

# SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

(N. 1071)

## DISEGNO DI LEGGE

**d'iniziativa dei senatori FELICETTI, MAFFIOLETTI, MARGHERI,  
LOFRIENO, CONSOLI, PETRARA, POLLIDORO, URBANI, VOLPONI  
e DI CORATO**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 14 DICEMBRE 1984

### Nuove norme per la disciplina delle assicurazioni di responsabilità civile auto

ONOREVOLI SENATORI. — L'indagine parlamentare, condotta nel corso della VII e VIII legislatura, ha proposto l'esigenza di rilevanti modifiche migliorative al regime che regola la materia della assicurazione della responsabilità civile auto.

Come altre forze politiche, anche il PCI, all'inizio della IX legislatura ha avviato lo studio del problema della trasformazione delle indicazioni genericamente propositive, contenute nel documento conclusivo dell'indagine, in un organico disegno di legge.

Questo nella consapevolezza che una sistemazione equa e razionale della complessa materia doveva puntare non ad un semplice aggiustamento di norme complessivamente rese sufficienti grazie anche alle modifiche apportate soprattutto con la legge n. 39 del 1977, ma alla ricerca di soluzioni capaci di affermare un modo nuovo di concepire l'assicurazione della RCA, come servizio nazionale.

Affermare tale esigenza non significa voler condizionare l'imprenditorialità assicurativa, ma al contrario sollecitare e stimolare a soddisfare in modo più avanzato le esigenze di una società sempre più bisognosa di adeguati servizi assicurativi. Significa creare le condizioni per garantire alla collettività nazionale un servizio della cui qualità lo Stato stesso deve sentirsi permanentemente responsabile, controllandone col più grande rigore il rispetto dei principi informativi, la trasparenza delle gestioni, la puntualità e l'equità degli interventi risarcitori.

Questo profondo convincimento, come pure la consapevolezza della interdipendenza fra una rigorosa gestione della RCA e la complessiva capacità di sviluppo dell'intero comparto assicurativo, che vede in Italia una sproporzionata incidenza dei premi RCA sui premi totali, spiegano quanto profondo sia stato il travaglio culturale e politico

per stabilire l'opportunità o meno della gestione diretta del servizio da parte dello Stato. Le scelte alla fine prevalse sono state quelle di un sistema controllato dallo Stato ma affidato alla privata gestione imprenditoriale.

Purtroppo l'inadeguatezza sia del controllo statale che della capacità delle imprese di adeguarsi alla nuova realtà provocata dalla legge 24 dicembre 1969, n. 990 hanno determinato situazioni di disfunzione e a volte anche di degenerazione, che è stato assai difficile fronteggiare. L'impegno comune delle forze democratiche, nel corso degli ultimi anni, ha consentito una positiva inversione di tendenza, il cui ultimo e più significativo atto è rappresentato dalla costituzione, nell'agosto 1982, dell'ISVAP.

E tuttavia la gravità dei problemi ha prodotto lacerazioni che potranno essere sanate solo a condizione di programmare un complesso di interventi finalizzati all'effettivo governo del sistema e al recupero di un rapporto di credibilità fra la collettività, gli imprenditori e lo Stato in quanto garante di un servizio di carattere pubblico affidato a gestioni di tipo privatistico.

Entro questa concezione si iscrivono alcune norme intese da una parte a sanare delle perduranti situazioni patologiche, dall'altra a prevenire ulteriori fenomeni di indebolimento della struttura assicurativa nazionale.

Nell'elaborazione di queste norme siamo stati guidati anzitutto dall'esigenza di rendere leggibili i dati relativi alla gestione del ramo, di rendere cogente — per le autorità di controllo — il sistema complessivo di prevenzione e di recupero delle parti inquinate o più fragili del mercato. Di qui le proposte mirate a perfezionare i meccanismi di risanamento: SOFIGEA, Commissario per il risanamento, Conto consortile. Di qui le proposte dirette a prevenire situazioni di crisi: trasferimenti di pacchetti azionari, coordinamento fra ISVAP e CONSOB, nuove prescrizioni per le società di certificazione, ampliamento delle funzioni della Commissione consultiva e snellimento della stessa. Dalla esigenza — altrettanto fondamentale — di responsabi-

lizzare ulteriormente le imprese rispetto ai loro obblighi nei confronti dell'utenza, sono scaturite le norme che prevedono: penalità in caso di risarcimenti tardivi, l'obbligo di organizzare il servizio di liquidazione sull'intero territorio nazionale, un rendiconto annuale delle singole imprese sullo stato del servizio.

Queste nuove e più incisive prescrizioni non si propongono una penalizzazione del sistema imprenditoriale nei cui confronti vengono anzi indicate soluzioni di salvaguardia della solidità ed efficienza delle strutture aziendali. Si tratta di norme ispirate al principio della partecipazione dell'insieme delle forze interessate alla funzionalità del sistema, allo scopo di affermare principi di democrazia economica e di conoscenza delle componenti della tariffa: pubblico controllo dei costi delle riparazioni; semplificate procedure degli eventuali aggiornamenti tariffari, con collegata previsione di possibili forme di conguaglio limitatamente alle due voci della frequenza dei sinistri e dell'andamento del tasso inflattivo.

Nella stessa luce vanno lette le proposte intese a garantire il massimo di professionalità e di autonomia ai periti di infortunistica stradale e il massimo di competenza da parte degli agenti di assicurazione.

Ultimo, ma non meno importante, lo sforzo per dare un contributo al processo di moralizzazione che tanta inquietudine provoca nel corpo della Nazione in questo periodo; esso si esercita sul doppio versante della lotta all'evasione fiscale (separazione dei compensi a patrocinatori dal risarcimento del danno) e delle regolamentate procedure di stipulazione di contratti assicurativi da parte di enti pubblici, così da sottrarre questi ultimi a soggezioni clientelari o peggio.

\* \* \*

Tenendo conto di quanto sopra, il progetto si snoda relativamente alla esigenza fondamentale, che scaturisce anche dall'attenta interpretazione dell'articolo 32 della Costi-

tuzione della Repubblica italiana, di tutelare la vita, la salute e l'integrità fisica dei cittadini.

