sia identificato o risulti per qualsiasi ragione insolvente. Altro possibile sistema potrebbe essere quello di porre il risarcimento dei danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore a carico di un apposito or-

ganismo di carattere statale, alimentato con l'istituzione di un nuovo tributo a carico, se non dell'intera collettività nazionale, della collettività degli utenti dei veicoli a motore.

Al primo dei cennati criteri si ispirava la proposta presentata alla Camera dei deputati dagli onorevoli Foderaro e Caiazza (proposta n. 6), mentre al secondo criterio si ispirava la proposta, presentata sempre alla Camera dei deputati, dall'onorevole Amasio (proposta n. 822).

La Commissione Industria della Camera dei deputati ha tuttavia ritenuto a larga maggioranza, dopo approfondito esame, di dover scartare sia l'una che l'altra delle soluzioni alternative prospettate con le citate proposte di legge, per dare seguito, invece, alla soluzione dell'assicurazione obbligatoria prospettata con il disegno di legge governativo.

Non è necessario riesporre qui dettagliatamente tutte le obiezioni che sono state ripetutamente mosse all'eventuale adozione di un sistema che fosse, come quello proposto dagli onorevoli Foderaro e Caiazza, diretto ad istituire un organismo pubblico con il limitato compito di intervenire per il risarcimento del danno nei soli casi di accertata insolvibilità del responsabile o del suo assicuratore, avvalendosi di mezzi finanziari tratti da contributi a carico degli utenti dei veicoli a motore e degli assicuratori. Tra queste obiezioni, appaiono decisive quella che si richiama all'esperienza del tutto fallimentare fatta da analoghi sistemi in altri Paesi e quella delle conseguenze fortemente negative che il sistema avrebbe inevitabilmente sul ricorso all'assicurazione volontaria.

La progressiva diminuzione del numero di coloro che si assicurano avvierebbe un processo inarrestabile di appesantimento degli oneri di risarcimento a carico dell'istituendo organismo, che finirebbe con il non essere più in grado di fronteggiare il continuo rapido crescendo degli impegni, come è avvenuto in Francia dal 1953 al 1958. Tutte le soluzioni del genere di quelle sopra indicate, d'altra parte comporterebbe la necessità per la vittima che chiede di essere

risarcita di espletare procedure lunghe e defatigatorie frustando, praticamente, le finalità di un pronto risarcimento alla quale si ispira il provvedimento in esame.

Più delicato è il problema sollevato dalle proposte dirette ad attuare soluzioni a carattere pubblicistico, a sostegno delle quali si fa valere la tesi che l'introduzione di una misura quale quella dell'imposizione di un obbligo di assicurazione renderebbe necessario di attuare la misura stessa attraverso soluzioni che prevedano la costituzione di un ente pubblico specificamente competente per la prestazione dell'assicurazione in questione.

In realtà, che esista una necessaria, inevitabile correlazione tra l'introduzione di un obbligo di assicurazione a carico di soggetti che, con la loro attività, pongono in essere una situazione di grave pericolo per i terzi e la gestione pubblica della relativa assicurazione obbligatoria è fondatamente contestabile in linea di diritto, oltre che smentito in linea di fatto dalle diverse soluzioni adottate, proprio per il settore dell'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dai veicoli a motore, negli altri Paesi europei. Ma a sconsigliare la realizzazione di una soluzione che affidasse la gestione del servizio, con un sistema assicurativo o con altro sistema, ad un ente pubblico in regime di monopolio, prima e più che ragioni d'ordine giuridico, sono evidenti ragioni d'ordine politico. L'adozione di una soluzione del genere, infatti, si tradurrebbe nella forzata nazionalizzazione del più importante settore dell'attività assicurativa (oltre il 55 per cento dei premi raccolti dalle imprese nei rami danni ed oltre il 42 per cento di quelli raccolti complessivamente nei rami vita e danni sono relativi ad assicurazione della responsabilità civile auto-veicoli) con la conseguente estromissione da tale settore delle imprese private e delle loro organizzazioni; misura, questa, di eccezionale gravità, che minerebbe alle basi la stessa vitalità dell'intera industria assicurativa nazionale e che presupporrebbe una radicale inversione degli attuali indirizzi di politica generale e di politica economica del Governo e della maggioranza parlamentare.

Sarebbe illusorio, d'altra parte, credere che soluzioni di carattere pubblicistico possano comportare un minor costo; ne è conferma una accurata valutazione effettuata in relazione alla ricordata proposta dell'onorevole Amasio dalla quale è risultato che per poter finanziare con una sovrimposta sui carburanti un sistema di risarcimento dei danni subiti dalle vittime della circolazione automobilistica per colpa del conducente del veicolo o di terzi, nei limiti di 7 milioni di lire per ciascuna persona danneggiata, si dovrebbe istituire una sovrimposta di oltre 30 lire al litro sui consumi di benzina, già oggi, d'altra parte, fortemente tassati.

L'imposizione di un tributo di tale importo finirebbe col far gravare sulla stragrande maggioranza degli utenti dei veicoli a motore un onere più pesante di quello inerente al pagamento di un premio relativo ad una assicurazione di responsabilità civile per lo stesso massimale di copertura.

Non sarà inutile, infine, ricordare come la soluzione accolta nel disegno di legge governativo, ed approvata sia dal CNEL che dalla Camera dei deputati, sia quella seguita da tutti i Paesi dell'Europa occidentale che hanno già risolto in via legislativa il problema, e in particolare da tutti i Paesi della CEE; il che ne raccomanda ulteriormente l'accettazione, per la già rilevata opportunità di assecondare gli sforzi che, sia in sede di mercato comune europeo che in sede di OCSE, si stanno facendo da parte dei vari Governi per pervenire ad una armonizzazione delle legislazioni nazionali nei settori dei trasporti su strada e del turismo internazionale.

Ciò premesso, si ritiene utile esporre ancora una volta, per comodità di esame, le linee essenziali del provvedimento proposto dal Governo, le quali possono essere così riassunte:

1) introduzione a carico di chiunque ponga in circolazione su strade pubbliche o su aree a queste equiparate, un autoveicolo (esclusi i ciclomotori non muniti di targa, le macchine agricole e, temporaneamente, gli autoveicoli di proprietà dello Sta-

to e compresi, per contro, anche gli autoveicoli immatricolati all'estero e quelli di agenti diplomatici o consolari o di organizzazioni internazionali e loro funzionari) dell'obbligo di assicurarsi, entro determinati limiti di somma, per la responsabilità nella quale, a norma dell'articolo 2054 del codice civile, incorrono il conducente e il proprietario dell'autoveicolo (o, in sostituzione di quest'ultimo, l'usufruttuario o l'acquirente con patto di riservato dominio) per i danni causati nella persona e nelle cose a terzi dalla circolazione dell'autoveicolo stesso. L'assicurazione obbligatoria opera anche per i casi di circolazione *prohibente domino*.

Per determinate categorie di autoveicoli (autoveicoli destinati ad uso pubblico; autobus destinati ad uso privato; autoveicoli ad uso privato da noleggiare con conducente; autoveicoli destinati al trasporto di cose che siano eccezionalmente autorizzati al trasporto di persone) l'obbligo di assicurazione è esteso anche alla responsabilità per i danni causati ai trasportati, limitatamente, però, ai danni subiti dalla persona;

2) assoggettamento ad eguale obbligo di assicurazione della responsabilità civile per i danni causati nella persona a terzi (e, nei casi di trasporti pubblici, anche dei danni causati nella persona ai trasportati) dei motoscafi e delle imbarcazioni a motore fino a 25 tonnellate di stazza lorda, muniti di motore di potenza superiore a 3 HP;

3) assolvimento dell'obbligo di assicurazione mediante la stipulazione di contratti di assicurazione di diritto privato con imprese assicuratrici autorizzate ad operare nel settore dell'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore a norma del testo unico delle leggi sull'esercizio delle assicurazioni private 13 febbraio 1959, n. 449, alle quali è parso opportuno di affidare lo esercizio dell'assicurazione obbligatoria utilizzando le efficienti strutture e la provata esperienza, al fine di conservare alla gestione del servizio la maggiore snellezza e di mantenere tale gestione in regime di concorrenza;

4) introduzione, in relazione al passaggio da un regime di assicurazione volonta-

ria al regime di assicurazione obbligatoria, di nuove disposizioni dirette ad integrare le norme del predetto testo unico e delle altre leggi e regolamenti disciplinanti l'esercizio delle assicurazioni private, allo scopo sia di rafforzare le garanzie finanziarie che le predette imprese di assicurazione sono tenute a prestare, in modo da garantire più efficacemente l'adempimento delle obbligazioni dalle stesse assunte, sia di rendere più esteso, efficace e penetrante il controllo della pubblica Amministrazione sulla loro attività. Queste disposizioni introducono, tra l'altro, l'obbligo di sottoporre a preventiva approvazione del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato le condizioni di polizza e le tariffe dei premi ed impongono alle imprese assicuratrici ad attenersi, alla assunzione dei contratti, alle tariffe approvate.

Sempre allo scopo di rafforzare il controllo sulle gestioni assicurative da parte della pubblica Amministrazione sono altresì previsti la trasformazione in Direzione generale dell'attuale Ispettorato delle assicurazioni private presso il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato e da un allargamento degli organici di tale nuova Direzione generale con la costituzione di un ruolo tecnico-ispettivo che consentirà di disporre di funzionari particolarmente qualificati e preparati per seguire da vicino e con continuità la gestione delle singole imprese;

5) affidamento al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato del compito di provvedere ad una rilevazione statistica annuale dei rischi assunti dalle imprese assicuratrici, dei sinistri verificatisi e di ogni altro elemento utile alla conoscenza dell'andamento dell'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli che dovrà servire di base alla valutazione tecnica delle tariffe dei premi presentate dalle imprese, e correlativa introduzione, a carico delle imprese di assicurazione, dell'obbligo di immettere una quota campione pari al 2 per cento di tutti i rischi assunti in un conto consortile da tenersi, per conto comune di tutte le imprese, dall'Istituto nazionale delle assicurazioni, al fine di consentire l'acquisizione

di prima mano di tutti gli elementi relativi alla gestione del predetto ramo assicurativo necessari per la rilevazione statistica di cui sopra, disponendo di dati obiettivamente certi;

6) disciplina sostanzialmente unitaria dell'attività svolta dalle imprese assicuratrici nel settore delle assicurazioni della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli, in modo che tutti i contratti stipulati in questo settore siano assoggettati, salvo che per poche disposizioni più strettamente e direttamente connesse alle particolari finalità dell'assicurazione obbligatoria, allo stesso regime giuridico ed amministrativo, senza distinguere a seconda che si tratti di contratti le cui garanzie siano contenute nei limiti fissati per l'assicurazione obbligatoria o di contratti che prevedano garanzie maggiori di quelle di legge e, per questi ultimi, senza distinguere tra la parte obbligatoria e quella facoltativa;

7) istituzione presso l'Istituto nazionale delle assicurazioni di un « Fondo di garanzia per le vittime della strada », alimentato con uno speciale contributo a carico delle imprese assicuratrici, per provvedere al risarcimento, entro determinati limiti, dei danni causati dai veicoli o natanti non identificati, o non coperti di assicurazione o assicurati presso un'impresa che sia caduta in stato di liquidazione coatta amministrativa, con dichiarazione di insolvenza;

8) attribuzione al danneggiato di una azione diretta nei confronti dell'assicuratore del responsabile, sia per la parte di danni coperta da assicurazione obbligatoria che per l'eventuale parte di danni coperta da assicurazione facoltativa, ed introduzione del principio dell'inopponibilità al danneggiato — limitatamente peraltro all'azione promossa per il conseguimento del risarcimento entro i limiti di somma per cui è obbligatoria l'assicurazione — di eccezioni derivanti dal contratto di assicurazione o di eventuali clausole (quali le clausole di « franchigia ») che prevedano un concorso dell'assicurato nel risarcimento del danno;

9) attribuzione al giudice civile e penale di primo grado della facoltà di concedere

re al danneggiato, sia nella fase istruttoria che in quella di giudizio, dopo aver sentito le parti, una somma a titolo di anticipazione sulla liquidazione definitiva del danno, quando il danneggiato, a causa del sinistro, venga a trovarsi in stato di bisogno, semprechè da un sommario accertamento risultino gravi elementi di responsabilità a carico del conducente del veicolo che ha causato il sinistro;

10) attribuzione ai pubblici ospedali o agli altri enti pubblici che abbiano anticipato a danneggiati per sinistro stradale spese di medicazione o di ospedalità o altre spese, del diritto a chiedere il rimborso delle spese stesse — in tutti i casi in cui esse non siano garantite da assicurazione sociale obbligatoria — direttamente all'assicuratore del responsabile del sinistro e introduzione di nuove disposizioni dirette a facilitare l'azione di rivalsa degli enti gestori di assicurazioni sociali obbligatorie per il recupero, nei confronti degli assicuratori dei responsabili di sinistri stradali, delle somme da essi erogate ai propri assistiti nel caso di assistenza prestata in conseguenza di tali sinistri;

11) introduzione di adeguate sanzioni pecunarie e restrittive della libertà personale a carico dei trasgressori dell'obbligo di assicurazione e del correlativo obbligo di documentazione;

12) riduzione al 5 per cento dell'imposta sulle assicurazioni dovuta per i contratti di assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore.

13) introduzione, infine, di una disposizione transitoria diretta a provvedere alla situazione determinatasi a seguito del dissesto, avvenuto negli scorsi anni, di una impresa assicuratrice, in modo da garantire ai danneggiati da assicurati presso detta impresa il pagamento di quanto loro dovuto entro i limiti di somma per cui sarà obbligatoria l'assicurazione.

* * *

L'esposizione delle linee fondamentali del provvedimento in esame conferma che esso

risponde pienamente alle esigenze che è diretto a soddisfare.

Attraverso il duplice meccanismo dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile e dell'intervento dell'istituendo « Fondo di garanzia per le vittime della strada » nei casi in cui non sussista o non operi tale assicurazione, e mediante l'attribuzione al danneggiato di una posizione autonoma nei confronti dell'assicurato ed immune dai difetti eventuali di validità e di efficacia del contratto di assicurazione, la soluzione adottata garantisce alle vittime della circolazione stradale — sia pure con determinate limitazioni — il risarcimento dei danni sofferti tutte le volte che, in base alla vigente disciplina della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli, la vittima abbia diritto a conseguire tale risarcimento. Solo i danni che giuridicamente debbono rimanere a carico della vittima, e cioè i danni attribuibili a sua colpa resteranno, quindi, totalmente esclusi dal sistema risarcitorio che verrà posto in essere. In un regime della responsabilità così severo quale quello stabilito dall'articolo 2054 del Codice civile, che potrebbe qualificarsi, come è stato fatto, di responsabilità « para-obiettiva », lo scarto fra i danni risarcibili e quelli non risarcibili sarà, peraltro, in pratica, di modesto rilievo.

Anche in considerazione di ciò, si ritiene che sia pienamente da condividersi l'impostazione che è stata data al provvedimento con il mantenersi aderenti alle regole di diritto comune in tema di responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli senza introdurre in così delicata materia innovazioni, per le quali, d'altra parte, non sarebbe questa la sede idonea.

È noto, del resto, che il regime di tale responsabilità è attualmente in fase di evoluzione sul piano internazionale.

Il Consiglio d'Europa ha nominato, infatti, nel 1967, una Commissione di esperti, ai cui lavori partecipa anche l'Italia, alla quale è affidato il duplice compito di studiare e proporre un testo di convenzione che preveda una nuova normativa della responsabilità civile con particolare riguardo alla possibilità di stabilirne il fondamento su

principi diversi da quello della colpa e di armonizzare e uniformare, per quanto possibile, sulla base della disciplina che verrà stabilita con tale convenzione, la legislazione degli Stati aderenti in materia di assicurazione obbligatoria di detta responsabilità. La Commissione dovrà rassegnare le sue conclusioni entro il 1970 e non possono, per ora, farsi previsioni sui risultati dei suoi lavori.

È certo, però, che se in futuro l'Italia ratificherà una convenzione che introduca, in materia di disciplina della responsabilità civile, regole sostanzialmente diverse da quelle indicate dall'articolo 2054 del Codice civile, anche la legge che si sta per approvare dovrà essere modificata per conformarsi a tale nuova regolamentazione.

Un aspetto del disegno di legge governativo che aveva sollevato qualche riserva era quello della misura dei massimali stabiliti per l'assicurazione obbligatoria, massimali che opereranno anche per gli interventi dell'istituendo « Fondo di garanzia per le vittime della strada ».

In effetti le misure dei massimali proposti dal Governo apparivano insufficienti, almeno per i casi più gravi, sia in relazione all'attuale livello economico della nazione, che ha accresciuto il valore economico della vita umana, sia in relazione alla entità delle liquidazioni che normalmente vengono effettuate dalla Magistratura sulla base dei criteri attualmente adottati in tema di responsabilità civile.

Il mantenimento di tali misure non avrebbe quindi garantito un adeguato risarcimento alle vittime della circolazione motorizzata. Ciò è stato avvertito dalla Camera dei deputati, la quale ha provveduto ad elevare la misura dei massimali dell'assicurazione obbligatoria per tutti i tipi di veicoli indicati nella tabella allegata al disegno di legge, portando il limite per persona danneggiata a lire 15 milioni in luogo dei 5 milioni previsti dal disegno di legge governativo e maggiorando in rapporto a tale nuovo limite i massimali per sinistro e quelli per danni alle cose e agli animali.

Tale maggiorazione comporterà la necessità di pagare premi più elevati; ma il maggior onere che ne risulterà sarà tuttavia ben lontano dall'essere proporzionale all'aumento dei massimali e dovrebbe essere sopportato senza difficoltà. Per le autovetture ad uso privato, la maggiorazione di premio conseguente alla sostituzione dei massimali previsti dal disegno di legge governativo con quelli stabiliti dalla Camera dei deputati non dovrebbe, infatti, superare il 13 per cento.

Si è quindi d'avviso che la modificazione apportata dalla Camera dei deputati su questo importante punto meriti approvazione, anche in considerazione del fatto che le nuove combinazioni di massimali corrispondono, praticamente, a quelle oggi più largamente adottate in regime di assicurazione volontaria.

* * *

La sostanziale validità dell'impostazione del disegno di legge governativo risulta ulteriormente confermata da un esame, sia pur sommario, dei singoli articoli, il quale permetterà altresì di mettere in evidenza le modificazioni, di non piccolo rilievo, apportate al testo originario dalla Camera dei deputati e ad evidenziare i punti che potrebbero essere ancora suscettibili di modifiche migliorative.