Rispetto a questa esigenza, due sono le innovazioni di fondo che si intende introdurre nella legislazione nazionale: la parte che si riferisce, anche in accoglimento di preziose e disattese indicazioni del CNEL, alla prevenzione della sinistralità da circolazione stradale; e quella che costituisce, in ossequio alle pronunce della Corte costituzionale e della Corte di cassazione, una figura autonoma e assegna un ruolo centrale al danno biologico all'interno delle varie voci di danno alla persona; questo tanto a favore dei terzi, quanto a favore dello stesso conducente, per il quale viene prevista una obbligatoria copertura infortunistica *ad hoc*.

Su queste due questioni centrali vale la pena di soffermarsi.

#### *Sulla prevenzione.*

Pare inconcepibile che un Paese come il nostro, nel quale purtroppo si registrano annualmente perdite di vite umane dell'ordine di circa diecimila unità, centinaia di migliaia di feriti, milioni di sinistri che producono danni materiali per migliaia di miliardi e, dunque, intollerabile sperpero di ricchezze e perdite sociali che nessuna epidemia, nei tempi moderni, in un paese industrializzato, ha mai provocato, non si ponga in termini concreti il problema della prevenzione.

Non è casuale che l'Italia sia uno dei pochi paesi nei quali non è obbligatorio l'uso della cintura di sicurezza e del casco per i motociclisti.

Così come non è casuale l'assenza di qualsiasi forma di controllo del tasso alcolemico ammesso per la guida di auto e moto veicoli, pur essendo scientificamente provato che la causa di almeno il dieci per cento degli incidenti deriva da responsabilità di guidatori sotto l'influenza dell'alcool.

Ma al di là dell'esigenza di disporre di norme che concentrino sul fattore umano la ricerca di tutte le possibili misure di

prevenzione, capaci di ridurre l'area della imponderabilità, resta, altrettanto pressante, la necessità di garantire attuazione, studio, ricerca sulle altre due componenti della produzione degli incidenti che derivano dalla circolazione e che sono i veicoli e le strade.

Quanto alla sicurezza dei veicoli sembra di poter affermare che risultano del tutto carenti opportune iniziative dei pubblici poteri intese a stimolare la ricerca in questo settore. Al quale, peraltro, sembrano quasi del tutto disinteressate le case costruttrici, preoccupate di dare soluzioni positive alla questione del rapporto consumi-velocità, non impegnate altrettanto adeguatamente sul tema della sicurezza dell'abitacolo della vettura, della sua resistenza. Per non parlare del controllo tecnico dei veicoli in circolazione che finisce per assumere il sapore della beffa essendo per legge effettuato solo a dieci anni dalla data di immatricolazione del veicolo.

E che dire — in una situazione in cui, anche per effetto della inadeguatezza del trasporto su ferro, gran parte della circolazione, anche connessa al trasporto delle merci, avviene su gomma — della mancanza di qualsiasi metodo di osservazione scientificamente condotta per individuare le cause degli incidenti dipendenti dal fattore « strada », al fine di promuovere interventi per fronteggiare quanto meno la pericolosità dei cosiddetti « punti neri », ove situazioni tragicamente ricorrenti non vengono rimosse per colpevole incuria?

Si trattava di elaborare una proposta che concepisse come primaria e ineludibile la esigenza di considerare organizzabile un sistema efficace di prevenzione, attraverso il coordinamento dell'impegno delle varie autorità in qualche modo interessate al problema, dando strumenti operativi alle possibili, ipotizzabili forme di intervento di cui si avverte la opportunità e il bisogno.

A questa domanda di operatività nel campo della prevenzione ha tentato di dare una risposta concreta la prima parte della proposta di legge.

*Liquidazione dei danni alla persona.  
Profili giuridici.*

La proposta di riforma dei criteri di liquidazione dei danni alla persona nasce dal fallimento dell'attuale sistema, fallimento testimoniato sia dall'altezza vertiginosa del contenzioso che dal ricorso dei giudici all'interpretazione creativa per coprire manifesti, riconosciuti vuoti legislativi nonché dalla lentezza dei tempi di liquidazione dei danni che, in alcuni casi (Fondo di garanzia per le vittime della strada, pure nato con finalità sociali) è veramente intollerabile.

Il nostro diritto comune è nato per soddisfare le esigenze di una epoca in cui il parco-veicoli nazionale ammontava a qualche centinaio di migliaia di pezzi. Ma da allora la società italiana ha subito una trasformazione radicale. Registriamo mezzo secolo di ritardi. Oggi la circolazione stradale è misurata da decine di milioni di veicoli.

All'origine le norme intese a proteggere i trasportati (articolo 1681 del codice civile) e i passanti (articolo 2054, primo comma, del codice civile) erano un tentativo per aiutare la parte debole, tentativo che però conteneva già le cause del fallimento, sia per la soluzione scelta che per le applicazioni che ne vennero fatte: concedendo al conducente la prova liberatoria, esse aprivano il varco all'uso massiccio della medesima. La pura possibilità della prova liberatoria era un incentivo alla resistenza giudiziaria o alla sua minaccia, generalmente a scopi defatigatori: allungare i tempi e falcidiare i risarcimenti. Le conseguenze sono sotto gli occhi di tutti: una magistratura soffocata dal contenzioso e costi spropositati per i singoli e per la collettività.

Questa critica non coinvolge la legge n. 990 del 1969 e la miniriforma, le cui rilevantisime potenzialità ci proponiamo anzi di portare alla luce. La grande novità nella 990 è, oltre l'obbligatorietà, l'azione diretta contro l'assicuratore. Essa deve rappresentare il punto di partenza e la chiave di volta per la costruzione di un completo e avanzato regime speciale che regolamenti diversamente i rapporti fra danneggiato e assicurato-

re. Alcuni significativi elementi di questa potenzialità ci sono già:

in forza dell'articolo 1 della legge n. 990 l'assicuratore risponde anche dei danni da circolazione furtiva, *prohibente domino*, mentre per il codice civile non vi è responsabilità dell'assicurato;

l'articolo 28 della legge n. 990 stabilisce degli impegni prioritari dell'assicuratore dell'obbligo nei confronti degli assicuratori sociali, ai quali l'assicurato non è costretto;

l'articolo 5-bis di cui alla legge 26 febbraio 1977, n. 39, così come giurisprudenzialmente applicato, pone l'esecutorietà delle sentenze di primo grado a carico del solo assicuratore, senza riflessi per l'assicurato.

Si potrebbe continuare.

In sostanza: l'impegno dell'assicuratore dell'obbligo è divenuto più ampio dell'area di responsabilità dell'assicurato. Le due aree non coincidono più. A ben vedere nella legge n. 990 del 1969 e nella legge n. 39 del 1977 il regime speciale, più che adombrato, è già tracciato. Quello che è mancato è stato, negli anni successivi, il puntuale intervento del legislatore diretto a sviluppare quelle potenzialità e a munire gli operatori di quegli strumenti atti a svilupparle: è mancato l'arbitrato; è mancato il rafforzamento della presunzione di responsabilità a favore di quelle che sono per definizione le vittime della strada, i soggetti passivi dell'attività pericolosa altrui, nel senso che la loro responsabilità è nulla (trasportati) o bassissima (passanti); è mancato infine, se si passa al contenuto, un aggiornamento organico dell'area dei risarcimenti. È purtroppo a tutti nota l'esistenza di un problema, a tutt'oggi irrisolto, sul contenuto degli indennizzi risarcitori il cui montante, elevato o esiguo che sia, è affidato alla mera casualità, con risultati sperequativi non più tollerabili. Si pensi al sorgere e al prosperare di giurisprudenze locali che, traendo spunto o pretesto da sperequate situazioni socio-economiche, portano a risultati risarcitori difformi e divergenti.

Questo spiega il disagio della magistratura: da un lato costretta a coprire aree di vuoto legislativo, che è opera meritoria ma diseguale; dall'altro vincolata a situazioni locali di sviluppo socio-economico, per cui i risarcimenti riconosciuti al Nord sono superiori a quelli riconosciuti al Sud non solo per quello che attiene alla componente economica, che si potrebbe comprendere, ma anche alla componente extra-economica, che non ha nemmeno un barlume di giustificazione.

Stime prudenziali ascrivono al contenzioso inerente al ramo RCA dal 30 per cento al 50 per cento delle cause radicate annualmente. Gli uffici giudiziari soffocano sotto il peso della gestione di questo contenzioso spesso inutile, sempre defaticatorio e ritardante.

A queste lacune il disegno di legge tenta di porre rimedio, quelle potenzialità tenta di sviluppare, innanzitutto liberando la vicenda infortunistica dalla questione di responsabilità almeno per i casi che riguardano trasportati e passanti, facendo ricorso alla presunzione assoluta di responsabilità. Se trasportati e passanti sono da un lato vittime incolpevoli, dall'altro soggetti passivi dell'altrui attività pericolosa, non si vede alcuna ragione per continuare a consentire all'assicuratore l'esercizio spesso strumentale della prova liberatoria, il che non significa vulnerare il sistema della responsabilità perchè esso viene recuperato attraverso la concessione del diritto di rivalsa, ovviamente diretto nei confronti di quegli altri soggetti che si trovano sullo stesso piano di pericolosità sociale (conducenti). Il veicolo uccide e ferisce, il passante e il trasportato no. Assumendo questo dato di fatto ne viene di conseguenza legittimato il diverso regime e la diversa regolamentazione.

Attraverso poi l'adozione e il ricorso all'istituto dell'arbitrato, regolamentato nei suoi meccanismi e circoscritto nei tempi, si dovrebbe conseguire l'ulteriore risultato di dare in tempi ragionevolmente brevi un contenuto monetario al diritto risarcitorio.

Entrambi gli strumenti, congiuntamente, dovrebbero sortire l'effetto della massiccia riduzione del contenzioso giudiziale.

Concorrono inoltre al conseguimento di questo risultato:

l'obbligatorietà della procedura dell'indennizzo diretto, quanto ai danni alle cose;

l'assunzione, quanto ai danni alle persone, del diritto al risarcimento del danno biologico come voce centrale, di costante ricorrenza, legislativamente definita nella sua natura e nei suoi criteri determinativi, a cui si affianca, con le stesse caratteristiche, l'altra voce risarcitoria attinente al danno morale; entrambe queste voci di costante ricorrenza, i cui criteri determinativi sono prefissati, fanno capo, per il riscontro della loro sussistenza e per i necessari parametri valutativi, all'opera dei medici legali.

L'intervento medico confluisce nello strumento arbitrale in caso di divergenza.

Il riconoscimento e la regolamentazione legislativa del diritto alla salute e all'integrità fisica (danno biologico) dovrebbe poi sortire l'effetto auspicato di sbarazzare il campo infortunistico dalla « mala pianta », caratteristica negativa del nostro attuale sistema, della liquidazione di cifre anche cospicue per indennizzare piccoli danni che non hanno notoriamente contenuto economico.

Altre innovazioni consistono in una intensificazione di garanzie (grandi invalidi) o nell'inclusione nel novero dei garantiti di alcune categorie oggi escluse (coniuge di fatto, familiari dei grandi invalidi): si tratta di riconoscimenti — legislativamente dovuti — a una realtà sociale che non può continuare a prescindere.

Solo per amore di chiarezza abbiamo spesso una norma per non lasciare dubbi sul fatto che, a fronte della creazione della specificità anche di contenuti del rapporto diretto assicuratore-danneggiato, permane e sussiste, nè poteva essere diversamente, la possibilità del ricorso alla normativa comune nell'alveo tradizionale del rapporto danneggiato-danneggiante. Sul che non ci potevano essere dubbi stante che scopo della legislazione speciale non è abrogare la legge comune, ma costruire e regolamentare uno specifico strumento atto a disciplinare quel particolare rapporto diretto assicura-

tore-danneggiato creato non da noi ma dal legislatore con la legge n. 990 del 1969, all'articolo 18.

In sede di massima sintesi, e per quello che più ci interessa: la procedura rapida per la liquidazione del danno alla persona, secondo la nostra proposta, consta di una non scindibile concatenazione di tre elementi: 1) presunzione invincibile di responsabilità e conseguente obbligazione dell'assicuratore del conducente a favore dei trasportati e dei pedoni; 2) adozione della procedura arbitrale; 3) elencazione delle prestazioni risarcitorie e prefigurazione di tutti i loro contenuti e dei criteri di determinazione degli stessi.