Il disegno di legge si compone di 43 articoli, suddivisi in cinque capi, nei quali sono distribuite le disposizioni relative all'obbligo di assicurazione, quelle relative all'esercizio dell'assicurazione obbligatoria, quelle relative al risarcimento del danno, le disposizioni penali e le disposizioni finali e transitorie.

Negli articoli da 1 a 6 viene posto il principio dell'obbligo di assicurazione e viene determinato il campo di applicazione della assicurazione obbligatoria sia per quanto attiene ai veicoli, sia per quanto attiene alle responsabilità da garantire sia, infine, per quanto attiene ai beneficiari dell'assicurazione.

L'obbligo di assicurazione, il cui adempimento viene posto come condizione per l'immissione dei veicoli ad esso soggetti in circo-

lazione su strade di uso pubblico e su aree a queste equiparate (esclusa, quindi, la circolazione su strade od aree private), riguarda tutti i veicoli terrestri a motore, circolanti senza guida di rotaie, compresi i filoveicoli e i rimorchi, siano essi immatricolati in Italia o immatricolati all'estero, con la sola esclusione dei ciclomotori non muniti di targa di riconoscimento e delle macchine agricole.

Come è noto, per l'articolo 24 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, si intendono per ciclomotori i veicoli a motore con due o tre ruote aventi cilindrata fino a 50 centimetri cubici, potenza fino a 1,50 CV, motore di peso non superiore a 16 chilogrammi e capacità di velocità su strada piana non superiore a 40 chilometri all'ora. Lo stesso articolo precisa che gli indicati requisiti devono tutti ricorrere congiuntamente: in difetto anche di uno solo di essi il veicolo va considerato come motociclo.

È noto, altresì, che i veicoli che posseggono le caratteristiche stabilite per la categoria dei ciclomotori non sono soggetti, per le disposizioni del succitato decreto presidenziale, all'obbligo di essere muniti di targa di riconoscimento.

Il testo originario del disegno di legge governativo escludeva i ciclomotori dall'obbligo assicurativo in via definitiva: in sede di esame del provvedimento da parte della Camera dei deputati si è manifestato invece un diverso orientamento, tendenzialmente favorevole ad includere anche questi veicoli, di così larga diffusione (nel 1968 circolavano 1.900.000 ciclomotori) nell'ambito di applicazione della nuova legge, in modo da garantire il risarcimento anche dei non pochi danni causati dalla loro circolazione. Si è tuttavia riconosciuto che, prima di attuare tale inclusione, sia opportuno attendere che venga regolamentato il problema relativo alla targatura dei ciclomotori, problema che da tempo è allo studio dei competenti organi governativi. Solo con la targatura, infatti, sarà possibile, in caso di incidenti una sicura identificazione dei veicoli coinvolti.

In questo ordine di idee si è confermato l'esonero dall'obbligo di assicurazione dei ciclomotori, ma condizionatamente alla permanenza dell'esonero degli stessi dall'obbligo di essere muniti di targa di riconoscimento. L'eventuale futuro assoggettamento a questo ultimo obbligo comporterà, quindi, automaticamente, per tutti i ciclomotori o per quelli tra essi che dovranno comunque essere muniti di targa, anche l'obbligo dell'assicurazione per la responsabilità civile inerente ai danni causati a terzi dalla loro circolazione. Di ciò dovrà essere tenuto conto nella formulazione del provvedimento che fosse in futuro adottato per introdurre l'obbligo della targa di riconoscimento, per provvedere in tale sede a stabilire i massimali di garanzia per l'assicurazione obbligatoria, che la tabella allegata al provvedimento non fissa, non contemplando la categoria dei ciclomotori.

Un rinvio dell'assoggettamento all'obbligo dell'assicurazione è previsto per i veicoli di proprietà dello Stato (art. 5, secondo comma).

Il disegno di legge governativo, pur non sancendo l'esonero di questi veicoli dall'obbligo di assicurazione, stabiliva che la regolamentazione della loro assicurazione avrebbe dovuto essere attuata con separato provvedimento legislativo. Tale soluzione non ha incontrato eccessivo favore, sostenendosi da più parti la necessità che anche i veicoli di proprietà dello Stato vengano immediatamente assoggettati all'obbligo di assicurazione, sia in considerazione delle dimensioni che ha assunto ormai la circolazione dei veicoli dello Stato, anche al di fuori dei veicoli con targa militare, sia per dare alle vittime degli incidenti causati da questi veicoli garanzia di più celere risarcimento, attraverso la sostituzione allo Stato debitore di un assicuratore non vincolato alla osservanza di particolari procedure amministrative, che allungano inevitabilmente i tempi della liquidazione del danno.

Tali istanze hanno trovato eco favorevole in sede di esame del provvedimento da parte della Camera dei deputati, dove si è ritenuto che la soluzione adottata originariamente nel disegno di legge, non comportan-

do alcun vincolo giuridico per il legislatore, non poteva ritenersi sufficiente a garantire che il principio dell'assoggettamento all'obbligo di assicurazione implicitamente affermato nel testo dell'art. 5 avrebbe trovato realizzazione. Con decisione, che merita conferma, anche i veicoli dello Stato sono stati quindi esplicitamente dichiarati soggetti all'obbligo di assicurazione, sia pure rinviandosi di qualche tempo la concreta attuazione della regola così stabilita, mediante la fissazione di un termine che è parso equo indicare nel 31 dicembre 1971.

La concessione di un tale termine è parsa necessaria per dare al Governo la possibilità di studiare approfonditamente la materia onde valutare se la disciplina stabilita in via generale per tutti i veicoli a motore sia adeguata anche per il settore dei veicoli di proprietà dello Stato o se essa debba essere integrata con disposizioni speciali per questo particolare settore. Speriamo che questo termine sia rispettato e che il Parlamento non si trovi di fronte a richiesta da parte del Governo di rinviare i modi di sospensione!

Oltre ai veicoli terrestri suindicati, il provvedimento (art. 2) assoggetta all'obbligo di assicurazione, con disposizione che non ha riscontro in alcuna altra legislazione straniera, i motoscafi e le imbarcazioni di stazza lorda non superiore a 25 tonnellate muniti di motore entro e fuori bordo di potenza superiore a 3 HP.

Dalla relazione al disegno di legge parrebbe che si siano intese assoggettare all'obbligo di assicurazione, oltre alle imbarcazioni adibite a servizio pubblico, le sole imbarcazioni da diporto; ma il testo della norma non sembra consentire la possibilità di escludere dal suo ambito di applicazione anche i natanti adibiti ad usi diversi (ad esempio, mercantili o di lavoro) che abbiano, beninteso, le caratteristiche sopra indicate.

Come è stato a suo tempo anche osservato dal CNEL tale ampia portata della norma in esame solleva qualche perplessità. Pur con questa riserva, si condivide nondimeno l'indirizzo di sancire l'obbligo di assicurazione anche per talune categorie di natanti in vista, soprattutto, del forte sviluppo dell'uso

di questi mezzi a scopo di diporto, che già oggi, specie nei periodi di grandi concentrazioni turistiche, costituiscono una fonte di pericolo non trascurabile per la pubblica incolumità.

Dopo aver stabilito il principio dell'obbligo di assicurazione e aver determinato i veicoli cui tale obbligo si riferisce, il provvedimento (agli articoli 1, 2 e 3) provvede a determinare le responsabilità che debbono essere obbligatoriamente assicurate, disponendo, innanzi tutto, in via generale, che per i veicoli terrestri ricadenti nell'ambito di applicazione della legge deve essere assicurata la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 2054 del cod. civ. e cioè la responsabilità nella quale, per i danni prodotti a persone non trasportate o a cose di proprietà di queste persone dalla circolazione dei predetti veicoli, possono incorrere il conducente e il proprietario del veicolo o, in luogo di quest'ultimo, l'usufruttuario o l'acquirente con patto di riservato dominio. Come si è già accennato, la responsabilità del conducente è coperta dall'assicurazione obbligatoria anche se la circolazione sia avvenuta *prohibente domino*, salvo, in questo caso, il diritto di rivalsa dell'assicuratore nei confronti del conducente responsabile. Questa soluzione, tenuto conto anche delle difficoltà di stabilire in molti casi se la circolazione è effettivamente avvenuta contro la volontà del proprietario, sembra preferibile a quella che dovrebbe essere altrimenti adottata di far intervenire per il risarcimento dei danni in questione l'istituendo Fondo di garanzia, anche se in questo modo, come è stato rilevato, si viene in definitiva a porre a carico del proprietario del veicolo — che è colui che di norma provvederà all'assicurazione — la garanzia assicurativa anche di casi di circolazione che, per l'articolo 2054, non danno luogo a sua responsabilità.

Per i veicoli adibiti ad uso pubblico, per gli autobus destinati ad uso privato, per i veicoli ad uso privato da noleggiare con conducente nonché per i veicoli adibiti al trasporto di cose autorizzati eccezionalmente al trasporto di persone, l'obbligo della assicurazione non è peraltro limitato alla responsabilità prevista dall'art. 2054 del cod.

civ., ma è esteso anche alla responsabilità per i danni causati ai trasportati, sia pure limitatamente ai danni da questi ultimi subiti nelle persone, e quindi con esclusione dei danni subiti nelle cose.

L'esclusione dall'obbligo di assicurazione dei danni causati alle persone trasportate per i veicoli diversi da quelli suindicati si giustifica per ragioni economiche, in considerazione del maggior onere che l'estensione dell'assicurazione obbligatoria anche a tali danni comporterebbe per gli utenti; meno convincente appare invece la considerazione, che pure si è addotta, che le persone trasportate affrontano scientemente i rischi del trasporto e si deve quindi presumere che valutino esse stesse la solvibilità del vettore a cui si affidano.

Anche per i natanti l'art. 2 limita l'obbligo dell'assicurazione alla sola responsabilità per i danni cagionati a terzi nella persona, salvo che si tratti di natanti adibiti a servizio pubblico per i quali è richiesta anche la copertura della responsabilità per i danni subiti, sempre nella persona, dai trasportati.

Dall'assicurazione obbligatoria ordinaria è esclusa la responsabilità per i danni che siano cagionati dalla partecipazione dei veicoli terrestri e dei natanti a gare o competizioni sportive nonchè alle relative prove: per la copertura di tale responsabilità è però previsto dall'art. 3 del provvedimento l'obbligo di stipulare una speciale assicurazione. Tale obbligo è posto a carico degli organizzatori delle gare o competizioni ed è esplicitamente stabilito che le stesse, anche se in circuiti chiusi, non possono essere autorizzate se non risulti l'avvenuta stipulazione dell'assicurazione in parola. Questa dovrà coprire la responsabilità dell'organizzatore e degli altri obbligati ai sensi delle disposizioni applicabili in tema di responsabilità nel campo delle competizioni e gare sportive, sia su strada che per acqua, per i danni arrecati alle persone o a cose, con esclusione, peraltro, dei danni prodotti ai partecipanti stessi e ai veicoli da essi adoperati.

La disposizione, che è in armonia con quanto previsto dall'articolo 4 della Convenzione di Strasburgo e dall'articolo 2, paragrafo 2

dell'annesso 1 alla stessa, non dà luogo a particolari rilievi.

A determinare il campo di applicazione dell'assicurazione obbligatoria per quanto attiene ai beneficiari provvede l'art. 4 il quale, in conformità ad una consolidata prassi assicurativa, esclude dal novero dei terzi, e quindi dei beneficiari dell'assicurazione obbligatoria, oltre, come è ovvio, alle persone assicurate ed alle persone trasportate (salvo, per queste ultime, i casi previsti dall'art. 1, ultimo comma, e dall'art. 2, secondo comma) alcune categorie di persone per le quali la comunanza di interessi o di convivenza con l'assicurato può giustificare la presunzione giuridica che il danno da esse subito si converta in danno al patrimonio dello stesso assicurato, o nei cui confronti vi è il timore di facili collusioni con l'assicurato per porre in essere sinistri non genuini o per inflazionare le conseguenze di un sinistro realmente accaduto. Tali esclusioni sono previste anche dall'art. 4 dell'annesso I alla Convenzione di Strasburgo.

In relazione alle disposizioni contenute nell'art. 1 è stato sollevato il dubbio che l'assicurazione obbligatoria non copra anche i danni dovuti a fatti dolosi del responsabile. A parere dello scrivente tale dubbio non risulta peraltro giustificato di fronte al testo del citato art. 1 che fa esplicito riferimento all'intero ambito della responsabilità prevista dall'art. 2054 del cod. civ., il quale non esclude certo i danni dolosamente causati. È perciò da ritenere che nei confronti del danneggiato non possa essere invocata la norma dell'articolo 1917 del codice civile che, per l'assicurazione della responsabilità civile, esclude dall'assicurazione i fatti dolosi dell'assicurato.

Particolare importanza nel sistema dell'assicurazione obbligatoria ha l'articolo 7, il quale stabilisce che l'obbligo di assicurazione deve essere comprovato attraverso un certificato rilasciato dall'assicurazione da cui risulti il periodo di validità dell'assicurazione, nonchè da un contrassegno recante tutti gli elementi idonei a stabilire la valida copertura del veicolo cui esso si riferisce, che dovrà essere rilasciato dall'assicuratore e che dovrà essere applicato sul parabrezza nello

stesso modo previsto per il contrassegno attestante l'avvenuto pagamento della tassa di circolazione.

Il conducente dovrà sempre avere con se il certificato di assicurazione, e dovrà esibirlo, quando richiesto, agli ufficiali, agenti e organi preposti alla polizia e alla vigilanza del traffico.

Per tutto il periodo di tempo indicato nel certificato di assicurazione (e ferma in ogni caso la proroga legale di cui all'articolo 1901, secondo comma, del Codice civile nel caso di mancato pagamento del premio) l'assicuratore è obbligato nei confronti dei danneggiati senza possibilità, per il disposto del successivo articolo 18, di far valere nei confronti di questi eventuali eccezioni contrattuali.

Le disposizioni contenute in quest'articolo sembrano idonee a consentire un efficiente controllo dell'adempimento dell'obbligo di assicurazione ed una pronta individuazione, in caso di sinistro, dell'assicuratore cui richiedere il risarcimento del danno. Non si ritiene, pertanto di dover formulare al riguardo particolari osservazioni.

Del pari, non si ritiene di dover formulare osservazioni sull'articolo 8 che riguarda l'ipotesi (frequente nel campo dei motoveicoli e delle autovetture) di passaggio della proprietà del veicolo da uno ad altro proprietario, e disciplina gli effetti dell'assicurazione obbligatoria nel caso di tale passaggio. La norma prevede che l'alienazione del veicolo comporti *ope legis* la cessione all'acquirente del contratto di assicurazione, a meno che l'alienante non chieda che tale contratto sia reso valido per altro veicolo di sua proprietà.

La soluzione adottata (che costituisce un temperamento tra quella prevista dall'articolo 1918 del codice civile e quella prevalente nella prassi contrattuale), escludendo qualsiasi possibilità di recesso da parte dell'assicuratore, è in armonia con l'obbligo fatto dall'articolo 11, ultimo comma, alle imprese assicuratrici di accettare tutte le proposte di assicurazione che siano loro sottoposte in conformità della legge: essa inoltre ha il vantaggio di realizzare un op-

portuno automatismo nel trasferimento della copertura assicurativa da un veicolo all'altro, garantendo la continuità della copertura predetta nei casi di trasferimento di proprietà dei veicoli.

Chiude il capo I del provvedimento l'articolo 9 che, rinviando all'apposita tabella allegata al disegno di legge, stabilisce i minimi di garanzia per i quali è obbligatoria l'assicurazione; si prevede la possibilità per il Governo di variare tali minimi quando ciò si rendesse necessario, tenuto conto delle risultanze dell'assicurazione obbligatoria, dell'indice generale dei prezzi di mercato e di quello delle retribuzioni desunte dalle rilevazioni dell'Istituto centrale di statistica.

In proposito si richiama quanto sopra detto circa le modificazioni apportate ai minimi in parola in sede di approvazione del disegno di legge da parte della Camera dei deputati.

Gli articoli da 10 a 17, contenuti nel capo II, disciplinano una materia di particolare importanza e delicatezza e cioè quella del controllo dello Stato sull'attività delle imprese assicuratrici cui è affidata la gestione del servizio dell'assicurazione obbligatoria. Non occorre sottolineare come il passaggio da un regime di assicurazione facoltativa ad un regime di assicurazione obbligatoria, con l'affidamento del relativo servizio alle imprese private, implichi la necessità di un potenziamento degli organi amministrativi di controllo sull'attività delle imprese stesse ed un rafforzamento del sistema legislativo e regolamentare che disciplina attualmente l'esercizio dell'assicurazione della responsabilità civile autoveicoli, al fine di assicurare il regolare funzionamento delle imprese o di meglio tutelare gli interessi degli utenti.

Il disegno di legge provvede a tale esigenza con una serie di disposizioni contenute, soprattutto, negli articoli da 11 a 16, di cui costituiscono necessaria integrazione gli articoli da 38 a 41.

L'articolo 11 stabilisce l'obbligo per le imprese di sottoporre le tariffe dei premi e le condizioni generali di polizza, prima di porle in applicazione, all'approvazione del

Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, al quale è affidato il compito di esaminarle nel merito e di valutarne la congruità e la validità tecnica.

Il sistema adottato ricalca quello già in atto per le assicurazioni sulla vita. Ogni impresa resterà, quindi, libera di formare una propria tariffa indicando i premi puri ed i caricamenti, così come resterà libera di stabilire proprie particolari condizioni contrattuali: la tariffa, insieme alle condizioni di polizza, dovrà tuttavia essere sottoposta alla preventiva approvazione del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato il quale, se non riterrà di approvarla, stabilirà altra tariffa che l'impresa sarà tenuta ad adottare obbligatoriamente per un periodo non inferiore ad un anno.

Tutte le modificazioni apportate alle tariffe e alle condizioni di polizza successivamente alla loro approvazione dovranno anche esse essere sottoposte, prima di poter essere adottate, al giudizio di merito del Ministero predetto, al quale è attribuito anche il diritto di chiedere alle imprese, di propria iniziativa, modificazioni alle tariffe approvate qualora, posteriormente alla loro approvazione, si siano verificate variazioni sensibili dei rischi: se l'impresa non ottempererà alla richiesta, il Ministero potrà provvedere a stabilire la nuova tariffa di obbligatoria adozione da parte dell'impresa stessa. È previsto, infine, che le tariffe stabilite di autorità dal Ministero siano inserite di diritto nei contratti di assicurazione con decorrenza dalla data di pubblicazione del relativo decreto ministeriale.