Un'ultima annotazione è volta a sottolineare che nel suo spirito di socialità il progetto non dimentica la posizione del conducente colpevole, per il quale anzi abbiamo previsto una garanzia assicurativa di tipo infortunistico, il cui nucleo di prestazioni si può riassumere nel ristoro del danno biologico.

#### *Nuove norme per la disciplina delle assicurazioni di RCA.*

Quanto sopra premesso, vale la pena di sottolineare ancora una volta come questo disegno di legge si proponga di introdurre trasformazioni profonde nel sistema assicurativo di RCA che, per le sue dimensioni consolidate (47 per cento dei premi incassati in tutti i rami danni), è tale da condizionare l'intera attività assicurativa nazionale.

Il presente disegno di legge si propone un duplice scopo: razionalizzare il regime dei premi e delle prestazioni affinché i premi vengano calcolati con maggior precisione e prelevati con maggiore semplicità, le seconde affluiscono ad un maggior numero di beneficiari, in tempi più rapidi, in misura meno sperequata, a costi più bassi; in secondo luogo, pervenire rapidamente al risanamento del mercato RCA, ponendo mano a rimedi più efficaci di quelli finora adoperati.

A queste due finalità sono dedicati i primi quattro dei cinque titoli di cui consta il disegno di legge, mentre il quinto prevede alcune norme transitorie e contingenti.

*Titolo I.* — La prima sezione del titolo I è dedicata al problema della prevenzione, la grande assente dalla nostra attività assicurativa.

La soluzione proposta consiste nella creazione di un Comitato per la sicurezza della circolazione stradale, facente capo al Ministero dell'industria e rappresentativo di tutti i dicasteri interessati: Lavori pubblici, Trasporti, Pubblica istruzione, Sanità, Interni (articolo 1). Questo per garantire alla manovra preventiva vastità di concezione ed efficacia di attuazione coordinata.

Organo consultivo del Comitato è la Consulta nazionale per la sicurezza stradale (articolo 2), di cui fanno parte l'ISVAP, esperti in infortunistica stradale, l'Ispettorato generale per la prevenzione infortuni, le Compagnie di assicurazione, le industrie costruttrici di veicoli. La Consulta nazionale si irradia verso le regioni tramite Consulte regionali, per meglio aderire alle realtà locali.

L'articolo 3 prevede, quale organo esecutivo, un Ispettorato generale per la prevenzione degli infortuni da circolazione stradale, istituito presso il Ministero dell'industria.

L'attività di questi organismi, che si auspica sollecita, intensa e intelligente, è tesa a ridurre considerevolmente tanto il costo umano quanto il costo economico della sinistrosità stradale, alleggerendone le famiglie — che sopportano per intero il primo dei due — e i servizi sociali, l'utenza e le famiglie stesse, che sopportano il secondo.

La seconda sezione del titolo I è dedicata alle estensioni di garanzia.

L'articolo 4 definisce terzi tutti i danneggiati diversi dal conducente: lo stesso proprietario del veicolo, i familiari del conducente, gli amministratori di società a responsabilità illimitata, tutti i non conducenti insomma. Questo per rispondere all'evoluzione assicurativa europea ed anche alla naturale progressione della società italiana dove, per fare un esempio, è cosa normalissima, e sarebbe da retri non prenderne atto, l'avvicinarsi dei familiari alla guida della vettura in occasione di viaggi prolungati.

Al conducente legittimo, che si appalesa spesso come primario portatore di pericolosità sociale verso altrui e verso se stesso, è fatto obbligo di contrarre una autonoma garanzia contro gli infortuni (articolo 5). Il problema del conducente in tutto o in parte colpevole è materia di appassionate controversie in Italia e nel mondo; comunque la questione sia stata risolta nei vari paesi, da troppe parti viene posta l'esigenza di portare un qualche rimedio a queste vittime della circolazione o ai loro superstiti. La soluzione consistente nel cosiddetto *NO fault*, peraltro autorevolmente proposta in varie sedi e realizzata in molti paesi del mondo con risultati a volte incoraggianti a volte deludenti, appare oggi non rispondente alla sensibilità giuridico-sociale del nostro Paese.

D'altra parte il ricorso al Fondo di garanzia vittime della strada, suggerito in alcune sedi, appare contraddittorio sotto il profilo giuridico (per la ragione che tale organismo è stato ed è fondato anche esso sul principio di responsabilità) e poco praticabile sotto il profilo operativo, in considerazione dei costi gestionali e dei tempi di liquidazione prevedibili.

La formula « garanzia infortuni » appare invece concettualmente più lineare e operativamente più snella, come già sperimentato in altre legislazioni europee sia pure limitatamente ad alcune categorie di conducenti (vedi legge federale elvetica sulla circolazione stradale). Naturalmente viene riservata all'assicuratore l'azione di rivalsa.

Le prestazioni della garanzia (vedi allegato F) consistono sostanzialmente nella valutazione del danno biologico, in caso di sopravvivenza, e in un modesto soccorso ai familiari superstiti, in caso di decesso.

L'articolo 6 estende l'obbligo di assicurazione ai ciclomotori e alle macchine agricole, conformemente a istanze assicurative provenienti dalla CEE e ad una convinzione che si può dire generale del nostro Paese.

L'articolo 7, che adegua i massimali del Fondo di garanzia vittime della strada, non richiede particolari argomentazioni: le som-

me di 25 milioni per catastrofe e di 15 per persona sinistrata sono eloquenti di per se stesse.

L'articolo 8 estende l'obbligo di assicurazione ai vettori di merci pericolose, per rafforzare la protezione della popolazione europea contro certi eventi che l'acceleratissimo progresso scientifico rischia di rendere addirittura apocalittici (basti pensare alla psicosi generata dal trasporto delle scorie di Seveso).

La terza sezione del titolo I modifica infine alcuni criteri di liquidazione del danno.

Quanto ai danni alle cose, l'articolo 9 attribuisce all'assicuratore del danneggiato la figura di mandatario dell'assicuratore del responsabile, nei casi in cui la denuncia sia stata sottoscritta da entrambi i conducenti.

L'articolo 10 impone alle imprese di assicurazione l'obbligo di consorzarsi al fine di liquidare i sinistri predetti; recepisce lo schema di ripartizione delle responsabilità in vigore attualmente presso la Convenzione indennizzo diretto; fa discendere dalla libera sottoscrizione congiunta della denuncia la consequenziale accettazione della procedura arbitrale sia sull'*an debeat* che sul *quantum*; determina le spese arbitrali in misura proporzionale all'esito della decisione, per scoraggiare la litigiosità.

L'articolo 11 dispone la tenuta, presso la Direzione generale delle assicurazioni private, di un registro dei periti abilitati, allo scopo di dare solide basi professionali alla funzione peritale, che interessa annualmente milioni di cittadini danneggiati, la quale appare oggi deprecabilmente inadeguata alle esigenze di tale essenziale servizio e fornita di evitabile conflittualità fra utenza e sistema assicurativo (1).

(1) V. documento XXXIV, n. 4, (VIII legislatura) della 10<sup>a</sup> Commissione, pagina 56: « ... Da questa constatazione nasce imperiosa l'esigenza di una regolamentazione dell'attività dei periti la cui qualifica professionale, la cui autonomia non possono non essere anche legislativamente sottoposte a verifica.

L'articolo 12 definisce poi un regime di incompatibilità fra la professione di perito automobilistico e tutte le attività suscettibili di condizionare l'autonomia di questo professionista al quale va garantita assoluta indipendenza di giudizio.

Col capo secondo della III sezione arriviamo all'arduo problema dei danni alle persone.

L'articolo 13 trasforma la presunzione *iuris tantum* disposta dal codice civile a favore di pedoni e trasportati in una presunzione *iuris et de iure*, nei soli casi in cui, utilizzando la facoltà offerta dall'articolo 18 della legge n. 990 del 1969, il danneggiato decida di agire direttamente contro l'assicuratore del responsabile. Questo nella convinzione che pedoni e trasportati meritino una protezione più intensa di quella offerta dal codice civile (2). Il principio della colpa non viene con ciò soppresso, bensì recuperato in sede di rivalsa, dove ritrova tutta la sua naturale efficacia. Naturalmente questo agevolato regime è puramente opzionale e la normativa dettata dal codice civile non subisce manomissioni di sorta.

L'articolo 14 prevede principi uniformi per la liquidazione delle due voci assunte come centrali del danno alla persona: il danno biologico e il danno morale, nello sforzo di

---

(2) V. dibattito in Francia sul progetto di legge Badinter: «Le vittime che non conducono un veicolo a motore (pedoni, ciclisti, persone trasportate) che si presume subiscano il rischio di circolazione più di quanto lo creino, sarebbero indennizzate anche se colpevoli (salvo il caso rarissimo in cui avrebbero commesso una colpa intenzionale); tra parentesi, questo non significa che queste categorie di utenti della strada sarebbero totalmente deresponsabilizzate, come è stato detto, perchè resterebbero responsabili del danno che possono causare ad altri; così come la loro eventuale responsabilità penale non sarebbe colpita da questo testo... Tuttavia, la soluzione giuridica che sembra accolta non modifica il fondamento della responsabilità, sempre trattata dagli stessi articoli del codice civile. Essa istituisce un indennizzo a favore di certe vittime, indipendentemente dalla responsabilità» (v. L'Argus, 30 marzo 1984).

porre un limite alle gravi e incomprensibili sperequazioni cui dà luogo la loro quantificazione attuale e di calare all'interno di queste realtà il principio costituzionale che sancisce l'uguaglianza dei cittadini in quanto tali. Non sorprenda in proposito la funzione eminente attribuita al danno biologico, cioè alla integrità psico-fisica dell'individuo: dopo le decisioni autorevoli e perentorie della Corte costituzionale e della Corte di cassazione, al legislatore non resta che prendere atto di cose che non costituiscono più materia di discussione se non per ciò che concerne la loro determinazione monetaria: si propone a questo proposito di calcolare il danno biologico secondo tavole di mortalità aggiornate e differenziate per sesso, includenti un tasso di capitalizzazione pari all'interesse legale, moltiplicate per un coefficiente economico pari a tre volte la pensione sociale annua, frazionata per percentuali di invalidità tratte dai parametri medico-legali in vigore nel settore dell'infortunistica privata (vedi allegato B). Conseguenze: uniformità di prestazioni, intensificata tutela dei sinistrati appartenenti a classi di età elevate e di sesso femminile, corretta soluzione del problema delle cosiddette «piccole invalidità» che generalmente sono prive di effetti economici ma che pure vengono risarcite secondo criteri censitari che sono una pura *fiction iuris* e un'immotivata amplificazione del monte-risarcimenti.

Anche per il danno morale si propone una quantificazione uniforme (vedi allegato C), compensando l'inevitabile discutibilità dei parametri di calcolo con la contropartita della certezza giuridica. Conformemente a procedure già consolidate in alcuni paesi della CEE, la gravità del danno morale è riservata all'apprezzamento medico-legale, secondo un crescendo di aggettivazioni.

L'articolo 15 rinvia a un coacervo di allegati i quali costituiscono il contenuto dell'involucro risarcitorio.

La metodologia di calcolo delle singole voci di danno, consistente per lo più nel misurare le stesse con multipli e frazioni della pensione sociale annua, può apparire — ed è — opinabile; ma quasi tutto è



opinabile in questa materia. L'elaborazione e l'approntamento di un regime risarcitorio standardizzato, che incorpora e comunque tiene conto delle acquisizioni della giurisprudenza consolidata, vogliono essere il tentativo di costruire e circoscrivere un'area di certezze giuridiche ponendola a disposizione di chi desidera, in assoluta libertà, accedervi.

L'articolo 16 si propone di generalizzare il risarcimento del danno morale, svincolandolo dal presupposto della colpa penale; questo non solo per scoraggiare la pratica delle querele di massa e per esonerare il danneggiato dall'onere della prova — nel giudizio civile — della colpa penale del danneggiante, ma anche per togliere a questa componente del danno quel sapore di pena accessoria che tuttora mantiene. È una norma che dà completezza all'articolo 14 e fa del danno morale il secondo pilastro, accanto al danno biologico, del danno alla persona, facendogli perdere l'attuale funzione in ultima analisi caudale e riempitiva e conferendogli dignità di causale autonoma di danno.

L'articolo 18 della legge n. 990 del 1969 resta al centro del bivio da cui si irradiano le due vie poste a disposizione del danneggiato: quella speciale, contenente la gran parte delle proposte innovative del presente disegno di legge, e la via generale classica, che passa attraverso il codice civile.