La disciplina stabilita dall'articolo 11 in materia di tariffe è integrata dalla norma contenuta nell'articolo 16 n. 2, dalla quale risulta che la tariffa, una volta approvata dall'autorità di controllo, diverrà obbligatoria per l'impresa che l'ha presentata, e cioè non potrà essere derogata nè in alto nè in basso, restando l'impresa libera, beninteso, di sostituirla con una nuova tariffa o di modificarla, previa però, sempre, l'approvazione ministeriale. La violazione di questi obblighi è sanzionata con la revoca dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività assicurativa

nel ramo della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli.

Al riguardo giova rilevare che in materia di tariffe tre scelte erano sostanzialmente possibili; quella di una tariffa unica, da stabilirsi autoritariamente dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato ed identica per tutte le imprese ammesse all'esercizio del ramo, quella di una tariffa aziendale a carattere concorrenziale, ma rigida, non suscettibile cioè di applicazioni commerciali discrezionali entro certi limiti, e quella, infine, di una tariffa aziendale concorrenziale con la possibilità di una più o meno ampia elasticità applicativa. Giustamente impostato sul requisito della assoluta rispondenza delle tariffe a presupposti tecnici, la cui validità deve essere preventivamente vagliata dagli organi governativi di controllo, il provvedimento non poteva risolvere il problema che con la soluzione adottata, che contempera la necessità di lasciare margine al gioco della libera concorrenza con l'esigenza di salvaguardare, nell'interesse degli stessi utenti, la sufficienza dei premi.

Le tariffe dovranno essere costruite con criteri strettamente tecnici desunti dalle esperienze e dalle rilevazioni statistiche aziendali le quali, a loro volta, dovranno trovare rispondenza e conferma nelle rilevazioni particolari e generali di mercato di cui disporrà l'autorità di controllo grazie al meccanismo previsto dall'articolo 14.

Una larga possibilità di concorrenza potrà tuttavia esercitarsi sia attraverso l'adozione di formule tariffarie e contrattuali diversificate, sia attraverso le economie dei costi di acquisizione, di gestione e di liquidazione, che si rifletteranno sul livello dei caricamenti, sia, infine, attraverso la bontà ed efficienza del servizio di liquidazione dei danni.

Ad evitare pericolosi eccessi concorrenziali stanno il preventivo controllo di merito sulle tariffe effettuato dal Ministero dell'industria, commercio e artigianato in sede di approvazione delle stesse, nonché l'obbligo fatto alle imprese di attenersi alle tariffe approvate, obbligo che varrà ad eliminare la pratica degli sconti antitecnici fi-

nora piuttosto diffusa sul mercato e fonte non ultima (ed anzi determinante) di recenti gravi inconvenienti e di non del tutto eliminate preoccupazioni.

L'impostazione adottata dal disegno di legge sembra, quindi, la più idonea ad assicurare al mercato il necessario equilibrio che è a sua volta il presupposto per la piena tranquillità degli utenti.

Sempre in relazione all'articolo 11 è da segnalare la disposizione contenuta nell'ultimo comma la quale obbliga le imprese ad accettare tutte le proposte di assicurazione che siano loro presentate in conformità della legge.

La disposizione è logica conseguenza dell'obbligo di assicurazione, essendo evidente come a tale obbligo debba corrispondere quello da parte di chi gestisce il servizio assicurativo di concedere l'assicurazione, quando l'utente sia disposto ad accettarne le tariffe e condizioni contrattuali.

La limitazione di libertà che ne deriva nei confronti delle imprese di assicurazione è, d'altra parte, notevolmente temperata dalla possibilità, accordato dallo stesso articolo 11 a queste imprese, di prevedere, secondo criteri che saranno stabiliti nel regolamento, premi maggiorati per i casi di rischi aggravati: con il regolamento dovranno essere altresì stabilite le modalità per l'assicurazione dei rischi non contemplati nelle tariffe approvate o che rivestano, per qualsiasi causa, sia soggettiva che oggettiva, carattere di particolarità o di eccezionalità.

La Camera dei deputati, in sede di approvazione del disegno di legge, ha inoltre opportunamente stabilito che, al fine di consentire all'assicuratore di poter adeguatamente valutare il rischio di cui si chiede la copertura, l'assicurato dovrà, all'atto della stipulazione del contratto, dichiarare all'assicuratore stesso il numero dei sinistri nei quali sia stato coinvolto nel biennio precedente ed indicare l'impresa presso la quale era precedentemente assicurato.

Alla disciplina delle tariffe si collega l'articolo 14 il quale, come si è già notato, è diretto a fornire al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato i mezzi idonei per assolvere ai suoi compiti in ordine

all'esame tecnico delle tariffe e alla loro approvazione. Il primo comma dell'articolo stabilisce che il Ministero dovrà procedere alla valutazione tecnica delle tariffe nei particolari casi indicati dall'articolo 11, sulla base delle risultanze di una rilevazione statistica annuale di tutti gli elementi utili per determinare l'andamento dei rischi assunti dalle imprese e, in particolare, sulla base dei dati statistici relativi ai premi acquisiti ed ai sinistri verificatisi in ciascun esercizio di competenza, rilevazione che dovrà essere effettuata dallo stesso Ministero.

Per consentire al Ministero l'acquisizione dei necessari elementi di rilevazione e la loro elaborazione il secondo comma dell'articolo prevede, poi, che una quota pari al 2 per cento di tutti i rischi assunti dalle imprese dovrà dalle stesse essere immessa in un « conto consortile » da tenersi, per conto comune delle stesse, dall'Istituto nazionale delle assicurazioni, il quale al termine di ogni esercizio dovrà fornire al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato tutti i dati desumibili dalla gestione di tale conto utili ai fini della rilevazione statistica di cui al primo comma.

Come avverte la relazione ministeriale al disegno di legge, non si tratta qui di una cessione di quota all'INA, del tipo di quella prevista dalle norme vigenti per il ramo vita; l'Istituto nazionale delle assicurazioni, quindi, resterà escluso da qualsiasi partecipazione alla sorte dei rischi, mentre nel ramo vita esso partecipa effettivamente, per la quota cedutagli, ai risultati economici del contratto.

Per effetto della disposizione in esame si avrà, invece, l'obbligatorio conferimento da parte di tutte le imprese di una quota pari al 2 per cento di ciascun rischio da esse assunto ad un « conto consortile », e cioè ad un conto di cui rimarranno titolari le stesse imprese. Tale conto sarà accreditato del 2 per cento dei premi acquisiti e sarà addebitato corrispondentemente, per una stessa quota, dei sinistri verificatisi.

L'INA avrà solo il compito di gestire il « conto consortile », i cui risultati andranno a favore o a carico delle imprese ad esso partecipanti.

La soluzione adottata dal provvedimento è diretta a permettere un efficiente controllo della validità tecnica delle tariffe dei premi; essa, infatti, darà la possibilità di seguire, attraverso la quota immessa nel « conto consortile », che funzionerà da « quota campione, l'andamento di ciascun rischio assunto dalle imprese e di acquisire così di prima mano e in modo diretto, con la sicurezza di disporre di elementi obiettivamente certi, tutti i dati necessari alla conoscenza dell'andamento tecnico dell'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati da veicoli a motore.

L'introduzione del sistema ha però determinato serie preoccupazioni per l'aggravio di lavoro, e quindi per l'appesantimento degli oneri amministrativi e, di riflesso, dei caricamenti sul premio puro (premio tecnico), che comporteranno la necessità per le imprese di fornire all'INA, quale gestore del « conto consortile », tutti gli elementi relativi ai premi acquisiti ed ai sinistri pagati e quella per l'INA di conglobare i dati di insieme. Di tali preoccupazioni si dovrà tener conto in sede di compilazione del regolamento di esecuzione, il quale, nel determinare le modalità per la cessione, dovrà contemperare l'esigenza di garantire il raggiungimento degli scopi cui la disposizione in esame è preordinata con quella di ricorrere a mezzi di attuazione semplici, ciò che, con le moderne attrezzature meccanografiche ed elettroniche di cui dispongono o possono disporre le imprese di assicurazione, non dovrebbe essere troppo difficile.

Le disposizioni contenute negli articoli 12, 13 e 15 del Capo II non danno luogo a particolari osservazioni.

Tali disposizioni sono dirette ad apportare importanti innovazioni sia all'attuale disciplina delle garanzie finanziarie che devono essere prestate dalle imprese di assicurazione (soprattutto attraverso la regolare costituzione, in misura sufficiente, delle riserve tecniche, e cioè della riserva premi, e della riserva sinistri, e la copertura di tali riserve con attività di natura reale o di pronto e sicuro realizzo), sia al vigente sistema del controllo sui bilanci e sulle gestioni, allo sco-

po di porre l'autorità di controllo in grado di rilevare dai bilanci con immediatezza eventuali sintomi o situazioni di squilibrio e di intervenire con rapidità imponendo l'adozione delle misure necessarie.

L'articolo 16 è invece diretto ad aggiungere, per il settore delle assicurazioni della responsabilità civile per i danni causati dagli autoveicoli, alle sanzioni già previste dalla vigente legislazione in caso di irregolarità di funzionamento delle gestioni assicurative, la sanzione della revoca dell'autorizzazione all'esercizio. Tale sanzione è prevista per ipotesi determinante, le quali tutte concretano o una irregolarità di funzionamento o un comportamento incompatibile con le funzioni affidate dalla legge alle imprese assicuratrici.

A tutela del diritto delle imprese è previsto che la revoca della autorizzazione non possa essere disposta se non dopo che sia stata sentita la Commissione consultiva per le assicurazioni private: opportunamente, la Camera dei deputati ha altresì precisato che l'impresa interessata ha diritto di presentare le proprie controdeduzioni, che devono essere esaminate prima di prendere il grave provvedimento.

L'articolo 17, infine, detta norme per il trasferimento volontario del portafoglio afferente le assicurazioni della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli: la disciplina che viene stabilita è in armonia con quanto previsto dall'articolo 1902 del codice civile e dall'articolo 88 del testo unico delle leggi sull'esercizio delle assicurazioni private 13 febbraio 1959, n. 449, e rafforza quanto già disposto in materia dagli articoli 127 e 128 del vigente regolamento approvato con regio decreto 4 gennaio 1925, n. 63.

Come già accennato, al complesso delle disposizioni contenute in questo capo II si ricollegano strettamente, integrandole, quelle dettate negli articoli da 38 a 41 con le quali, in considerazione dei nuovi e maggiori compiti che deriveranno dall'introduzione dell'assicurazione obbligatoria per la autorità di controllo sull'attività assicurativa e dell'esigenza, di rafforzare e rendere più penetrante tale controllo, si prevede a

potenziare l'organo statale preposto al controllo stesso, elevando a Direzione generale l'attuale Ispettorato delle assicurazioni private presso il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato e istituendo presso detto Ministero un nuovo apposito ruolo tecnico ispettivo.

Non occorre sottolineare, a questo proposito, come l'introduzione dell'obbligo dell'assicurazione a carico e rispettivamente a favore di così vaste categorie di cittadini e la connessa approvazione amministrativa delle tariffe dei premi e delle condizioni generali di polizza comportino la pratica garanzia del risultato ed il fondato affidamento che il medesimo non verrà mai meno per gli aventi diritto. In nessuna circostanza, pertanto, tale affidamento dovrà essere deluso.

Di conseguenza, se non è necessario trasformare il vigente regime di controllo di solvibilità in un vero e proprio controllo di gestione, occorre tuttavia fare tutto il possibile perchè il controllo stesso divenga, in regime di obbligatorietà, più pronto, più efficace e più penetrante rispetto a quello che l'attuale legislazione e l'attuale struttura degli uffici preposti consentono di esercitare. Tale controllo deve essere soprattutto diretto, da un lato, a garantire il rispetto effettivo delle tariffe (senza di che l'approvazione preventiva delle medesime non avrebbe ragione d'essere) e, dall'altro, ad assicurare il calcolo prudente e l'effettiva costituzione di adeguate riserve tecniche, che rappresentano, come è ben noto, il fulcro della solvibilità delle imprese assicuratrici.

* * *

Il capo III, che comprende gli articoli da 18 a 30, disciplina le condizioni e le modalità per il risarcimento dei danni dettando diverse norme a carattere innovativo dirette a completare e a rafforzare la tutela del terzo danneggiato, senza pregiudizio per la posizione dell'assicuratore.

Una prima importantissima innovazione è apportata dal primo comma dell'articolo 18, il quale, in armonia a quanto previsto dall'articolo 6, paragrafi 1 e 8 dell'Annes-

so I alla Convenzione di Strasburgo, dispone che l'assicuratore della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione di veicoli a motore è tenuto, in forza del contratto — nei limiti, beninteso, delle somme assicurate — direttamente nei confronti del terzo danneggiato.

Viene in tal modo attribuita al terzo danneggiato azione diretta nei confronti dell'assicuratore per il risarcimento del danno subito, modificandosi su questo punto la vigente disciplina dell'assicurazione della responsabilità civile.

L'innovazione è giustificata da evidenti ragioni consequenziali all'adozione della obbligatorietà dell'assicurazione; del resto il nostro ordinamento conosce un altro caso di attribuzione alla vittima di azione diretta, caso che è previsto e disciplinato dall'articolo 1015 del Codice della navigazione relativo alla responsabilità per i danni causati da aeromobile ai terzi alla superficie. Giova inoltre rilevare che lo stesso articolo 1917 del Codice civile prevede che l'assicuratore possa pagare direttamente al terzo danneggiato e debba farlo quando ne sia richiesto dall'assicurato, il che ha portato come conseguenza che già oggi, nella comune prassi assicurativa, i danneggiati trattano direttamente per il risarcimento del danno in sede stragiudiziale con l'assicuratore del responsabile.

In armonia con il principio cui si informa la legge di assoggettare ad una comune disciplina i contratti della responsabilità civile sia per la parte obbligatoria che per la parte facoltativa, l'articolo 18 stabilisce che l'azione diretta è esercitata dal danneggiato per il risarcimento di tutti i danni subiti (naturalmente entro i limiti di somma per cui è operante la copertura assicurativa), anche se il danno ecceda la somma minima per la quale è obbligatoria l'assicurazione. In tal modo si consegue anche il risultato pratico di evitare duplicazioni di azioni e di giudizi per il risarcimento del danno conseguente ad uno stesso sinistro.

Sempre nell'articolo 18, al secondo comma, è contenta una seconda radicale innovazione rispetto all'ordinamento vigente. Viene infatti stabilito che, fino alle somme

minime per cui è obbligatoria l'assicurazione, l'assicuratore non potrà opporre al danneggiato eccezioni contrattuali nè clausole, quali le clausole di « franchigia », che prevedono l'eventuale contributo dell'assicurato al risarcimento del danno. Clausole del genere, pertanto, sono lecite, ma non potranno operare che nel rapporto interno tra assicurato ed assicuratore.

La stessa relazione al disegno di legge riconosce come il suddetto principio costituisca una limitazione sensibile ai diritti dell'assicuratore. In un sistema che è diretto a garantire alle vittime della circolazione stradale il risarcimento del danno subito attraverso l'obbligo per gli utenti di veicoli a motore di assicurarsi per la loro responsabilità, non è tuttavia pensabile che la soddisfazione dei diritti della vittima vengano fatti dipendere dalla validità e dall'efficacia dello strumento contrattuale o possano trovare limitazioni nelle pattuizioni intervenute tra assicurato ed assicuratore.

Se non si adottasse la soluzione prevista dal secondo comma dell'articolo 18, si renderebbe necessario di prevedere, per i casi in cui, pur essendo stata stipulata l'assicurazione, questa al momento del sinistro risulti invalida od inefficace, l'intervento del « Fondo di garanzia », soluzione questa, che non appare però nè praticamente consigliabile, nè equa essendo, chiaro che una cosa è l'inesistenza di assicurazione ed altra cosa invece l'esistenza di un'assicurazione, sia pure non efficace. In questo secondo caso vi è infatti un assicuratore che ha percepito un premio o ha comunque diritto a percepirlo e che si è impegnato, attraverso il rilascio all'assicurato del certificato di cui all'articolo 7, alla copertura assicurativa per tutto il periodo di tempo indicato nel certificato stesso: non sarebbe pertanto giusto che l'onere di eventuali sinistri venisse fatto ricadere, attraverso l'accollo al fondo di garanzia, sulla collettività delle imprese.

Va d'altra parte tenuto presente che il rigore della disposizione è notevolmente attenuato dal riconoscimento a favore dell'assicuratore di un diritto di rivalsa verso l'assicurato, nella misura in cui l'assicuratore

stesso avrebbe avuto contrattualmente diritto di rifiutare o ridurre le proprie prestazioni.

Terza innovazione assai importante è, infine, quella introdotta con l'articolo 24, che dà al giudice civile e penale di primo grado la facoltà di assegnare, sia in fase istruttoria che in fase di giudizio, al danneggiato che in conseguenza del sinistro venga a trovarsi in stato di bisogno e ne faccia richiesta, una anticipazione sulla liquidazione definitiva del danno. Il giudice, prima di assegnare l'anticipazione, dovrà sentire le parti e procedere ad un accertamento, sia pure sommario, della responsabilità a carico del conducente del veicolo. L'anticipazione non potrà superare i quattro quinti della presumibile entità del risarcimento che sarà liquidato con la sentenza. L'assegnazione è disposta dal giudice con ordinanza immediatamente esecutiva, ma è revocabile con la sentenza di merito.

La relazione al disegno di legge precisa che il provvedimento di cui sopra non è classificabile come condanna al pagamento di una provvisoria — istituto, questo, previsto e disciplinato dagli articoli 278 del Codice di procedura civile e 428 del Codice di procedura penale e che ha come presupposto un completo accertamento della sussistenza del diritto a risarcimento — ma va inquadrato tra i provvedimenti di urgenza, dei quali ha tutti i presupposti, quali il *fumus boni iuris* ed il *periculum in mora*.

Questa impostazione, sulla quale sono state espresse perplessità e riserve in sede di esame del provvedimento da parte del CNEL, è stata condivisa dalla Camera dei deputati, la quale non ha quindi ravvisato nell'articolo 24 alcuna violazione dei principi cui si informano le disposizioni che disciplinano nel nostro ordinamento la concessione di una provvisoria.

Si può concordare su questa opinione, ma si deve osservare che se anche il provvedimento fosse da qualificarsi come attribuzione di una « provvisoria » la legittimità della norma in questione non verrebbe meno, non essendo ravvisabile in essa un contrasto con alcun precetto costituzionale. Il problema è, quindi, piuttosto di opportu-

nità: si tratta, cioè di valutare se i benefici che deriveranno dalla norma siano tali da compensare gli inconvenienti cui la sua applicazione potrà dare luogo. Ora, da questo punto di vista deve riconoscersi che la norma è diretta a soddisfare una esigenza obiettivamente esistente e fortemente sentita dalla pubblica opinione.