L'articolo 17 ribadisce l'intangibilità della seconda e l'alternatività tra le due.

La procedura arbitrale di cui al successivo articolo 18 altro non è che il necessario corollario, sul piano funzionale e strumentale, delle premesse sopra illustrate. Il meccanismo intero di questo sistema di liquidazione rapida si articola come segue:

a) eliminazione di contestazioni sul punto responsabilità;

b) pre-regolamentazione di tutte le prestazioni (vedi articolo 15);

c) arbitrato ove sorgano contestazioni sulla percentuale di invalidità, sull'entità del danno morale, sull'ammontare delle spese

di cura e riabilitazione, sulla durata della inabilità temporanea.

Il tutto fa capo al debitore-assicuratore. Chi preferisce i rimedi e gli strumenti del codice civile non ha che da dirigere le sue richieste verso il debitore-assicurato, con che conserva tutti i vantaggi, ma anche gli svantaggi, del sistema tradizionale.

La facoltà di utilizzare la procedura arbitrale è concessa anche ai conducenti (articolo 19), ma solo dopo che è intervenuto accordo sulla questione di responsabilità.

L'articolo 20 reprime, con un regime severamente sanzionatorio, le liquidazioni tardive: rimossa o risolta ogni questione di colpa, accettato un coacervo di prestazioni precalcolate che non consente contrasti sul *quantum debeatur*, l'assicuratore non può accampare nessuna giustificazione per i ritardati pagamenti. Questo per quanto concerne la procedura di liquidazione semplificata disciplinata dal capo II. Il capo III, dedicato ai principi generali di risarcimento, prevede poi alcune estensioni e modificazioni.

L'articolo 21 include nella sfera dei beneficiari di prestazioni risarcitorie i conviventi dei grandi invalidi, limitatamente al danno morale, allo scopo di portare un qualche compenso a persone così duramente sacrificate.

L'articolo 22 assimila, in caso di decesso, il coniuge di fatto al coniuge legittimo, a condizioni peraltro oltremodo rigorose, allo scopo di adeguare le forme giuridiche ai contenuti di una società civile in rapida trasformazione.

L'articolo 23 non richiede particolari illustrazioni: il segreto istruttorio in materia di reati colposi ha generalmente l'unico effetto di ritardare la liquidazione dei sinistri. La Raccomandazione della Commissione CEE dell'8 gennaio 1981 è bastevolmente esplicita.

Una *quaestio* parecchio *vexata* è invece quella della rivalsa del datore di lavoro:

l'articolo 24 propone di risolverla in senso affermativo, sia per considerazioni di ordine economico che di ordine giuridico. Non pare giusto, infatti, che danni economici da circolazione stradale dovuti a responsabilità acclarata di terzi vengano addossati al mondo dell'economia, già gravato da oneri; la tutela del lavoratore assente per varie causali (malattia, infortunio, gravidanza, ferie) trova la sua attuazione nei contratti di lavoro o nelle leggi, ma quando viene individuato un responsabile di tale assenza appare giusto e doveroso che la rivalsa venga esercitata; diversamente perdono in parte forza e comprensibilità il principio della colpa e la funzione del premio di assicurazione della responsabilità civile. Questa verità è del resto compresa da gran parte della giurisprudenza, il che è però motivo di costosa vertenzialità e di incertezza del diritto.

L'articolo 25 prosegue la linea, che percorrere l'intero disegno di legge, di tutela dei grandi invalidi: il danno economico conseguente alle altissime invalidità viene ritenuto totale, così com'è nella realtà; il pagamento delle due causali di danno più imponenti viene effettuato in forma di rendita (ovviamente indicizzata), massimale permettendo.

L'articolo 26 disciplina la risarcibilità del danno economico, che finisce col perdere l'attuale centralità per diventare, per così dire, eventuale: in posizione centrale sono collocati il danno biologico e quello morale. La norma richiede che il danno economico non vada più calcolato in via presuntiva ma nella provata concretezza dei casi specifici e con spazio per i giudici di apprezzamento equitativo del risarcimento ai limitati casi di redditi eccezionalmente elevati. Inoltre: il reddito dei lavoratori autonomi viene calcolato su una media triennale in luogo del reddito più alto negli ultimi tre anni; la media triennale consente un reddito più equilibrato e consolidato, meno aleatorio e casuale, più preciso per calcolare una perdita di reddito che si proietta presumibilmente fino al 65° anno di età. Ancora: il reddito « sommerso », carente di rappresentazione fiscale, viene

espulso dal calcolo risarcitorio; lo vuole la sensibilità popolare indignata dallo scandaloso fenomeno dell'evasione fiscale, e anche un'esigenza di coerenza e di rigore concettuali.

\* \* \*

Il titolo secondo del disegno di legge interviene su alcune componenti della struttura tariffaria al fine di renderla più razionale, più contenuta, più trasparente.

L'articolo 27 prende in esame la questione del costo dei pezzi di ricambio, che rappresentano la metà circa del costo dell'auto-riparazione: i produttori e gli importatori di veicoli sono tenuti a consegnare periodicamente, al Ministero dell'industria, l'elenco e i costi delle singole parti i quali, previo controllo del CIP, vengono diramati alle camere di commercio. Non per imporre prezzi politici, evidentemente, ma per una ineludibile esigenza di trasparenza e comunque per risalire dagli effetti alle cause, dalla tariffa RCA (che altro non è che la somma totale di un canestro di beni e servizi) alle componenti più vistose della stessa (3).

Anche l'articolo 28 è ispirato allo stesso principio di democrazia economica: sempre presso le camere di commercio sono costituiti dei comitati tecnici e democratici col compito di determinare e pubblicizzare periodicamente costo orario e tempario (due voci che forse rappresentano l'altra metà del costo dell'auto-riparazione).

L'articolo 29 è inteso invece a semplificare, razionalizzare e, se si vuole, sdrammatizzare il meccanismo di determinazione della tariffa: la componente « premio puro » viene sottratta alle imprese ed avocata al CIP che provvede senza transizioni alla sua

(3) Vedi documento XXXIV, n. 4, (VIII legislatura) della 10ª Commissione, pagine 86-87: « Da varie parti si è ripetutamente richiesto di... prevedere interventi governativi per il controllo del costo dei pezzi di ricambio i cui aumenti... spesso appaiono ingiustificati ».

determinazione; la componente « caricamenti » resta invece riservata all'autonomia imprenditoriale, la quale può essere esercitata all'interno di una banda di oscillazione; « ... risulta di tutta evidenza che la struttura tariffaria in atto è molto complessa. Tale complessità comporta che nel mercato nessuna impresa possa basarsi, per costruire una tariffa tecnicamente valida, esclusivamente sulle proprie rilevazioni statistiche. Le statistiche aziendali hanno infatti una base troppo ristretta per consentire una significatività a tutti i livelli tariffari... » (4). In materia di premi puri la legge dei grandi numeri esige rispetto, mentre la competitività fra impresa e impresa trova il suo luogo naturale di esercizio nell'area dei caricamenti, i soli ad essere condizionati dall'organizzazione imprenditoriale.

L'articolo 30 suggerisce poi una diversa data di decorrenza delle modifiche tariffarie: non più quella di scadenza dei contratti ma quella di pubblicazione delle modifiche. Questo al fine di eliminare un serio elemento di casualità che distorce lo spirito e la logica delle variazioni tariffarie, di ordinare tali variazioni lungo l'intero arco temporale preso in esame, di redistribuire in modo perequato con risparmi globali finali gli incrementi/decrementi, ripartendoli in capo alla totalità degli assicurati lungo un periodo di osservazione omogeneo.

L'articolo 32 consente il pagamento del premio a scadenza mensile mediante trattenuta operata dal datore di lavoro, salvi naturalmente l'equilibrio finanziario della tariffa e la certezza dell'esazione del premio. Vuol dire più semplicità, più automatismo, risparmio.

Nell'articolo 33 viene posto un problema di grande momento: la tariffa è calcolata su sequenze storiche, appartenenti al passato, ma si proietta nel futuro, e nulla può garantire che il futuro riproduca il passato. Alla luce dell'esperienza tratta dalla serie tariffaria degli ultimi anni si propone che

(4) *Idem*, pagina 52.

almeno due componenti tariffarie: frequenza dei sinistri e svalutazione monetaria, vengano assistite da un fondo di oscillazione costruito su coefficienti attuariali, per evitare che incontrollabili *excursus* danneggino Compagnie e/o utenti. Fino ad ora le previsioni pessimistiche sulla frequenza dei sinistri hanno mitigato gli effetti di troppo ottimistiche previsioni sul *trend* inflattivo; ma se i due errori previsionali, anziché elidersi, dovessero cumularsi, « la tariffa approvata sarebbe ... completamente al di fuori della realtà, con effetti devastanti per l'intero mercato. È evidente che tale stato di cose va opportunamente corretto » (5).

\* \* \*

Il titolo III del disegno di legge pone l'esigenza di nuove e più precise norme concernenti la gestione delle Compagnie di assicurazione, norme ispirate al principio che il Servizio nazionale RCA, per essere coercitivo nei riguardi degli assicurati, per le dimensioni di massa che gli sono proprie, perchè infine riflette specularmente tutto il fenomeno della mobilità su strada delle persone e delle merci, richiede delle condizioni di esercizio pregnanti e un governo del ramo penetrante.

Visto entro questa curvatura economico-sociale, l'articolo 35, che richiede alle singole imprese una relazione annuale sullo stato del servizio da esse prestato all'utenza, oltre a una analisi tecnico-organizzativa dell'attività di liquidazione dei sinistri, vuol essere uno strumento conoscitivo di stimolo, verifica e prevenzione.

Delle più di cento Compagnie autorizzate ad esercitare il ramo RCA solo pochissime vantano una rete di liquidazione capillare, onnipresente sul territorio nazionale. « I centri liquidazione danni sono ubicati per il 52,58 per cento nel Nord Italia, per il 22,55 per cento nel Centro, per il 15,24 nel Sud e per il 9,63 per cento nell'Italia insulare. Peraltro solo le grandi imprese dispon-

(5) *Idem*, pagina 54.

gono di centri di liquidazione danni diffusi in tutto il territorio nazionale » (6). La diradazione o addirittura l'assenza di tali centri sono cause gravi di conflitti (giudiziari e non) e di costi aggravati. Per fronteggiare questa carenza strutturale, l'articolo 36 esige che tutte le aree territoriali del Paese siano presidiate da centri di liquidazione tanto propri quanto altrui, pena la revoca della autorizzazione. La gestione del Servizio nazionale RCA va pensata, si diceva, più nella dimensione « grande industria » che in quella « artigianato ».

L'articolo 37 investe l'acuto problema dell'evasione fiscale, presente in forme estese nel settore RCA. La norma dispone la dissociazione fra risarcimento e compensi professionali dei patrocinatori. Tra l'altro la individuazione del numero e degli importi dell'operazione di cui sopra permetterà di far luce sul livello di conflittualità fra danneggiati e Compagnie e sulla frazione di risarcimenti (veri e propri caricamenti) di cui non beneficiano i danneggiati ma i loro patrocinatori.

Consorzi fra imprese (articolo 38): « Da qui l'esigenza, ripetutamente evidenziata nel corso dell'indagine, di istituire centri consortili che per conto di più Compagnie provvedano alla liquidazione dei danni. Tali centri consortili, oltre a permettere anche ad imprese medio-piccole di essere presenti nella fase di liquidazione dei danni in tutto il territorio nazionale, con conseguente riduzione dei tempi di intervento e quindi del costo dei sinistri, consentirebbero la riduzione delle spese fisse, la specializzazione e il miglioramento del servizio. Dal punto di vista dell'assicurato tali centri consentirebbero uniformità di trattamento, prontezza di intervento e massima credibilità per l'elevata professionalità ivi realizzabile » (7). « La Commissione è ben conscia che per far ciò occorrono idonee misure incentivanti anche di carattere fiscale, conformi, peraltro, a quanto già verificatosi

in altri Paesi della Comunità, che ne rendano conveniente il varo e possano permettere alle singole imprese di superare le reticenze che attualmente ostacolano momenti di utile collaborazione » (8).

Quanto all'articolo 39, esso è dettato da ovvie ragioni di armonizzazione delle situazioni contabili ed economico-patrimoniali delle imprese.