Sono frequenti, infatti, i casi in cui l'infortunato a seguito di incidente stradale non è più in condizione di lavorare: il suo guadagno, quindi, si arresta anche per lungo tempo, mentre egli deve sostenere spese, sovente molto cospicue, per medici, medicinali, ospedali, apparecchi, eccetera. La lunga durata dei giudizi per il risarcimento del danno da incidenti della strada, i quali si svolgano normalmente, in sede civile come in sede penale, attraverso più gradi di giurisdizione; allontana nel tempo il pagamento dell'indennizzo. In queste condizioni la assegnazione immediata di una somma a titolo di anticipazione sull'indennizzo definitivo può, in molti casi, giungere provvidenziale per sopperire a situazioni di estremo penoso disagio economico.

Non può contestarsi, quindi, la validità della *ratio legis* dell'articolo in esame sul piano umano e sociale, anche se può apparire eccessiva la larghezza con la quale la liquidazione provvisoria d'acconto è stata consentita (fino a quattro quinti del previsto ammontare del risarcimento) ed anche se non può negarsi che, nonostante le cautele di cui il nuovo istituto è circondato e la prudenza con cui certamente operano i giudici, esiste il pericolo che l'applicazione della norma dia luogo ad un aggravamento di costi di gestione dei sinistri, per la difficoltà di recuperare l'anticipazione nei casi in cui l'ordinanza sia revocata e per l'incentivo che ne potrebbe derivare all'instaurazione di giudizi che non sarebbero altrimenti proposti.

Tali inconvenienti, tuttavia, avrebbero potuto essere notevolmente attenuati se si fosse prevista, come del resto la stessa legge comune consente nella specifica materia del risarcimento del danno da fatto illecito (articolo 2057 del Codice civile), la possibilità di concedere l'anticipazione sotto forma di

una rendita giornaliera anziché con il versamento di una somma capitale. Una tale possibilità, affidata al prudente criterio discrezionale del giudice, ridurrebbe infatti notevolmente l'accennato pericolo di mancato recupero della somma anticipata nel corso del giudizio in caso di sentenza assolutoria del responsabile.

Sempre per quanto concerne la norma in esame, si rileva, infine, che la Camera dei deputati ha apportato al testo originario del disegno di legge alcune modificazioni integrative dirette a stabilire che all'assegnazione provvisoria possono provvedere — oltre al giudice istruttore del quale solamente si faceva menzione nella prima formulazione — anche il tribunale nel corso del giudizio ed il pretore, sia nel corso dell'istruzione che del giudizio. La modificazione è giustificata, anche se la formulazione adottata può dare adito a qualche perplessità circa l'individuazione del giudice, civile o penale, e soprattutto dell'« organo del giudice » stesso, competente a provvedere nei vari casi.

Sempre nel capo III sono contenute le disposizioni (articoli 19, 20, 30 e 31) che istituiscono il « Fondo di garanzia per le vittime della strada » e ne disciplinano i compiti e le modalità di funzionamento.

Come già si è detto, il Fondo costituisce lo strumento mediante il quale si realizza quella indefettibilità di risarcimento che il provvedimento intende garantire e che la sola istituzione dell'obbligo di assicurazione non sarebbe sufficiente a realizzare. Malgrado le sanzioni previste dalla legge e i sistemi di controllo dalla stessa stabiliti, non mancheranno certamente casi di scopertura di assicurazione, nè mancheranno anche per l'avvenire casi nei quali il conducente, anche se assicurato, cercherà di sottrarsi alla propria responsabilità con la fuga restando non identificato. Di qui, la necessità di garantire alle vittime il risarcimento del danno anche nei predetti casi, in conformità a quanto stabilito in proposito dalla Convenzione di Strasburgo. A tale risarcimento provvederà appunto, secondo quanto disposto dall'articolo 19, l'istituendo « Fondo di garanzia per le vittime della strada ».

L'intervento del Fondo non è peraltro limitato ai casi di danni causati da veicoli non coperti di assicurazione o non identificati; a carico del Fondo è, infatti, posto anche il risarcimento dei danni causati da veicoli che, al momento del sinistro, risultino sì assicurati, ma presso una impresa la quale, a tale momento, si trovi in stato di liquidazione coatta con dichiarazione di insolvenza o vi venga posta successivamente (articolo 19, lettera c).

L'estensione dell'intervento del Fondo anche al caso di insolvenza dell'impresa assicuratrice non ha mancato di sollevare perplessità, in quanto si viene in tal modo a stabilire un obbligo di solidarietà a carico di tutte le imprese di assicurazione e nei confronti di ciascuna di esse, introducendo nel nostro ordinamento un principio di indubbia eccezionalità. Occorre, infatti, tener presente che, come si dirà meglio più avanti, il Fondo trae i mezzi finanziari per l'attuazione dei suoi compiti da un contributo speciale a carico di tutte le imprese assicuratrici esercenti l'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli.

È evidente, tuttavia, che la legge sarebbe gravemente manchevole se imponendo l'obbligo dell'assicurazione come strumento per garantire alle vittime della strada il risarcimento dei danni subiti, non curasse anche di garantire la indefettibilità della prestazione assicurativa, sia nei confronti degli utenti tenuti ad assicurarsi che nei confronti dei danneggiati. Di qui la necessità di provvedere anche per il caso di insolvenza dell'assicuratore esigenza che, con l'istituzione del Fondo di garanzia, trova il suo logico mezzo di soddisfacimento nell'intervento del Fondo stesso per il risarcimento dei danni cui avrebbe dovuto far fronte la impresa insolvente.

Va considerato, d'altra parte, che il più esteso ed efficiente controllo che sarà istituito sulle imprese assicuratrici con l'entrata in vigore della assicurazione obbligatoria porrà l'autorità di vigilanza in condizione di avvertire tempestivamente i sintomi di eventuali situazioni di irregolare funzionamento di una impresa e di intervenire

immediatamente per imporre le misure idonee a rimuovere tale situazione, così da rendere estremamente improbabili casi di dissesto.

Va ancora aggiunto che anche in altri paesi a regime di assicurazione obbligatoria si è in via di adottare soluzioni analoghe a quelle previste dal provvedimento in esame: nella Germania occidentale sono state anzi le stesse imprese di assicurazione che hanno preso l'iniziativa di costituire tra loro un fondo di solidarietà, impegnandosi verso il governo a riparare alle conseguenze di eventuali dissesti di una impresa.

Ciò premesso, passando ad illustrare la struttura e il funzionamento del « Fondo di garanzia delle vittime della strada », si rileva innanzi tutto che esso è costituito come gestione autonoma dell'Istituto nazionale delle assicurazioni ed è sottoposto al controllo del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato (articolo 19, primo comma ed articolo 20, primo comma).

Come si è già accennato, il Fondo (articolo 31) è alimentato con un contributo a carico delle imprese di assicurazione, ragguagliato ad una percentuale dei premi dell'assicurazione di responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore: tale contributo è fissato per il primo anno nel 3 per cento, e potrà essere variato nella misura in relazione ai risultati della gestione del Fondo, per decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, ma sempre nel limite massimo del 3 per cento.

Alla liquidazione al danneggiato dei danni a suo carico il Fondo non provvede direttamente, ma avvalendosi delle stesse imprese di assicurazione, alcune delle quali saranno all'uopo designate dal Ministero per le singole regioni o gruppi di regioni del territorio nazionale (articolo 20, secondo comma). Le imprese designate provvederanno per un triennio a risarcire i danni verificatisi nel territorio di loro competenza: esse sono tenute ad anticipare le somme necessarie, salvo successivo rimborso da parte della gestione autonoma del Fondo (articolo 20, ultimo comma), sulla base di convenzioni da stipularsi con l'Istituto nazionale delle assi-

curazioni e da approvarsi dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato. Viene in tal modo evitato che il Fondo debba costituirsi una onerosa organizzazione per la liquidazione dei danni.

L'articolo 30 stabilisce che le imprese designate debbono tenere una separata gestione dei sinistri pagati per conto del Fondo, sotto la vigilanza del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, e debbono trasmettere alla gestione autonoma del Fondo, il relativo rendiconto.

Il danneggiato, per conseguire il risarcimento, ha azione diretta da esercitarsi nei confronti dell'impresa designata per la regione in cui si è verificato il sinistro (articolo 19, terzo comma): alla impresa che ha risarcito il danno è accordata azione di regresso contro il responsabile del danno per il recupero delle somme pagate e dei relativi interessi e spese, ad eccezione, naturalmente, del caso di intervento in sostituzione di altra impresa posta in stato di liquidazione coatta, per il quale è accordata soltanto la surrogazione nei diritti sia del responsabile assicurato che del danneggiato verso l'impresa in liquidazione coatta (articolo 29), con gli stessi privilegi stabiliti a favore dei medesimi.

La soluzione adottata con le disposizioni sopra riassunte non è certamente l'unica possibile, ma essa ha il vantaggio di evitare la costituzione di un pesante organismo burocratico, garantendo con la utilizzazione delle attrezzate organizzazioni delle imprese private la funzionalità del servizio.

Tra le altre disposizioni contenute nel capo III vanno segnalate quelle dettate dall'articolo 22 il quale, allo scopo di favorire accordi transattivi per la liquidazione del danno e di evitare, per quanto possibile, azioni giudiziarie, stabilisce, per tutte le azioni di risarcimento di danno derivanti da incidenti causati dalla circolazione dei veicoli e natanti per cui è obbligatoria l'assicurazione, la improponibilità dell'azione prima che siano decorsi sessanta giorni da quello in cui si stata inoltrata all'assicuratore o all'impresa designata, a seconda dei casi, richiesta di risarcimento. La norma (il cui testo è stato modificato dalla Camera dei

deputati che ha ridotto il termine di improponibilità dell'azione a 60 giorni dai 90 originariamente previsti) si ispira alle analoghe disposizioni già esistenti in materia di azioni di risarcimento di danno nei confronti delle Ferrovie dello Stato e in materia di infortuni sul lavoro, per le azioni promosse nei confronti dell'INAIL. Essa sarà certamente utile per evitare che i costi di gestione siano aggravati, come oggi accade, da troppe citazioni, frettolose ed inutili.

In tema di risarcimento del danno vanno altresì segnalate le norme contenute nel secondo comma dell'articolo 19 e nell'articolo 21, che stabiliscono talune limitazioni per il risarcimento dei danni a carico del Fondo di garanzia.

In particolare, l'articolo 19, secondo comma, dispone che sono a carico del Fondo solo i danni subiti dalle vittime nella persona, con esclusione dei danni alle cose, salvo che nel caso di intervento in sostituzione di una impresa posta in liquidazione coatta, nel qual caso sono risarcibili anche i danni alle cose quando, peraltro, si tratti di danno il cui ammontare superi le lire 100.000 e limitatamente alla parte di danno eccedente tale ammontare.

L'articolo 21, a sua volta, limita ulteriormente il risarcimento dei danni causati alle persone da veicoli non identificati, stabilendo che, in questo caso, il risarcimento è dovuto solo se dal sinistro sono derivate la morte, o una inabilità temporanea superiore a 90 giorni, o una inabilità permanente superiore al 20 per cento. Il risarcimento è inoltre limitato, in ogni caso ad una somma massima di 15 milioni di lire per ogni persona sinistrata, nel limite di 25 milioni per ogni sinistro. A proposito di questi limiti di somma si deve peraltro rilevare che, a seguito della maggiorazione apportata dalla Camera dei deputati ai massimali dell'assicurazione obbligatoria, anch'essi avrebbero dovuto essere elevati. I limiti in parola erano stati infatti originariamente stabiliti nelle stesse misure dei massimali previsti per le autovetture ad uso privato, massimali che sono stati portati a 15 milioni di lire per persona sinistrata e a 25 milioni di lire per sinistro.

Lo stesso articolo 21, accogliendo un principio da tempo sostenuto dalla dottrina, stabilisce, sempre per il caso di danno provocato da veicolo non identificato, che per determinare il reddito del danneggiato da assumere a base del calcolo dell'indennizzo deve aversi riguardo al reddito fiscale di lavoro denunciato dal danneggiato stesso e accertato nei suoi confronti ai fini dell'imposta complementare sul reddito.

L'originario testo del disegno di legge faceva riferimento anche ai redditi « misti » di capitale e lavoro: tale riferimento è stato peraltro eliminato dalla Camera dei deputati, probabilmente per il timore che esso potesse far sorgere il dubbio che per determinare il guadagno del danneggiato debba prendersi in considerazione anche il reddito proveniente dall'impiego di capitali, cumulandolo con quello di lavoro derivante dall'esercizio dell'attività svolta con tali capitali. In effetti, in caso di redditi misti vale il principio, affermato dalla giurisprudenza, che occorre procedere alla separazione del reddito attribuibile ad impiego di capitali da quello derivante da attività lavorativa, tenendo presente che il danno alla persona non incide, salvo casi particolari che debbono essere oggetto di specifica, accurata indagine da parte del giudice, sulle possibilità di reddito dei capitali. È quindi comprensibile la preoccupazione che ha indotto alla modificazione del terzo comma dell'articolo 21, anche se forse tale preoccupazione è stata sopravvalutata. La disposizione, infatti, non ha altro scopo che quello di fissare il principio che il danneggiato non può pretendere di farsi riconoscere un reddito superiore a quello da lui denunciato agli effetti fiscali: a tale fine si è dovuto naturalmente tener conto che, in caso di redditi da esercizio di imprese, la denuncia fiscale ha per oggetto un reddito « misto » indicato nel suo complessivo ammontare nel quale è inclusa anche la parte attribuibile all'attività lavorativa ed assumibile a base della determinazione dell'indennizzo.

In relazione alla modificazione apportata sarà comunque opportuno inserire nel regolamento di esecuzione della legge una norma che, chiarendo la portata della disposizione

in esame, eviti che essa possa essere intesa nel senso che il diritto a risarcimento compete solo ai danneggiati che siano titolari di solo reddito di lavoro.

Nel valutare le disposizioni dettate con i succitati articoli 19, secondo comma, e 21, deve essere tenuto presente quanto a proposito delle limitazioni con essi poste, è detto nella relazione al disegno di legge. Si tratta, in effetti, di limitazioni giustificate sia dall'opportunità, anche economica, di mantenere l'intervento del Fondo nei limiti di quei danni per i quali, sul piano umano, più avvertito è il bisogno di ristoro, sia, per quanto riguarda più particolarmente il risarcimento dei danni provocati da investitore non identificato, dall'esigenza di evitare che tale intervento, disposto unicamente su un piano di umana solidarietà, diventi facile occasione per frodi o speculazioni a danno della collettività degli utenti di veicoli a motore.

Sempre nel quadro delle disposizioni recate dal capo III, va anche segnalata la modificazione apportata dalla Camera dei deputati all'articolo 27 che stabilisce i criteri da seguire nel caso in cui nel sinistro siano state danneggiate più persone ed il risarcimento dovuto al responsabile superi la somma assicurata. La Camera dei Deputati ha integrato la formulazione originaria della disposizione, stabilendo che l'assicuratore o l'impresa designata, a seconda dei casi debbono, prima di procedere al pagamento dell'indennizzo, attendere 30 giorni e, qualora abbiano pagato soltanto ad alcune delle persone danneggiate, sono liberati verso gli altri danneggiati solo se abbiano effettuato il pagamento ignorando l'esistenza di questi ultimi, pure avendone ricercato l'identificazione con la normale diligenza.

La modificazione è stata giustificata con l'opportunità di evitare possibili collusioni, essa potrà, tuttavia, creare in certi casi serie difficoltà agli assicuratori ritardando inoltre la liquidazione degli indennizzi.

A molte obiezioni, infine, ha dato luogo l'articolo 28 il quale, al primo comma, elenca tassativamente una serie di spese e di prestazioni da comprendersi nell'indennizzo a

favore del danneggiato e stabilisce che di tali spese gli ospedali e gli enti pubblici che le abbiano erogate possono, qualora il danneggiato non sia assistito da assicurazione sociale obbligatoria, chiedere il rimborso direttamente all'assicuratore del responsabile, il quale è tenuto a soddisfare la richiesta, sempre che questa intervenga prima che egli abbia pagato il risarcimento al danneggiato. Al riguardo, si è peraltro rilevato che siffatta disposizione è del tutto pleonastica, non essendovi dubbio che le spese da essa indicate rientrano nei titoli di danno emergente per i quali il danneggiato può richiedere il risarcimento ai sensi degli articoli 2056 e 1223 del codice civile, ed essendo altresì già pacifico, sulla base delle vigenti disposizioni, il diritto per gli ospedali e per gli enti pubblici che abbiano anticipato le spese in questione di chiederne il pagamento direttamente agli assicuratori della responsabilità civile dell'autore del danno (quando, si intende, tale responsabilità ricorra a norma dell'articolo 2054 del codice civile), avvalendosi dell'articolo 2900 del codice civile.

Sempre l'articolo 28, negli altri suoi tre commi, detta norme intese a facilitare l'esercizio dell'azione surrogatoria che nel vigente ordinamento compete, nei confronti di responsabili di incidenti stradali, agli enti gestori delle assicurazioni sociali per il recupero delle somme spese per le prestazioni erogate in dipendenza di tali incidenti ai propri assistiti.

Le disposizioni in parola traggono origine dalle difficoltà, ripetutamente prospettate dagli enti interessati, in cui questi enti si trovano attualmente di esercitare tempestivamente il loro diritto di surroga contro i responsabili. Non si può tuttavia sottacere che gli adempimenti che esse imporranno alle imprese assicuratrici (obbligo di farsi rilasciare dal danneggiato una dichiarazione da cui risulti se egli sia o meno assistito da assicurazione sociale obbligatoria; obbligo, in caso affermativo, di informare l'ente gestore di detta assicurazione; obbligo, infine, di accantonare le somme ritenute idonee per soddisfare il credito di quest'ultimo nel caso in cui l'impresa intenda corrispondere alla

vittima l'indennizzo prima che siano trascorsi 45 giorni), graveranno inevitabilmente sulla liquidazione dei sinistri da parte di dette imprese, anche in termini di costo e creeranno intralci che ritarderanno il pagamento degli indennizzi alle vittime, in contrasto con le finalità che la legge persegue.

Si segnala, infine, che la disposizione di cui alla seconda parte dell'ultimo comma dell'articolo non figurava nell'originario testo del disegno di legge ed è stata introdotta per iniziativa della Camera dei deputati. Può essere avanzata, tuttavia, qualche riserva sull'opportunità della norma, dal momento che gli interessi degli enti gestori di assicurazioni sociali in ordine all'azione di surroga sembrano già adeguatamente tutelati dal disposto del terzo comma dell'articolo 1916 del codice civile.

* * *

Nel capo IV del disegno di legge sono raccolte le disposizioni (articoli 32 e 33) relative alle sanzioni, di carattere penale ed amministrativo, comminabili nei confronti di chi non adempie all'obbligo di assicurazione o, pur avendovi adempiuto, circoli senza essere munito del certificato di assicurazione o senza tenere esposto il contrassegno in modo ben visibile e nel posto prescritto. Tali sanzioni appaiono opportune ed adeguate; si sarebbe forse potuto utilmente integrarle prevedendo una sanzione contravvenzionale anche nei confronti di chi, pur avendo stipulato un contratto di assicurazione, circoli senza aver pagato il relativo premio.

* * *

Completano, infine, il disegno di legge le disposizioni finali e transitorie contenute nel capo V (articoli 34 e 41). Già si è accennato all'articolo 36, che riduce dal 10 per cento al 5 per cento l'aliquota dell'imposta di assicurazione sui contratti di assicurazione di responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore, al fine di alleggerire il costo globale di detta assicurazione.

Tra le altre disposizioni, contengono vere e proprie norme transitorie l'articolo 34 (che

disciplina l'adeguamento al nuovo regime di assicurazione obbligatoria dei contratti in corso al momento in cui entrerà in vigore l'obbligo di assicurazione) e l'articolo 35 (relativo all'adeguamento da parte delle imprese delle cauzioni legali al 40 per cento dell'ammontare dei premi).

Particolare importanza rivestono le disposizioni dell'articolo 31 che prevede l'intervento del Fondo di garanzia anche a favore dei danneggiati aventi diritto al risarcimento nei confronti di assicurazioni presso imprese che si trovino già in stato di liquidazione coatta con dichiarazione di insolvenza al momento in cui la legge entrerà in vigore, sempre che, si intende, i danneggiati stessi non siano già stati risarciti dal responsabile assicurato. In quest'ultimo caso, potrà agire nei confronti del Fondo l'assicurato per conseguire il rimborso di quanto pagato al danneggiato. Il ricorso al Fondo è consentito solo se il credito è stato regolarmente ammesso al passivo della liquidazione coatta e per la sola quota del credito stesso che non venga soddisfatta con la prima distribuzione dell'attivo dell'impresa in liquidazione alla quale il creditore sia stato ammesso a partecipare. In ogni caso, l'intervento del Fondo non può superare i massimali stabiliti per l'assicurazione obbligatoria, o, se inferiori, i massimali di contratto. Sono escluse dal risarcimento le prime 100 mila lire di danno alle cose, i danni di questa natura inferiori al predetto importo non saranno quindi affatto risarciti mentre lo saranno i danni che superino l'importo stesso, senza che in questo caso (a differenza di quanto stabilito all'articolo 21) ai fini del risarcimento si possano dedurre le prime 100.000 lire di danno. La ragione di questa differenza di regime non appare in vero giustificata.

Come si è già avvertito, con la disposizione in esame si intende venire incontro, in particolare, alle vittime di un dissesto di imprese di assicurazione che si è purtroppo verificato negli scorsi anni e di cui ancora permangono gli effetti.

Delle disposizioni contenute negli articoli 38, 39, 40 e 41 già si è detto sopra. L'articolo 42 riguarda il regolamento di esecuzione del-

la legge: con emendamento opportunamente inserito dalla Camera dei deputati è stato stabilito un preciso termine per la sua emanazione (sei mesi dalla pubblicazione della legge).

L'articolo 43, infine, allo scopo di agevolare il passaggio al regime di assicurazione obbligatoria, stabilisce che le disposizioni della legge si applicheranno, in generale, a decorrere dal 180° giorno successivo a quello della pubblicazione del regolamento. Per alcune disposizioni, che prevedono adempimenti a carico delle imprese e dell'autorità di controllo da compiersi preventivamente per consentire l'entrata in funzione della assicurazione obbligatoria e del Fondo di garanzia, è prevista la anticipata entrata in vigore alla data di pubblicazione dello stesso regolamento. La Camera dei deputati ha opportunamente inserito, tra queste ultime disposizioni, l'articolo 37 di cui si è appena detto.

* * *

Le cose dette in precedenza chiariscono a sufficienza l'impostazione fondamentale del provvedimento e le soluzioni legislative che la Camera dei deputati ha ritenuto di adottare in presenza dei non pochi problemi di struttura, di strumentazione e di dettaglio che la materiale articolazione del provvedimento stesso poneva. Va confermato subito al riguardo il parere favorevole per la approvazione del disegno di legge, e ciò non certo per spirito di supino adattamento ma perchè non può non riconoscersi, specie di fronte all'urgenza dell'emanazione di un provvedimento insistentemente e da troppo tempo ormai reclamato dall'opinione pubblica, l'intrinseca bontà del provvedimento trasmesso dall'altro ramo del Parlamento.

Va anche tenuta presente l'esigenza di porre termine ad un'incertezza nella disciplina legislativa del più importante settore dell'attività assicurativa che da troppo tempo pesa ormai su questo settore costituendo motivo di serio turbamento.

Senza dubbio va detto che alcune disposizioni possono essere accettate soltanto in attesa che l'esperienza pratica dei primi anni di funzionamento del sistema possa con-

fermare la loro validità ed efficienza o non possa, per avventura, additare qualche inconveniente che renda necessari od opportuni successivi ritocchi legislativi: appare chiaro pertanto che, in mancanza di siffatte esperienze, tali disposizioni rivestono un carattere sperimentale, di guisa che sembra necessario su di esse richiamare fin d'ora l'attenzione del legislatore e degli organi esecutivi onde la loro pratica applicazione possa essere più attentamente controllata in vista di possibili futuri emendamenti.

Esistono poi altri argomenti che il provvedimento in esame non ha contemplato per varie ragioni, vuoi di snellezza, vuoi di opportunità, ma che indubbiamente hanno stretta attinenza con le esigenze di un sistema di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e che, per l'opportuno coordinamento legislativo, dovrebbero formare oggetto di ulteriori separati provvedimenti, sempre allo scopo di assicurare il più economico, armonico e perfezionato funzionamento del sistema stesso.

Va ancora rilevato che già ora alcune disposizioni proiettano nel futuro la possibilità di nuovi interventi legislativi sia prevedendo espressamente tale ipotesi sia rinviando a separato provvedimento la disciplina di alcuni punti che si è ritenuto, per fondati motivi, di dovere per ora accantonare.

E, da ultimo, non può trascurarsi di segnalare che la stessa azione di armonizzazione delle legislazioni che viene attivamente condotta nei vari organismi internazionali nella specifica materia o in materie strettamente ad esse aderenti potrà prospettare la necessità di ulteriori adattamenti o modificazioni alla legge che il Paese si appresta a darsi.

Raggruppata così la disamina di questi argomenti e confermato che essa viene condotta unicamente per la doverosa completezza della panoramica che è offerta dalla vasta materia in discussione, può analiticamente aggiungersi quanto segue.

a) L'articolo 2 del disegno di legge sancisce, come si è detto, l'obbligo di assicurazione anche per i motoscafi e le imbar-

cazioni di stazza lorda non superiore a 25 tonnellate muniti di motore entro o fuori bordo di potenza superiore di 3 HP.

In relazione a tale disposizione va peraltro osservato che, se per i veicoli terrestri, soggetti durante la loro circolazione a continua osservazione da parte degli agenti del traffico (polizia stradale, carabinieri, vigili urbani, eccetera), è relativamente facile, attraverso la rilevazione del « contrassegno » di cui all'articolo 7, il controllo circa l'osservanza dell'obbligo di assicurazione, esattamente l'opposto deve dirsi per i natanti che, per la loro stessa natura di mezzi acquatici, non possono essere controllati da terra e la cui vigilanza può quindi essere affidata soltanto agli scarsi effettivi di cui dispongono le Capitanerie di porto o le delegazioni di spiaggia. Non è difficile pertanto prevedere che potrebbero verificarsi numerosi casi di evasione all'obbligo di assicurazione con la conseguenza che, se gli evasori provocheranno sinistri, il loro onere sarà riversato sul Fondo di garanzia di cui all'articolo 19 e quindi ripartito sulla massa degli assicurati accrescendo in tal modo il costo complessivo dell'assicurazione. Analoghe e forse ancora più onerose conseguenze potranno verificarsi per le imbarcazioni estere che numerosissime affluiscono durante la buona stagione nelle nostre acque territoriali e lungo i nostri lidi: in nessun paese straniero è previsto l'obbligo di assicurazione per i natanti e conseguentemente il sistema delle cosiddette « carte verdi » cui si richiama l'articolo 6 del disegno di legge per i veicoli terrestri, non è assolutamente ad essi applicabile. D'altra parte, anche se lo fosse, le vie d'acqua non conoscono sbarre doganali dove sia possibile — come per i veicoli terrestri — verificare in entrata lo adempimento dell'obbligo di assicurazione, talchè non è difficile prevedere che lo straniero non assicurato continuerà ad essere tale anche quando la sua imbarcazione navigherà in acque nazionali.

Esiste infine il problema dei fuori bordo il cui motore può essere facilmente trasferito da un natante ad un altro per cui, per questa particolare categoria di imbarcazioni, sembra che il sistema del « contrasse-

gno » debba essere sostituito da altro più aderente alla rilevata caratteristica.

Questi possibili inconvenienti potranno naturalmente essere eliminati o, quanto meno, attenuati con acconce disposizioni regolamentari e va anche detto che, presumibilmente, i proprietari di imbarcazioni a motore, il cui livello medio economico può ritenersi superiore a quello dei motorizzati terrestri, provvedono già spontaneamente ad assicurarsi: tuttavia appare indispensabile che il fenomeno venga attentamente osservato e accertato statisticamente allo scopo di esaminare a suo tempo se non sia possibile e conveniente prevedere nuove disposizioni che garantiscano dall'esterno e con carattere di automaticità l'adempimento dell'obbligo di assicurazione.

b) Secondo il disposto dell'articolo 1, ultimo comma, ribadito dall'articolo 4, lettera c), le persone trasportate su veicoli non adibiti a pubblici servizi di trasporto (o a questi equiparati) non godono della copertura assicurativa obbligatoria. Si sono già indicate, a suo luogo, le ragioni di ordine economico che giustificano, almeno per ora, questa esclusione. Va però tenuto presente che già oggi una notevole percentuale delle polizze di assicurazione stipulate in regime facoltativo contengono l'estensione ai trasportati, per cui anche qui torna acconcio raccomandare una accurata evidenza dei casi di scopertura per poter poi motivatamente decidere se sia il caso o meno di allargare e generalizzare la protezione assicurativa a favore di tutti i trasportati, che costituiscono, come è noto, una categoria molto estesa di utenti del mezzo motorizzato e sono esposti ai rischi della circolazione anche più dei pedoni.

Sempre l'articolo 4, alla lettera b) esclude dal novero dei « terzi » i parenti stretti (coniuge, ascendenti e discendenti) dell'assicurato nonchè, ricorrendo il requisito della convivenza o della vivenza a carico, gli altri parenti ed affini entro il terzo grado: norma, questa, come si è già detto, conforme alle clausole dei contratti di assicurazione e aderente da una parte a talune situazioni patrimoniali derivanti dal nostro diritto familiare e dall'altra a non ingiustificate preoc-

cupazioni circa possibili collusioni. Non v'è ragione per contestare l'opportunità di queste esclusioni: ma il futuro potrebbe mettere in evidenza qualche particolare situazione meritevole di ripensamento soprattutto per quanto concerne la prima categoria degli esclusi per i quali, essendo sufficiente il semplice rapporto di parentela a determinare l'esclusione, la legge potrebbe apparire troppo rigorosa laddove fosse incontestabile una situazione di assoluta separazione di interessi e di indipendenza economica fra la vittima e l'assicurato.

c) Nell'illustrare l'articolo 24 si è detto come, pur con gli inconvenienti che presenta, l'adozione di questa disposizione sia giustificata dalla necessità di sopperire in qualche modo a situazioni sovente drammatiche che si determinano nelle more dei lunghi giudizi di risarcimento del danno per incidenti stradali. È tuttavia evidente che la disposizione in parola, se può costituire un grande beneficio per molti danneggiati, aggira il problema fondamentale ma non lo risolve. Esso consiste nell'ormai endemico difetto della lentezza della giustizia, di cui sarebbe superfluo elencare le cause, tanto esse sono a tutti note: vien fatto quindi di domandarsi perchè si sia perduta la occasione favorevole dell'emananda legge sull'assicurazione obbligatoria per cercare una soluzione, sia pure parziale, anche se investente una grossa aliquota dei processi che affollano i ruoli giudiziari, a tale annoso problema.

Sembra infatti che se per la specifica materia dei sinistri stradali si fossero introdotte norme particolari di procedura più agili e più sbrigative accompagnate dall'istituzione di sezioni specializzate, ben si sarebbe potuto, pur nel rispetto del precetto costituzionale che vieta la creazione di giurisdizioni speciali, portare un concreto contributo per l'alleviamento della crisi della giustizia: di conseguenza può affermarsi che un voto espresso in questa direzione potrebbe non cadere nel vuoto e formare oggetto di specifiche iniziative del legislatore.

d) Nel campo delle norme che collateralmente all'introduzione dell'assicurazione ob-

bligatoria sarebbe opportuno sancire quale complemento indispensabile per il miglior funzionamento dell'intero sistema, oltre all'opportunità di prevedere procedure speciali e sezioni specializzate per le vertenze giudiziarie originate da sinistri stradali, potrebbero utilmente adottarsi altre iniziative. Così, ad esempio:

potrebbe procedersi alla revisione delle pene e delle contravvenzioni previste dal Codice della strada (testo unico 15 giugno 1959, n. 393) onde armonizzarle, in relazione alla gravità dell'infrazione commessa, con le sanzioni penali previste dagli articoli 32 e 33 del disegno di legge. Come è già avvertito nella relazione dell'onorevole Longoni alla XII Commissione permanente della Camera dei deputati, si tratta di un problema di dosatura comparativa e non sarebbe certamente inopportuno che gli aspetti penalistici connessi alla circolazione stradale venissero riesaminati con criteri anche più rigorosi degli attuali, specie in presenza di alcuni fenomeni particolarmente allarmanti sul piano sociale e della pubblica sicurezza.

Sullo stesso piano, avute presenti le conclusioni cui sono pervenuti recenti studi e dibattiti (Convegno di Perugia del 1964, di Trieste del 1967, di Roma del 1968, eccetera) va sottolineata altresì l'insufficienza della norma di cui all'articolo 642 del codice penale per una adeguata tutela dell'assicuratore contro le frodi. È comune quotidiana esperienza che queste si esercitano prevalentemente proprio nel campo dell'assicurazione della responsabilità civile automobilistica dove in molti casi ci si trova addirittura di fronte ad apposite efficienti organizzazioni dirette alla produzione di incidenti falsi od artatamente gonfiati nelle conseguenze: vera e propria piaga sociale contro la quale sembra necessario apprestare tempestivamente energici rimedi non soltanto per la difesa del patrimonio morale della collettività ma anche per la difesa economica degli assicurati che indirettamente sopportano gli oneri delle truffe consumate a danno degli assicuratori, nonostante la vigilante attenzione e le misure di prevenzione che questi adottano per sventarle.

e) Da ultimo merita di essere ripreso un argomento che ha un certo peso nella determinazione del costo del servizio.

Si tratta della questione degli Uffici legali delle imprese che esercitano il ramo della responsabilità civile auto sulla quale si sono già soffermati vuoi gli uffici ministeriali, vuoi il CNEL, vuoi il relatore alla Camera dei deputati. Le imprese, come è ben noto, per la loro specifica attività devono attrezzarsi con uffici legali ai quali incombe il compito di imprimere unità di indirizzi nelle controversie che si presentano, di esprimere pareri sulla condotta dei giudizi e sulla opportunità di affrontarli, di coordinare l'attività puramente contenziosa con quella amministrativa e via dicendo. I componenti dei detti uffici non possono essere iscritti negli albi professionali per l'incompatibilità che deriva dal loro rapporto d'impiego con le imprese talchè ne deriva che queste ultime sostengono un doppio onere, quello degli emolumenti contrattuali ai legali in questione e quello della remunerazione professionale dovuta ai legali esterni che trattano le vertenze davanti ai giudici.

Si tratta, in molti casi, di una vera e propria duplicazione di costi perchè sovente il legale interno partecipa attivamente alla conduzione della vertenza, collaborando alla ricerca e preparazione dei mezzi istruttori, dando direttive per l'impostazione delle tesi difensive, seguendo gli sviluppi delle procedure ed intervenendo nei contatti con le controparti ed i loro difensori specie quando le vertenze appaiono suscettibili di definizioni transattive: è sembrato quindi opportuno proporre che, per il più ampio svolgimento di tale attività venisse riconosciuto ai componenti dei detti uffici legali (beninteso concorrendo tutti gli altri requisiti e presupposti necessari) il diritto di iscrizione nell'Albo speciale previsto dalla legge professionale e forense per gli appartenenti agli uffici legali degli enti sottoposti a tutela o vigilanza da parte dello Stato.

Questa proposta appare in effetti meritevole di essere presa in considerazione nella sede competente in occasione della riforma della cennata legge professionale, ba-

stando allo scopo assimilare, ai fini previsti dall'articolo 3 della legge stessa, le imprese di assicurazione ai predetti enti sottoposti a tutela o vigilanza da parte dello Stato: con il che non si esorbiterebbe certo dalla sfera di operatività della norma in parola, posto che le imprese esercenti il ramo della responsabilità civile obbligatoria non soltanto svolgeranno una funzione di preminente interesse pubblico, ma saranno, come il capo II del disegno di legge in esame esaurientemente dimostra, sottoposte sotto molteplici aspetti alla effettiva vigilanza degli organi dello Stato.

f) Il disegno di legge contiene, come si è visto, alcune disposizioni che prevedono già in partenza la possibilità di aggiornamenti o revisioni. Tali sono, ad esempio, l'articolo 9 che contempla la possibilità di variare, con semplice decreto presidenziale, le somme minime per le quali è obbligatorio stipulare l'assicurazione, indicate nella tabella allegata al provvedimento; e l'articolo 31, relativo alla misura del contributo dovuto dalle imprese al « Fondo di garanzia per le vittime della strada », che viene fissato annualmente con decreto ministeriale tenuto conto delle occorrenze finanziarie in rapporto ai risultati della gestione del Fondo dell'anno precedente.

Per il primo anno di applicazione della legge il contributo è determinato nella misura del 3 per cento dei premi riscossi nell'anno precedente e con esso il Fondo dovrà far fronte, oltre agli oneri istituzionali normali (pagamento dei sinistri provocati da non assicurati o da sconosciuti), anche a quelli straordinari previsti dall'articolo 37 che, dato l'avanzato stato della liquidazione coatta dell'impresa a favore dei cui assicurati la disposizione transitoria è stata dettata, richiederanno un esborso immediato. Potrebbe quindi verificarsi l'ipotesi di insufficienza dell'aliquota massima del 3 per cento ed anche questa potrà quindi costituire materia di osservazione e di eventuale revisione.

L'articolo 5 infine rinvia espressamente l'obbligo di assicurazione:

— per i ciclomotori fino a quando non saranno muniti di targa di riconoscimen-

to, con le modalità indicate in altra iniziativa legislativa in corso;

— per i veicoli appartenenti allo Stato fino al 31 dicembre 1971.

Per quest'ultima categoria di veicoli va tuttavia riconosciuto che esiste la delicata questione dell'assoggettamento all'obbligo di assicurazione dei veicoli militari propriamente detti per i quali oggettivamente ricorrono entrambi i requisiti di veicolo in senso tecnico e di appartenenza allo Stato. Motivi di sicurezza e di ovvia tutela del segreto militare esigerebbero che tale speciale categoria fosse sottratta alla pubblicità ed agli adempimenti che la legge pone per i veicoli comuni, per cui deve formularsi la raccomandazione che nel termine sopra indicato vengano emanate le opportune disposizioni discriminatorie. È del pari auspicabile che nello stesso lasso di tempo, traendo lo spunto proprio dall'esistenza di una copertura assicurativa anche per le responsabilità che incombono ai conducenti, venga riveduta ed alleggerita la normativa che attualmente disciplina i rapporti tra lo Stato ed i suoi dipendenti autisti in funzione delle responsabilità cui questi ultimi incorrono nella guida dei veicoli.

g) Devesi da ultimo segnalare che in sede internazionale, nell'ambito dei paesi della CEE, è allo studio una proposta di abolizione del controllo alle frontiere della cosiddetta « carta verde », di quel documento cioè che, sotto la responsabilità di un ufficio emittente straniero cui vengono riconosciuti i relativi poteri, attesta l'esistenza di un'assicurazione di responsabilità civile pienamente valida ed operante secondo le leggi del paese visitato e che l'articolo 6 del disegno di legge riconosce agli effetti dell'assolvimento dell'obbligo di assicurazione per i veicoli immatricolati all'estero.

Iniziative di questo tipo sono state già adottate attraverso convenzioni bilaterali (Germania occidentale - Austria) o multilaterali (Benelux - Paesi scandinavi - Svizzera - Liechtenstein - Germania occidentale) e poggiano sul presupposto che nei paesi ove l'assicurazione è obbligatoria, la sem-

plice prova dell'immatricolazione del veicolo (targa di circolazione) costituisca valida presunzione dell'esistenza dell'assicurazione stessa, la cui validità anche per il paese straniero è garantita dalla convenzione in questione.

Con il prossimo allineamento dell'Italia agli altri paesi europei ad assicurazione obbligatoria iniziative del genere diventeranno possibili anche per noi soprattutto sotto il profilo della nostra adesione ad un accordo generale abbracciante i sei Paesi del Mercato Comune Europeo: in tal caso è chiaro però che anche le disposizioni dettate dall'articolo 6 del disegno di legge dovrebbero essere adattate alla nuova situazione in quanto il requisito del « possesso di un certificato internazionale di assicurazione » di cui parla il predetto articolo non verrebbe più controllato alle frontiere ma verrebbe semplicemente presunto in base alla targa di immatricolazione del paese di origine. E ciò salvo il problema particolare riguardante i natanti, del quale si è sopra diffusamente illustrata la difficoltà.

Un caso a parte sarebbe poi costituito dalla categoria dei ciclomotori che si vorrebbe includere senz'altro nella stipulanda convenzione internazionale ancorchè non muniti di targa il che, in base all'articolo 5, primo comma, del disegno di legge, equivarrebbe per l'Italia all'inesistenza dell'obbligo di assicurazione: motivo di più per affrettare l'iter parlamentare della proposta di legge che mira ad istituire l'obbligo della targa anche per tale categoria di veicoli.

Onorevoli colleghi, credo di avere sufficientemente illustrato le ragioni che sollecitano l'adozione, anche nel nostro Paese, di uno strumento legislativo che garantisca un risarcimento alle vittime della circolazione dei veicoli a motore e dei natanti: ed in ciò mi sono largamente avvalso dei documenti che ho già richiamato nel corso della mia esposizione, il parere del Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro e la relazione alla Camera dei deputati.

Mi auguro ora che il Senato accordi la sua approvazione definitiva al provvedimento proposto dal Governo, consentendo così al nostro Paese di vedere finalmente risolto un dibattuto problema che è soprattutto problema umano e sociale.

L'esperienza di applicazione del provvedimento stesso dovrà essere seguita con tutta attenzione dal Governo e dal Parlamento per riconoscere in essa la sostanziale validità delle soluzioni adottate.

* * *

Dopo un ampio e approfondito dibattito, la Commissione Industria ha respinto numerosi emendamenti presentati al disegno di legge dai senatori di parte comunista e dal senatore Trabucchi ed ha approvato gli articoli del disegno di legge nel testo pervenuto dall'altro ramo del Parlamento.

Al termine della votazione sugli articoli è stato approvato il seguente ordine del giorno, firmato dai senatori Dosi, Mammucari, Catellani, Colleoni, Zannier e Filippa:

« La 9^a Commissione permanente del Senato è unanime nell'impegnare il Governo a:

1) condurre studi ed accertamenti che consentano di pervenire alla estensione dell'assicurazione obbligatoria alle macchine agricole;

2) promuovere la targatura dei ciclomotori onde rendere possibile l'estensione agli stessi dell'assicurazione obbligatoria, studiando una soluzione, anche di natura mutualistica, che consenta un alleggerimento della misura dei premi;

3) regolamentare in modo idoneo l'applicazione dell'assicurazione obbligatoria ai natanti in modo da renderne possibile la identificazione ed il controllo;

4) per quanto concerne gli automezzi ed i natanti dello Stato, a concedere la preferenza, a parità di condizioni, all'INA;

5) a condurre studi ed accertamenti relativi ai terzi trasportati onde estendere,

LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

nei loro confronti, l'assicurazione obbligatoria e così completare la copertura di tutti i rischi della circolazione;

6) promuovere in sede di regolamento la costituzione di una commissione, nella quale siano rappresentati gli utenti, e che possa collaborare all'esame delle tariffe;

7) condurre, nel corso di attuazione della presente legge, studi ed accertamenti

al fine di ridurre i limiti di cui all'articolo 21;

8) promuovere lo svolgimento, da parte delle compagnie di assicurazione, di un'azione preventiva contro gli incidenti della strada, azione da stabilire d'intesa tra il Ministero dell'industria ed i Ministeri dei trasporti e dei lavori pubblici ».

DOSI, *relatore*

DISEGNO DI LEGGE

TESTO TRASMESSO DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

CAPO I

DELL'OBBLIGO DELL'ASSICURAZIONE

Art. 1.

I veicoli a motore senza guida di rotaie, compresi i filoveicoli e i rimorchi, non possono essere posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate se non siano coperti, secondo le disposizioni della presente legge, dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile.

L'assicurazione stipulata ai sensi del precedente comma spiega il suo effetto anche nel caso di circolazione avvenuta contro la volontà del proprietario, usufruttuario o acquirente con patto di riservato dominio del veicolo, salvo, in questo caso, il diritto di rivalsa dell'assicuratore verso il conducente.

L'assicurazione deve comprendere anche la responsabilità per i danni prodotti alle persone trasportate dai veicoli destinati a uso pubblico, dagli autobus destinati a uso privato e dai veicoli a uso privato da noleggiare con conducente, nonchè dai veicoli destinati al trasporto di cose che siano eccezionalmente autorizzati al trasporto di persone.

Art. 2.

I motoscafi e le imbarcazioni di stazza lorda non superiore alle 25 tonnellate muniti di motore entro o fuoribordo di potenza superiore ai 3 HP, non possono essere posti in navigazione se non siano coperti dall'assicurazione della responsabilità civile verso i terzi per i danni prodotti alle persone.

L'obbligo di assicurazione non riguarda la responsabilità per danni riportati dalle

DISEGNO DI LEGGE

TESTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE

CAPO I

DELL'OBBLIGO DELL'ASSICURAZIONE

Art. 1.

Identico.

Art. 2.

Identico.

(Segue: *Testo trasmesso dalla Camera dei deputati*)

persone trasportate, salvo che si tratti di natanti adibiti a servizio pubblico.

Ai motoscafi e alle imbarcazioni a motore di cui al primo comma si applicano, in quanto possibile, tutte le norme previste dalla presente legge per i veicoli di cui all'articolo 1.

Art. 3.

Le gare e le competizioni sportive di qualsiasi genere di veicoli a motore e le relative prove non possono essere autorizzate, anche se in circuiti chiusi, se l'organizzatore non abbia provveduto a contrarre assicurazione per la responsabilità civile ai sensi della presente legge.

L'assicurazione deve coprire la responsabilità dell'organizzatore e degli altri obbligati per i danni arrecati alle persone, agli animali e alle cose, esclusi i danni prodotti ai partecipanti stessi e ai veicoli da essi adoperati.

Art. 4.

Non sono considerati terzi e non hanno diritto ai benefici derivanti dai contratti di assicurazione obbligatoria stipulati a norma della presente legge:

a) tutti coloro la cui responsabilità deve essere coperta dall'assicurazione;

b) il coniuge, gli ascendenti e i discendenti legittimi, naturali o adottivi delle persone indicate alla lettera a) nonchè gli altri parenti e affini fino al terzo grado delle stesse persone, quando convivano con queste o siano a loro carico in quanto l'assicurato provvede abitualmente al loro mantenimento. L'esclusione tuttavia non opera quando le dette persone siano trasportate dai veicoli indicati dall'articolo 1 ultimo comma, o da natanti adibiti al servizio pubblico;

c) le persone trasportate, salvo quanto disposto all'ultimo comma dell'articolo 1 e al secondo comma dell'articolo 2;

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

Art. 3.

Identico.

Art. 4.

Identico.

(Segue: Testo trasmesso dalla Camera dei deputati)

d) ove l'assicurato sia una società, i soci a responsabilità illimitata e le persone che si trovano con questi in uno dei rapporti indicati alla lettera b).

Art. 5.

Non v'è obbligo di assicurazione ai sensi della presente legge per i ciclomotori che non siano muniti di targa di riconoscimento e per le macchine agricole.

I veicoli appartenenti allo Stato non sono soggetti all'obbligo dell'assicurazione ai sensi della presente legge fino al 31 dicembre 1971.

Art. 6.

Per i veicoli e i natanti di cui agli articoli 1 e 2, immatricolati o registrati in Stati esteri, che circolino temporaneamente nel territorio o nelle acque territoriali della Repubblica, deve esser stipulata, per la durata della permanenza in Italia, una assicurazione ai sensi della presente legge, secondo le modalità che saranno stabilite con il regolamento di esecuzione.

L'obbligo di assicurazione si considera tuttavia assolto quando l'utente sia in possesso di un certificato internazionale di assicurazione rilasciato da apposito ente costituito all'estero, che attesti l'esistenza di un'assicurazione per la responsabilità civile per i danni causati dal veicolo o dal natante, a condizione che il certificato risulti accettato da un corrispondente ente costituito in Italia presso il quale l'assicurato si intende domiciliato, che si assuma di provvedere, nei limiti e nelle forme stabilite dalla presente legge, alla liquidazione dei danni causati nel territorio o nelle acque territoriali della Repubblica, garantendone il pagamento agli aventi diritto e sia, a tale effetto, riconosciuto dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Le disposizioni della presente legge si applicano anche ai veicoli, comunque targati, di proprietà di agenti diplomatici e conso-

(Segue: Testo approvato dalla Commissione)

Art. 5.

Identico.

Art. 6.

Identico.

(Segue: *Testo trasmesso dalla Camera dei deputati*)

lari e di funzionari internazionali nonchè a quelli di proprietà di Stati esteri e di Organizzazioni internazionali.

Art. 7.

L'adempimento degli obblighi stabiliti dalla presente legge deve essere comprovato da apposito certificato rilasciato dall'assicuratore, da cui risulti il periodo di assicurazione per il quale sono stati pagati il premio o la rata di premio.

L'assicuratore è tenuto nei confronti dei terzi danneggiati per il periodo di tempo indicato nel certificato, salvo quanto disposto dall'articolo 1901, secondo comma, del codice civile.

All'atto del rilascio del certificato di assicurazione l'assicuratore consegna inoltre all'assicurato un contrassegno recante la sua firma, il numero della targa di riconoscimento del veicolo e l'indicazione dell'anno, mese e giorno di scadenza del periodo di assicurazione per cui è valido il certificato.

Il contrassegno deve essere applicato sul veicolo cui l'assicurazione si riferisce negli stessi modi stabiliti dall'articolo 12 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, numero 39, per l'applicazione del disco contrassegno rilasciato all'atto del pagamento della tassa di circolazione.

Il regolamento di esecuzione stabilirà le modalità per il rilascio e le caratteristiche del certificato di assicurazione e del contrassegno di cui ai precedenti commi, nonchè le modalità per il rilascio di duplicati degli stessi in caso di sottrazione, smarrimento o distruzione.

Il conducente del veicolo deve avere con sè il certificato di assicurazione ed esibirlo, insieme ai documenti di circolazione, a richiesta degli organi indicati nell'articolo 33 della presente legge.

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

Art. 7.

Identico.

(Segue: Testo trasmesso dalla Camera dei deputati)

Art. 8.

Il trasferimento di proprietà del veicolo o del natante importa la cessione del contratto di assicurazione, salvo che l'alienante chieda che il contratto, stipulato per il veicolo o il natante alienato, sia reso valido per altro veicolo o natante di sua proprietà, previo l'eventuale conguaglio del premio. La garanzia sarà valida per il nuovo veicolo o natante dalla data del rilascio del certificato relativo al veicolo o natante stesso.

Il regolamento stabilirà le norme di attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo.

Art. 9.

Per l'adempimento dell'obbligo di assicurazione il contratto deve essere stipulato per somme non inferiori a quelle stabilite nella tabella A allegata alla presente legge.

Con decreto del Presidente della Repubblica, da emanarsi su proposta del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, potranno, quando se ne ravvisi la necessità, essere variate le somme di cui alla predetta tabella A allegata, tenuto conto delle risultanze dell'assicurazione obbligatoria, nonchè dell'indice generale dei prezzi di mercato o di quello delle retribuzioni desunti dalle rilevazioni dell'Istituto centrale di statistica.

CAPO II

DELL'ESERCIZIO DELL'ASSICURAZIONE

Art. 10.

L'assicurazione obbligatoria può essere stipulata con qualsiasi impresa autorizzata all'esercizio dell'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli, a norma del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449.

(Segue: Testo approvato dalla Commissione)

Art. 8.

Identico.

Art. 9.

Identico.

CAPO II

DELL'ESERCIZIO DELL'ASSICURAZIONE

Art. 10.

Identico.

(Segue: *Testo trasmesso dalla Camera dei deputati*)

Art. 11.

Ogni impresa deve sottoporre alla preventiva approvazione del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato le tariffe dei premi e le condizioni generali di polizza relative all'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli, per ogni tipo di rischio da essa derivante.

Le tariffe devono essere formate in base alla valutazione dei rischi e dei necessari caricamenti, secondo le modalità e con i criteri che saranno stabiliti dal regolamento. Nello stesso regolamento saranno indicati i criteri in base ai quali le imprese potranno prevedere variazioni dei premi stabiliti nelle tariffe in caso di aggravamento o diminuzione dei rischi nonchè le procedure e le modalità per l'assicurazione dei rischi non contemplati nelle tariffe approvate o che rivestano, per qualsiasi causa, sia soggettiva che oggettiva, carattere di particolarità o di eccezionalità.

Le tariffe e le condizioni generali di polizza, nonchè le successive modifiche, sono approvate con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale*.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, nel caso che le tariffe non possano essere approvate per difetto dei prescritti requisiti tecnici, stabilisce, con proprio decreto, altre tariffe che l'impresa di assicurazione è tenuta ad adottare per un periodo non inferiore a un anno.

Lo stesso Ministro può chiedere alle imprese di modificare, entro un termine da esso fissato e comunque non inferiore a 30 giorni, le tariffe approvate qualora, posteriormente alla loro approvazione, si siano verificate sensibili variazioni dei rischi cui si riferisce l'obbligo di assicurazione previsto dalla presente legge. Qualora l'impresa interessata non ottemperi alla richiesta, il Ministro provvede con decreto a stabilire la nuova tariffa che l'impresa stessa dovrà applicare.

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

Art. 11.

Identico.

(Segue: *Testo trasmesso dalla Camera dei deputati*)

Le tariffe stabilite ai sensi del quarto e quinto comma del presente articolo sono inserite di diritto nei contratti di assicurazione con decorrenza dalla prima scadenza di premio successiva alla data di pubblicazione del relativo decreto nella *Gazzetta Ufficiale* e comunque dal 365° giorno successivo alla pubblicazione stessa.

Le imprese sono tenute ad accettare, secondo le condizioni generali di polizza e le tariffe approvate o stabilite dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, le proposte per l'assicurazione obbligatoria che siano loro presentate in conformità della presente legge. All'atto della stipulazione della polizza di assicurazione, l'assicurando dovrà dichiarare all'assicuratore il numero dei sinistri nei quali sia stato coinvolto nel biennio precedente e indicare l'impresa presso la quale era precedentemente assicurato.

Art. 12.

L'articolo 60 del testo unico delle leggi sull'esercizio delle assicurazioni private, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449, è sostituito dal seguente:

« *Riserva premi e riserva sinistri.* — Le imprese di assicurazione e di riassicurazione nazionali ed estere hanno l'obbligo di costituire la riserva dei premi per i rischi diversi da quelli sulla vita che sono in corso alla fine di ogni esercizio, iscrivendo nel bilancio l'importo delle frazioni di premio di competenza degli esercizi successivi e quello delle annualità dei premi pagati anticipatamente per gli anni futuri.

Le stesse imprese debbono inoltre costituire alla fine di ogni esercizio la riserva sinistri, iscrivendo nel bilancio l'ammontare complessivo delle somme che, in base a una prudente valutazione tecnica, risultino necessarie per far fronte al pagamento dei sinistri avvenuti nell'esercizio stesso o in quelli precedenti e non ancora liquidati.

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

Art. 12.

Identico.

(Segue: *Testo trasmesso dalla Camera dei deputati*)

È data facoltà di calcolare il riporto dei premi, quando esso non venga stabilito per ogni contratto secondo le rispettive scadenze, in misura media non inferiore al 35 per cento dei premi lordi relativi ai rischi assunti nell'esercizio. Tale aliquota è elevata alla misura minima del 40 per cento per i rischi della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli ed è ridotta alla misura minima del 15 per cento per i rischi di breve durata da determinarsi secondo i criteri stabiliti dal regolamento.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato può stabilire, con proprio decreto da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale*, modalità particolari per la determinazione della riserva dei premi per i rischi in corso quando questa non sia calcolata per ogni contratto.

Il bilancio della gestione italiana deve recare iscritte, fra gli elementi dell'attivo, disponibilità patrimoniali, di natura reale o di sicuro e pronto realizzo, per un ammontare non inferiore all'importo della riserva premi per i rischi in corso e della riserva sinistri. Possono essere comprese fra le predette disponibilità anche le attività vincolate a cauzione ai sensi dell'articolo 42 ».

Art. 13.

Il regolamento di esecuzione potrà stabilire criteri per il controllo della congruità della riserva per sinistri avvenuti e non ancora liquidati alla fine dell'esercizio, che le imprese debbono costituire per le assicurazioni della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli.

Art. 14.

Il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato provvede alla valutazione e approvazione delle tariffe premi presentate dalle imprese, o alla formazione di altre tariffe nei casi previsti dall'articolo 11, sulla

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

Art. 13.

Identico.

Art. 14.

Identico.

(Segue: *Testo trasmesso dalla Camera dei deputati*)

base delle risultanze della rilevazione statistica annuale dei rischi assunti dalle imprese, dei sinistri verificatisi e di ogni altro elemento utile alla conoscenza dell'andamento dell'assicurazione della responsabilità civile per danni causati dalla circolazione dei veicoli.

Ai fini di tale rilevazione, una quota pari al 2 per cento di tutti i rischi assunti dalle imprese per l'assicurazione predetta viene immessa in un conto consortile, da tenersi dall'Istituto nazionale delle assicurazioni per conto comune delle imprese stesse, secondo i criteri e con gli effetti che saranno stabiliti dal regolamento di esecuzione. Lo Istituto nazionale delle assicurazioni, al termine di ogni esercizio, comunica al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato tutti i dati desumibili dalla gestione del conto consortile, che possono essere utilizzati per gli scopi di cui al primo comma.

Art. 15.

Per l'esercizio dell'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli, la cauzione stabilita dall'articolo 40 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449, è raggugliata, alla fine di ogni esercizio, al 50 per cento dei premi lordi dell'esercizio scaduto inerenti ai contratti stipulati nell'esercizio stesso o anteriormente, escluse le imposte a carico degli assicurati.

Art. 16.

L'autorizzazione a esercitare l'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli può essere revocata quando le imprese:

1) non provvedano a costituire, vincolare o integrare la cauzione dovuta ai sensi degli articoli 15 e 35 della presente legge

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

Art. 15.

Identico.

Art. 16.

Identico.

(Segue: *Testo trasmesso dalla Camera dei deputati*)

o a costituire le riserve tecniche di cui all'articolo 60 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449, modificato con l'articolo 12 della presente legge;

2) non presentino per la prescritta approvazione ministeriale le tariffe e le condizioni generali di polizza ovvero concludano contratti di assicurazione in base a tariffe e condizioni generali diverse da quelle approvate o stabilite dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato;

3) rifiutino proposte per l'assicurazione obbligatoria che siano loro presentate in conformità della presente legge;

4) non osservino l'obbligo di cui all'articolo 14, comma secondo, o facciano al riguardo comunicazioni difformi dal vero;

5) omettano o ritardino ingiustificatamente l'adempimento di quanto prescritto negli articoli 30 e 31.

La revoca dell'autorizzazione è disposta con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, sentita la Commissione consultiva per le assicurazioni private ed esaminate le controdeduzioni della compagnia interessata. Dalla data della pubblicazione del decreto, l'impresa deve limitare la sua attività alla gestione dei contratti in corso e non può stipulare nuovi contratti nè rinnovare quelli esistenti.

È fatta salva l'applicazione di tutte le altre sanzioni previste dal testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449.

Art. 17.

In caso di trasferimento volontario del portafoglio afferente l'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli, l'impresa cedente deve sottoporre all'approvazione del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, le relative deliberazioni e convenzioni.

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

Art. 17.

Identico.

(Segue: *Testo trasmesso dalla Camera dei deputati*)

L'approvazione è data con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale*.

Sino alla pubblicazione del decreto, i danneggiati per sinistri possono agire, ai sensi dell'articolo 18, comma primo, nei confronti dell'impresa assicuratrice cedente, mentre questa è tenuta, se richiesta, a curare per conto dell'impresa subentrante la rinnovazione dei contratti di assicurazione che giungano a scadenza.

Il trasferimento del portafoglio non è causa di risoluzione dei contratti di assicurazione.

Le disposizioni di cui ai commi precedenti si applicano anche in caso di fusione o di concentrazione di azienda mediante apporto in altra impresa dell'intero portafoglio.

La fusione o la concentrazione non possono essere approvate se non ricorrano le condizioni di cui all'articolo 128 del regolamento approvato con regio decreto 4 gennaio 1925, n. 63.

CAPO III

DEL RISARCIMENTO DEL DANNO

Art. 18.

Il danneggiato per sinistro causato dalla circolazione di un veicolo o di un natante per i quali a norma della presente legge vi è obbligo di assicurazione ha azione diretta per il risarcimento del danno nei confronti dell'assicuratore, entro i limiti delle somme per le quali è stata stipulata l'assicurazione.

Fino alle somme minime per cui è obbligatoria l'assicurazione, indicate nella tabella A allegata alla presente legge, l'assicuratore non può opporre al danneggiato, che agisce direttamente nei suoi confronti, ecce-

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

CAPO III

DEL RISARCIMENTO DEL DANNO

Art. 18.

Identico.

(Segue: Testo trasmesso dalla Camera dei deputati)

zioni derivanti dal contratto, nè clausole che prevedano l'eventuale contributo dell'assicurato al risarcimento del danno. L'assicuratore ha tuttavia diritto di rivalsa verso l'assicurato nella misura in cui avrebbe avuto contrattualmente diritto di rifiutare o ridurre la propria prestazione.

Art. 19.

È costituito presso l'Istituto nazionale delle assicurazioni un « Fondo di garanzia per le vittime della strada », per il risarcimento dei danni causati dalla circolazione dei veicoli o dei natanti per i quali a norma della presente legge vi è obbligo di assicurazione nei casi in cui:

a) il sinistro sia stato cagionato da veicolo o natante non identificato;

b) il veicolo o natante non risulti coperto da assicurazione;

c) il veicolo o natante risulti assicurato, con polizza facente parte del portafoglio italiano, presso un'impresa la quale, al momento del sinistro, si trovi in stato di liquidazione coatta con dichiarazione di insolvenza, o vi venga posta successivamente.

Nelle ipotesi di cui alle lettere a) e b), il risarcimento è dovuto solo per i danni alle persone. Nelle ipotesi di cui alla lettera c) è dovuto il risarcimento per i danni alle persone nonchè per i danni alle cose il cui ammontare sia superiore a lire 100.000 e per la parte eccedente tale ammontare.

La liquidazione dei danni è effettuata dall'impresa designata a norma del successivo articolo 20 per il territorio in cui il sinistro è avvenuto.

L'eventuale azione per il risarcimento del danno deve essere esercitata nei confronti della stessa impresa.

L'Istituto nazionale delle assicurazioni, gestione autonoma del « Fondo di garanzia per le vittime della strada », può intervenire nel processo, anche in grado di appello.

(Segue: Testo approvato dalla Commissione)

Art. 19.

Identico.

(Segue: Testo trasmesso dalla Camera dei deputati)

Art. 20.

Il « Fondo di garanzia per le vittime della strada » è gestito, sotto il controllo del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dall'Istituto nazionale delle assicurazioni, a mezzo del proprio Consiglio di amministrazione, con la collaborazione di un comitato, presieduto dal Presidente dell'Istituto o in sua vece, dal direttore generale, composto di rappresentanti del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, del Ministero del tesoro, dell'Istituto nazionale delle assicurazioni, delle imprese di assicurazione e degli utenti di autoveicoli. Nel regolamento di esecuzione saranno stabilite le modalità per la gestione del Fondo e le attribuzioni del comitato predetto.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, con decreto da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale*, designa per ogni regione, o per gruppi di regioni, del territorio nazionale l'impresa che provvede a liquidare agli aventi diritto le somme loro dovute per i sinistri di cui al precedente articolo, comma primo, lettere *a)* e *b)*, verificatisi nel territorio di sua competenza nel triennio successivo alla data di pubblicazione del decreto o alla diversa data indicata nel decreto stesso.

L'impresa designata deve provvedere anche per i sinistri verificatisi oltre la scadenza del triennio, fino alla pubblicazione del decreto che designi altra impresa.

Nel caso previsto nel comma primo, lettera *c)* del precedente articolo, debbono provvedere alla liquidazione dei danni per sinistri le imprese che risultino territorialmente designate alla data di pubblicazione del decreto che dispone la liquidazione coatta.

Le somme anticipate dalle imprese designate, comprese le spese e al netto delle somme recuperate a norma del successivo articolo 29, saranno rimborsate dall'Istituto nazionale delle assicurazioni, gestione autonoma del « Fondo di garanzia per le vittime

(Segue: Testo approvato dalla Commissione)

Art. 20.

Identico.

(Segue: Testo trasmesso dalla Camera dei deputati)

della strada », secondo le convenzioni che saranno stipulate fra le imprese e l'Istituto predetto e che saranno soggette all'approvazione del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Art. 21.

Nel caso previsto alla lettera *a*) del primo comma dell'articolo 19, il danno è risarcito soltanto se dal sinistro siano derivate la morte o una inabilità temporanea superiore a 90 giorni, o una inabilità permanente superiore al 20 per cento, con il massimo di lire 15 milioni per ogni persona sinistrata nel limite di lire 25 milioni per ogni sinistro.

La percentuale di inabilità permanente, la qualifica di vivente a carico e la percentuale di reddito del sinistrato da calcolare a favore di ciascuno dei viventi a carico, sono determinate in base alle norme del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1965, n. 1124, recante il testo unico delle disposizioni per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali.

Quando per il calcolo dell'indennizzo debba essere preso in considerazione il reddito del danneggiato, il reddito stesso non può essere determinato in misura superiore a quella del reddito lordo di lavoro denunciato dal danneggiato o accertato a suo carico nell'anno precedente e risultante dalla dichiarazione annuale dei redditi o, in mancanza di denuncia o accertamento a tale fine, al minimo imponibile determinato ai sensi dell'articolo 130 del testo unico delle leggi sulle imposte dirette approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 gennaio 1958, n. 645. Nel calcolo vanno compresi anche i redditi esenti, per legge, dall'imposta.

Nei casi previsti dalle lettere *b*) e *c*) del primo comma dell'articolo 19, il danno è risarcito nei limiti dei massimali indicati nella tabella *A* allegata alla presente legge per i veicoli o i natanti della categoria cui appartiene il mezzo che ha causato il danno.

(Segue: Testo approvato dalla Commissione)

Art. 21.

(Segue: Testo trasmesso dalla Camera dei deputati)

Art. 22.

L'azione per il risarcimento di danni causati dalla circolazione dei veicoli o dei natanti, per i quali a norma della presente legge vi è obbligo di assicurazione, può essere proposta solo dopo che siano decorsi sessanta giorni da quello in cui il danneggiato abbia chiesto il risarcimento del danno, a mezzo lettera raccomandata con avviso di ricevimento all'assicuratore o, nelle ipotesi previste dall'articolo 19, comma primo, lettere *a)* e *b)*, all'impresa designata a norma dell'articolo 20 o all'Istituto nazionale delle assicurazioni, gestione autonoma del « Fondo di garanzia per le vittime della strada ». Il danneggiato che, nella ipotesi prevista dall'articolo 19, comma primo, lettera *a)*, abbia fatto la richiesta all'impresa designata o all'Istituto predetto, non è tenuto a rinnovare la richiesta stessa qualora successivamente venga identificato l'assicuratore del responsabile.

Art. 23.

Nel giudizio promosso contro l'assicuratore, a norma dell'articolo 18, comma primo, della presente legge, deve essere chiamato nel processo anche il responsabile del danno. Nel caso previsto alla lettera *b)* del primo comma dell'articolo 19 deve essere convenuto in giudizio anche il responsabile del danno. Parimenti nel giudizio promosso ai sensi della lettera *c)* del primo comma dello stesso articolo 19 deve essere convenuto in giudizio anche il commissario liquidatore dell'impresa assicuratrice.

Art. 24.

Nel corso del giudizio di primo grado, gli aventi diritto al risarcimento che, a causa del sinistro, vengano a trovarsi in stato di bisogno, possono chiedere che sia loro assegnata una somma da imputarsi nella liquidazione definitiva del danno.

(Segue: Testo approvato dalla Commissione)

Art. 22.

Identico.

Art. 23.

Identico.

Art. 24.

Identico.

(Segue: *Testo trasmesso dalla Camera dei deputati*)

Il giudice istruttore civile o penale, sentite le parti, qualora da un sommario accertamento risultino gravi elementi di responsabilità a carico del conducente, con ordinanza immediatamente esecutiva provvede all'assegnazione della somma ai sensi del primo comma, nei limiti dei quattro quinti della presumibile entità del risarcimento che sarà liquidato con la sentenza. Se la causa civile è sospesa ai sensi dell'articolo 3, comma secondo, del codice di procedura penale, l'istanza è proposta al Presidente del tribunale o al pretore, dinanzi al quale è pendente la causa stessa che provvederà dopo aver effettuati, se necessario, sommari accertamenti anche in deroga all'articolo 298, comma primo, del codice di procedura civile. Analogamente provvedono il tribunale nel corso del giudizio di primo grado o il pretore sia nella fase dell'istruzione che in quella del giudizio.

L'istanza può essere ripetuta nel corso del giudizio.

L'ordinanza può essere revocata con la decisione del merito.

Art. 25.

Le sentenze ottenute dal danneggiato contro l'assicuratore prima che sia intervenuto nei confronti del medesimo il provvedimento di liquidazione coatta con dichiarazione dello stato di insolvenza sono opponibili, se passate in giudicato, all'impresa designata per il risarcimento del danno a norma dell'articolo 20 entro i limiti di risarcibilità fissati dall'articolo 21, ultimo comma.

Se il provvedimento di cui al precedente comma interviene in corso di giudizio e questo prosegue nei confronti dell'impresa in liquidazione coatta, le pronunce relative sono opponibili, entro i limiti di risarcibilità fissati dall'articolo 21, ultimo comma, all'impresa designata a condizione che la pendenza del giudizio le sia stata comunicata da chi vi abbia interesse con atto notificato a mezzo di ufficiale giudiziario.

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

Art. 25.

Identico.

(Segue: *Testo trasmesso dalla Camera dei deputati*)

L'impresa designata può intervenire volontariamente nel processo, anche in grado di appello, proponendo, nella comparsa di costituzione, le istanze, difese e prove che ritiene di suo interesse.

Art. 26.

L'azione diretta che spetta al danneggiato nei confronti dell'assicuratore a norma dell'articolo 18, primo comma, e quella che spetta al danneggiato nei confronti dell'impresa designata a norma dell'articolo 20, nei casi previsti nel primo comma dell'articolo 19, lettere *a)* e *b)*, sono soggette al termine di prescrizione cui sarebbe soggetta l'azione verso il responsabile.

L'azione che spetta al danneggiato contro l'impresa designata a norma dell'articolo 20, nel caso previsto al primo comma dell'articolo 19, lettera *c)*, è proponibile fino a che non sia prescritta l'azione nei confronti dell'impresa posta in liquidazione coatta.

Art. 27.

Qualora vi siano più persone danneggiate nello stesso sinistro e il risarcimento dovuto dal responsabile superi le somme assicurate, i diritti delle persone danneggiate nei confronti dell'assicuratore o dell'impresa designata a norma dell'articolo 20, sono proporzionalmente ridotti fino alla concorrenza delle somme assicurate o rispettivamente di quelle indicate nell'articolo 21.

L'assicuratore o l'impresa designata a norma dell'articolo 20 che, decorsi trenta giorni dall'incidente e ignorando l'esistenza di altre persone danneggiate pur avendone ricercata l'identificazione con la normale diligenza, ha pagato ad alcuna di esse una somma superiore alla quota spettante, non risponde verso le altre persone danneggiate fino alla concorrenza della somma versata, salva l'azione degli interessati per il recu-

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

Art. 26.

Identico.

Art. 27.

Identico.

(Segue: Testo trasmesso dalla Camera dei deputati)

però delle somme indebitamente percepite ai fini della ripartizione in conformità del primo comma del presente articolo.

Art. 28.

Le somme dovute dall'assicuratore o dall'impresa designata a norma dell'articolo 20 al danneggiato per: spese di trasporto a un vicino ospedale o ambulatorio di pronto soccorso pubblico o privato o al domicilio; spese di medicazione; spese di ospedalità; spese mediche e farmaceutiche; spese funerarie qualora siano state anticipate da pubblici ospedali o da altri enti pubblici debbono, se non garantite da altra assicurazione obbligatoria, essere corrisposte direttamente a coloro che le hanno anticipate, purchè ne facciano richiesta prima che sia stato pagato il risarcimento al danneggiato.

Qualora il danneggiato sia assistito da assicurazione sociale, l'ente gestore dell'assicurazione sociale ha diritto di ottenere direttamente dall'assicuratore del responsabile o dall'impresa designata a norma dell'articolo 20 il rimborso delle spese sostenute per le prestazioni erogate al danneggiato ai sensi delle leggi e dei regolamenti che disciplinano detta assicurazione, semprechè non sia già stato pagato il risarcimento al danneggiato, con l'osservanza degli adempimenti prescritti nei due commi successivi.

Prima di provvedere alla liquidazione del danno, l'assicuratore del responsabile o l'impresa designata a norma dell'articolo 20 sono tenuti a richiedere al danneggiato una dichiarazione attestante che lo stesso non ha diritto ad alcuna prestazione da parte di istituti che gestiscono assicurazioni sociali obbligatorie. Ove il danneggiato dichiara di avere diritto a tali prestazioni, l'assicuratore o l'impresa designata a norma dell'articolo 20 sono tenuti a darne comunicazione al competente ente di assicurazione sociale e potranno procedere alla liquida-

(Segue: Testo approvato dalla Commissione)

Art. 28.

Identico.

(Segue: Testo trasmesso dalla Camera dei deputati)

zione del danno solo previo accantonamento di una somma idonea a coprire il credito dell'ente per le prestazioni erogate o da erogare.

Trascorsi 45 giorni dalla comunicazione di cui al precedente comma senza che l'istituto di assicurazione abbia dichiarato di volersi surrogare nei diritti del danneggiato, l'assicuratore del responsabile o l'impresa designata a norma dell'articolo 20 potranno disporre la liquidazione definitiva in favore del danneggiato. L'ente di assicurazione sociale ha diritto di ripetere dal danneggiato le somme corrispondenti agli oneri sostenuti se il comportamento del danneggiato abbia recato pregiudizio alla azione di surrogazione.

Art. 29.

L'impresa designata che, anche in via di transazione, ha risarcito il danno nei casi previsti nel primo comma dell'articolo 19, lettere a) e b), ha azione di regresso nei confronti dei responsabili del sinistro per il recupero dell'indennizzo pagato nonchè dei relativi interessi e spese.

Nel caso previsto alla lettera c) del primo comma dell'articolo 19, l'impresa che, anche in via di transazione, ha risarcito il danno è surrogata, per l'importo pagato, nei diritti sia dell'assicurato che del danneggiato verso l'impresa posta in liquidazione coatta con gli stessi privilegi stabiliti dalla legge a favore dei medesimi.

Art. 30.

Le imprese designate a norma dell'articolo 20 debbono tenere separata gestione dei sinistri di cui all'articolo 19. Alla fine di ciascun semestre dell'esercizio esse debbono trasmettere all'Istituto nazionale delle assicurazioni, gestione autonoma del « Fondo di garanzia per le vittime della strada », un rendiconto degli oneri sostenuti nel semestre stesso per pagamento di danni deri-

(Segue: Testo approvato dalla Commissione)

Art. 29.

Identico.

Art. 30.

Identico.

(Segue: *Testo trasmesso dalla Camera dei deputati*)

vanti da sinistri e relative spese di gestione, redatto in conformità delle norme che saranno stabilite con il regolamento di esecuzione.

Le imprese stesse debbono altresì, alla fine di ogni esercizio, comunicare all'Istituto nazionale delle assicurazioni, gestione autonoma del « Fondo di garanzia per le vittime della strada », l'ammontare dei danni derivanti da sinistri liquidati e non ancora pagati, nonchè il presumibile ammontare dei danni da sinistri denunciati e non ancora liquidati.

Le gestioni separate di cui al primo comma sono sottoposte alla vigilanza del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, il quale potrà adottare tutti i provvedimenti eventualmente necessari, compresa la sostituzione dell'impresa designata.

Art. 31.

Le imprese autorizzate all'esercizio delle assicurazioni per la responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli sono tenute a versare annualmente all'Istituto nazionale delle assicurazioni, gestione autonoma del « Fondo di garanzia per le vittime della strada », con le modalità che saranno stabilite nel regolamento di esecuzione, un contributo da determinarsi in una percentuale del premio incassato per ciascun contratto relativo alle predette assicurazioni.

La misura del contributo è determinata annualmente, nel limite massimo del 3 per cento, con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, tenuto conto dei risultati della gestione dei sinistri di cui all'articolo 19.

Per la determinazione del contributo di cui al precedente comma l'Istituto nazionale delle assicurazioni, gestione autonoma del « Fondo di garanzia per le vittime della strada », è tenuto a trasmettere ogni anno al Ministero dell'industria, del commercio

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

Art. 31.

Identico.

(Segue: Testo trasmesso dalla Camera dei deputati)

e dell'artigianato un rendiconto della gestione riferito all'anno precedente, secondo le norme che saranno stabilite nel regolamento di esecuzione della presente legge.

Nel primo anno di applicazione della presente legge il contributo predetto è stabilito nella misura del 3 per cento dei premi incassati risultanti dall'ultimo bilancio approvato.

CAPO IV

DISPOSIZIONI PENALI

Art. 32.

Chiunque pone in circolazione veicoli o natanti per i quali a norma della presente legge vi è obbligo di assicurazione o consente alla circolazione dei medesimi senza che siano coperti dall'assicurazione, è punito con l'ammenda fino a lire 300.000 e con l'arresto fino a 3 mesi.

Il conducente di un veicolo o di un natante per il quale sia stato adempiuto all'obbligo di assicurazione, che circoli senza essere munito del certificato di assicurazione o senza tenere esposto il contrassegno in modo ben visibile e nel posto prescritto, è punito con la sanzione amministrativa da lire 1.000 a lire 10.000.

Per l'illecito amministrativo previsto nel comma precedente è ammesso il pagamento in misura ridotta a norma dell'articolo 5 della legge 3 maggio 1967, n. 317, contenente modificazioni al sistema sanzionatorio delle norme in tema di circolazione stradale e delle norme di regolamenti locali.

Art. 33.

L'accertamento delle violazioni alle norme della presente legge è anche demandato agli organi indicati nell'articolo 137 del decreto del Presidente della Repubblica 15

(Segue: Testo approvato dalla Commissione)

CAPO IV

DISPOSIZIONI PENALI

Art. 32.

Identico.

Art. 33.

Identico.

(Segue: *Testo trasmesso dalla Camera dei deputati*)

giugno 1959, n. 393, che approva il testo unico delle norme sulla circolazione stradale e nell'articolo 38 del decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, che approva il testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche.

CAPO V

DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

Art. 34.

I contratti di assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli, in corso alla data di entrata in vigore dell'obbligo dell'assicurazione, debbono essere adeguati, con effetto da tale data, alle disposizioni della presente legge cui divengono soggetti. L'assicurato è tenuto, ove occorra, a corrispondere il relativo maggior premio.

Art. 35.

Le imprese che alla data di pubblicazione del regolamento di esecuzione della presente legge esercitano nel territorio della Repubblica l'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli, debbono costituire e vincolare una cauzione iniziale aggiuntiva a quella prescritta dall'articolo 40 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449, raggugliata al 10 per cento dei premi lordi dell'ultimo esercizio per il quale è stato approvato il bilancio, inerenti alle predette assicurazioni stipulate nell'esercizio stesso o anteriormente, escluse le imposte a carico degli assicurati.

La cauzione aggiuntiva di cui al comma precedente è computabile ai fini della costituzione della cauzione di cui all'articolo 15.

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

CAPO V

DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

Art. 34.

Identico.

Art. 35.

Identico.

(Segue: *Testo trasmesso dalla Camera dei deputati*)

Art. 36.

Le assicurazioni della responsabilità civile per danni causati dalla circolazione dei veicoli sono soggette alla imposta sui premi stabilita dalla legge 29 ottobre 1961, n. 1216, nella misura proporzionale di lire 5 per ogni cento lire del premio e degli accessori. Tale misura resta ferma anche nel caso in cui con lo stesso contratto siano assicurati, insieme al rischio della responsabilità civile, anche altri rischi inerenti al veicolo o al natante o ai danni causati dalla loro circolazione.

Per le quietanze inerenti al pagamento di somme in dipendenza di contratti di assicurazione di cui al precedente comma, rilasciate all'impresa assicuratrice dall'assicurato o dal danneggiato o loro aventi causa, anche se risultati da atto formale o aventi effetto transattivo e anche se comprensive, oltre che dell'indennizzo, di spese e competenze legali e di altri diritti accessori previsti dalla polizza, restano ferme le disposizioni dell'articolo 16 della legge 29 ottobre 1961, n. 1216.

Tutte le operazioni e gli atti necessari per il pagamento dei risarcimenti corrisposti a norma dell'articolo 19, nonchè quelli inerenti ai rapporti fra l'Istituto nazionale delle assicurazioni, gestione autonoma del « Fondo di garanzia per le vittime della strada » e le imprese assicuratrici, sono esenti da qualsiasi tassa e imposta indiretta sugli affari e dalla formalità della registrazione.

Art. 37.

Gli aventi diritto al risarcimento nei confronti di assicurati presso 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 con dichiarazione di insolvenza possono agire nei confronti delle imprese designate a norma dell'articolo 20 per conseguire, nei limiti del contratto di assicurazione e comunque non oltre i massimali indicati nella tabella A allegata alla presente legge, la quota del cre-

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

Art. 36.

Identico.

Art. 37.

Identico.

(Segue: Testo trasmesso dalla Camera dei deputati)

dito per risarcimento ammesso al passivo che, rispetto a detti limiti, non sia stata soddisfatta con la prima distribuzione dell'attivo dell'impresa in liquidazione alla quale essi sono stati ammessi a concorrere.

Le disposizioni di cui al precedente comma non sono applicabili alle prime 100.000 lire di risarcimento per danni a cose o animali.

Le disposizioni del primo comma si applicano anche in favore degli assicurati che abbiano risarcito il danno agli aventi diritto.

Le somme dovute nelle successive eventuali distribuzioni dell'attivo a coloro che si sono avvalsi delle disposizioni del presente articolo, saranno versate dal commissario liquidatore all'INA, gestione autonoma del « Fondo di garanzia per le vittime della strada », che provvederà a rimborsare alle imprese designate tutte le somme da esse pagate in dipendenza del presente articolo.

Art. 38.

Presso il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato è istituita la Direzione generale delle assicurazioni private e di interesse collettivo con i compiti e le funzioni già svolte dall'Ispettorato delle assicurazioni private istituito con decreto luogotenenziale 23 febbraio 1946, n. 223. A tal fine è disposto l'aumento di un posto nell'organico dei Direttori generali del ruolo dell'Amministrazione centrale del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Presso il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato è istituito il ruolo tecnico ispettivo delle assicurazioni private e d'interesse collettivo, le cui dotazioni organiche sono determinate nella tabella B allegata alla presente legge.

All'onere derivante dalla istituzione della Direzione generale e del ruolo ispettivo di cui ai commi precedenti, sarà provveduto con le maggiori entrate del contributo di vigilanza, di cui all'articolo 67 del testo unico approvato con decreto del Presidente della

(Segue: Testo approvato dalla Commissione)

Art. 38.

Identico.

(Segue: Testo trasmesso dalla Camera dei deputati)

Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449. A tale scopo la misura massima di detto contributo è elevata all'1,25 per mille dei premi incassati dalle imprese in ciascun esercizio.

Art. 39.

La nomina alla qualifica iniziale della carriera direttiva del ruolo tecnico ispettivo di cui alla tabella *B* allegata alla presente legge ha luogo mediante pubblico concorso per esami fra laureati in giurisprudenza, in economia e commercio o in scienze statistiche e attuariali.

I decreti ministeriali che indicano i concorsi stabiliscono il numero dei posti della qualifica iniziale da riservare a ogni tipo di laurea.

Gli esami consistono in quattro prove scritte e in una prova orale.

I decreti ministeriali che indicano i concorsi stabiliscono le materie che formano oggetto delle prove scritte e di quella orale, in relazione al diploma di laurea richiesto per l'ammissione a ciascun concorso.

Art. 40.

La nomina alla qualifica iniziale della carriera di concetto del ruolo tecnico ispettivo di cui alla tabella *B* allegata alla presente legge ha luogo mediante pubblico concorso per esami fra candidati in possesso del diploma di ragioniere.

Gli esami consistono in tre prove scritte e in una prova orale.

Il decreto ministeriale che indice il concorso stabilisce le materie che formano oggetto delle prove scritte e della prova orale.

Art. 41.

Nella prima applicazione della presente legge, dieci posti del ruolo tecnico ispettivo della carriera direttiva e cinque posti del ruolo tecnico ispettivo della carriera di con-

(Segue: Testo approvato dalla Commissione)

Art. 39.

Identico.

Art. 40.

Identico.

Art. 41.

Identico.

(Segue: Testo trasmesso dalla Camera dei deputati)

cetto, di cui alla tabella B, allegata alla presente legge, possono essere conferiti, con le modalità stabilite dall'articolo 200 del testo unico approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, a impiegati appartenenti, rispettivamente, a ruoli amministrativi della carriera direttiva e a ruoli amministrativi della carriera di concetto del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Inoltre nella prima applicazione della presente legge tutti i posti di nuova istituzione possono essere conferiti senza tenere conto di posizioni in soprannumero.

Art. 42.

Il regolamento di esecuzione sarà emanato con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, di concerto con i Ministri di grazia e giustizia e dei trasporti e dell'aviazione civile entro sei mesi dalla pubblicazione della presente legge.

Il regolamento stesso potrà prevedere, per le infrazioni alle sue norme, sanzioni amministrative da lire 1.000 a lire 50.000.

Art. 43.

Le disposizioni della presente legge, esclusi il presente articolo e gli articoli 38, 39, 40 e 41, si applicano a decorrere dal 180° giorno successivo a quello della pubblicazione del regolamento di esecuzione, salvo quelle di cui agli articoli 11, primo, secondo, terzo, quarto, quinto e sesto comma; 12; 14, primo comma; 15; 16, primo comma nn. 1) e 2), secondo e terzo comma; 17; 20; 31; 35 e 37, le quali si applicano dal giorno della pubblicazione del regolamento stesso.

Le imprese autorizzate all'esercizio dell'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli, in esercizio alla data di pubblicazione del

(Segue: Testo approvato dalla Commissione)

Art. 42.

Identico.

Art. 43.

Identico.

(Segue: *Testo trasmesso dalla Camera dei deputati*)

regolamento di esecuzione della presente legge, debbono, per poter continuare la loro attività in questo ramo, provvedere agli adempimenti di cui agli articoli 11, primo comma, e 35, entro il 60° giorno da tale data.

Nella prima applicazione dell'articolo 11 le imprese debbono presentare al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, unitamente alle tariffe dei premi e alle condizioni generali di polizza, gli elementi statistici e tecnici indicati nell'articolo 14, comma primo.

(Segue: Testo trasmesso dalla Camera dei deputati)

ALLEGATO

TABELLA A

MINIMI DI GARANZIA PER L'ASSICURAZIONE OBBLIGATORIA
STABILITI AI SENSI DELL'ARTICOLO 9 DELLA LEGGE

<p>a) Per i motoveicoli ad uso privato, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:</p> <p>15.000.000 per ogni sinistro, con il limite di lire 1 milione per le cose e gli animali, per i motoveicoli di cilindrata non superiore a 150 centimetri cubi;</p> <p>20.000.000 per ogni sinistro, con il limite di lire 1.500.000 per le cose e gli animali, per i motoveicoli di cilindrata superiore a 150 centimetri cubi;</p> <p>15.000.000 per ogni persona danneggiata;</p> <p>b) per le autovetture ad uso privato, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:</p> <p>25.000.000 per ogni sinistro, con il limite di lire 3.000.000 per le cose e gli animali;</p> <p>15.000.000 per ogni persona danneggiata;</p> <p>c) per gli autobus ad uso privato, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:</p> <p>50.000.000 per ogni sinistro, con il limite di lire 5.000.000 per le cose e gli animali;</p> <p>15.000.000 per ogni persona danneggiata;</p> <p>d) per le motocarrozzette da noleggio o ad uso pubblico, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:</p> <p>25.000.000 per ogni sinistro, con il limite di lire 3.000.000 per le cose e gli animali;</p> <p>15.000.000 per ogni persona danneggiata;</p> <p>e) per gli autoveicoli da noleggio o ad uso pubblico, i filoveicoli e i rimorchi, de-</p>	<p>stinati al trasporto di persone, nonché per gli autocarri adibiti eccezionalmente al trasporto di persone, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:</p> <p>40.000.000 (con il limite di lire 3.000.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicoli con numero di posti non superiore a nove;</p> <p>100.000.000 (con il limite di lire 10.000.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicolo con numero di posti non superiore a trenta;</p> <p>150.000.000 (con il limite di lire 10.000.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicolo con numero di posti non superiore a ottanta;</p> <p>200.000.000 (con il limite di lire 10.000.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicolo con numero di posti oltre ottanta;</p> <p>15.000.000 per ogni persona danneggiata;</p> <p>f) per gli autoveicoli, filoveicoli e i rimorchi per trasporto di cose, per trasporto promiscuo di persone e di cose, per uso speciale o per trasporti specifici, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:</p> <p>25.000.000 (con il limite di lire 3.000.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicolo di peso complessivo a pieno carico non superiore a 25 quintali;</p> <p>40.000.000 (con il limite di lire 5.000.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicolo di peso complessivo a pieno</p>
---	--

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

ALLEGATO

TABELLA A

MINIMI DI GARANZIA PER L'ASSICURAZIONE OBBLIGATORIA
STABILITI AI SENSI DELL'ARTICOLO 9 DELLA LEGGE

Identica.

LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(Segue: Testo trasmesso dalla Camera dei deputati)

carico non superiore a settanta quintali;	30.000.000 per ogni sinistro se il motore è di cilindrata superiore a 500 centimetri cubi o di potenza superiore a 11 cavalli-vapore;
50.000.000 (con il limite di lire 7.500.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicolo di peso complessivo a pieno carico superiore a settanta quintali;	15.000.000 per ogni persona danneggiata;
15.000.000 per ogni persona danneggiata;	i) per i motoscafi e le imbarcazioni a motore adibiti a servizio pubblico, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:
g) per i trattori stradali, i carrelli e le macchine operatrici, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:	50.000.000 per ogni sinistro se trattasi di veicolo con numero di posti non superiore a nove;
50.000.000 per ogni sinistro, con il limite di lire 5.000.000 per le cose e gli animali;	75.000.000 per ogni sinistro se trattasi di veicolo con numero di posti non superiore a venti;
15.000.000 per ogni persona danneggiata;	100.000.000 per ogni sinistro se trattasi di veicolo con numero di posti superiore a venti;
h) per i motoscafi e le imbarcazioni a motore adibiti a diponto o ad uso privato, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:	15.000.000 per ogni persona danneggiata;
15.000.000 per ogni sinistro se il motore è di cilindrata non superiore a 150 centimetri cubi o di potenza non superiore a 5 cavalli-vapore;	l) per l'assicurazione prevista all'articolo 3 della legge per gare o competizioni di qualsiasi genere, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:
25.000.000 per ogni sinistro se il motore è di cilindrata non superiore a 500 centimetri cubi o di potenza non superiore a 11 cavalli-vapore;	200.000.000 (con il limite di lire 20.000.000 per le cose e gli animali) nel caso di gare motociclistiche;
	400.000.000 (con il limite di lire 40.000.000 per le cose e gli animali) nel caso di gare automobilistiche;
	15.000.000 per ogni persona danneggiata.

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

(Segue: Testo trasmesso dalla Camera dei deputati)

TABELLA B

RUOLI TECNICI ISPETTIVI

Carriera direttiva:

Coefficiente	Qualifica	Organico
670	Ispettore generale	2
500	Ispettore capo	4
402	Ispettore superiore	6
325	Ispettore principale	8
271	Ispettore	
229	Ispettore aggiunto	
		<u>20</u>

Carriera di concetto:

Coefficiente	Qualifica	Organico
500	Ispettore capo aggiunto	1
402	Ispettore principale aggiunto	2
325	Primo ispettore aggiunto	3
271	Ispettore aggiunto 1 ^a classe	4
229	Ispettore aggiunto 2 ^a classe	
202	Ispettore aggiunto 3 ^a classe	
		<u>10</u>

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

TABELLA B

RUOLI TECNICI ISPETTIVI

Identica.