Gli articoli 40, 41, 42 e 43 sono infine ordinati a un miglior governo del mercato azionario, sconvolto da incursioni di finanziari di poca virtù. Si dirà appresso, al titolo successivo, delle misure da prendere per risanare un mercato così profondamente destabilizzato. Quelle contenute negli articoli citati hanno una funzione preventiva, intesa a scoraggiare avventure nel settore e comunque a prevenirne conseguenze rovinose.

Il PCI non ha mai pensato all'ISVAP come ad un organo di mero controllo *a posteriori*, ma lo concepisce come un organismo eminente di prevenzione. Le esortazioni di Guido Rossi sulla cultura della trasparenza, quale idea-guida penetrante tutta l'attività assicurativa, sono la base dell'articolo 40 e dell'intero disegno di legge.

\* \* \*

Il titolo IV interviene, al di là del ramo RCA, sul mercato assicurativo in generale, sconvolto da dissesti e da scandali che lo situano, per un'area fortunatamente circoscritta, al di là della soglia del fisiologico e al di qua di quella del patologico.

L'articolo 44 tratta delle finanziarie consortili, costituite ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 26 settembre 1978, n. 576, convertito con modificazioni nella legge 24 novembre 1978, n. 738, delle modalità di composizione degli organi interni delle stesse, nonché delle loro funzioni di vigilanza. Esso prevede che:

lo statuto, le norme regolanti le nomine del consiglio di amministrazione e del

(6) *Idem*, pagina 39.

(7) *Idem*, pagina 39-40.

(8) *Idem*, pagina 84.

collegio dei sindaci nonchè le modalità di vendita di società risanate sono approvate con decreto ministeriale;

nella stessa logica, un terzo del consiglio di amministrazione è designato dal Governo;

*idem* l'intero collegio dei sindaci;

le finanziarie consortili sono tenute a presentare al Ministero un piano a medio termine, con possibilità di proroga fino a 5 anni dell'opera di risanamento, purchè non venga superata la percentuale di extracaricamento stanziata dalla miniriforma.

« Per fare avanzare concretamente un serio programma di risanamento, capace di coinvolgere anche i lavoratori e le loro organizzazioni sindacali, occorre anzitutto che emerga una organica, coordinata e operante politica di gruppo, una strategia imprenditoriale che si proponga la conquista del Mezzogiorno all'esigenza della copertura assicurativa... » (9).

« Il complesso delle operazioni di risanamento, per gli interessi e per i mezzi finanziari pubblici che coinvolge, esige forme di controllo, e anche di indirizzo delle autorità dello Stato, rigorose ed effettive, sulla cui natura è necessario che il Ministero della industria e l'ISVAP avanzino concrete proposte in tempi rapidi » (10).

L'articolo 45 apporta alcune modifiche alle funzioni del Commissario straordinario, prevedendo tra l'altro la possibilità di una azione coordinata fra Commissario e finanziarie consortili; le prime esperienze commissariali hanno rivelato in tale mancato coordinamento una delle principali ragioni delle difficoltà incontrate dal Commissario nella sua azione. La norma prevede poi a titolo eccezionale, solo dopo accertata l'indisponibilità della proprietà a proseguire l'attività, che possa essere attivato l'istituto del blocco del portafoglio.

Sempre allo scopo di potenziare il ruolo del Commissario, l'articolo 47 istituisce un Comitato di sorveglianza di nomina mini-

steriale, in sostituzione (articolo 48) del collegio sindacale contestualmente disciolto.

L'articolo 49 proroga gli sgravi fiscali per fusioni e concentrazioni di imprese previsti dalla legge 10 giugno 1978, n. 295. « Un ulteriore tema di riflessione della Commissione riguarda il futuro delle compagnie create finora dalla SOFIGEA e di quelle che doversero nascere per assorbire il portafoglio delle imprese poste in liquidazione coatta amministrativa. È indubbio che il risanamento richiede tempi lunghi e costi notevoli. È poi appena da dirsi che condizioni indispensabili per la crescita di tali società siano un buon sviluppo produttivo, soprattutto nei rami elementari, il potenziamento delle risorse manageriali, la qualificazione professionale dei dipendenti e la ristrutturazione della rete agenziale. A tal fine è prospettata l'utilità di norme... per facilitare la fusione e concentrazione delle imprese » (11). Se si considera poi che 91 compagnie su 208 avevano nel 1980 un portafoglio premi inferiore a 5 miliardi di lire, si tocca con mano la fragilità strutturale di un mercato polverizzato in un nugolo di micro-organismi necessariamente debilitati.

L'articolo 50 si propone di dare più trasparenza ai contratti assicurativi stipulati con enti pubblici, i più esposti a scandali o almeno a scandalismi: un decreto ministeriale fissa i requisiti richiesti alle compagnie, le quali vengono iscritte negli appositi elenchi dei fornitori. Viene poi introdotto il limite di un anno relativamente alla durata di tali contratti, nello spirito e in anticipazione della nota direttiva CEE sul contratto di assicurazione.

L'articolo 51 che va visto in connessione col precedente articolo 40, esige dai Presidenti dell'ISVAP e della CONSOB la reciproca preventiva informazione al momento di adottare provvedimenti sia di vigilanza che di certificazione del bilancio, ovviamente quando si tratti di compagnie quotate in Borsa.

(9) *Idem*, pagina 66.

(10) *Idem*, pagina 67.

(11) *Idem*, pagina 66.

L'articolo 46 trasferisce il conto consortile dall'INA all'ISVAP: il primo viene alleggerito di parte dei compiti non produttivi di cui è onerato; il secondo viene dotato di uno strumento di provata efficacia con cui poter realizzare le proprie istituzionali finalità di conoscenza e vigilanza. Viene attribuito inoltre all'ISVAP il potere di avvalersi dei servizi del Fondo di garanzia vittime della strada, sulla cui attività l'INA è tenuto a una relazione annuale.

L'articolo 52 interviene sulle società di revisione, altro utilissimo strumento atto a rendere meno opaco il mercato assicurativo: quando la società ritiene di non dover rilasciare la certificazione, deve motivare analiticamente tale decisione, informandone subito l'ISVAP; qualora non lo faccia, viene privata dell'abilitazione ad esercitare l'attività.

Gli articoli 53-57 modificano infine la composizione ed il funzionamento della Commissione consultiva per le assicurazioni private, questo organismo partecipativo che rappresenta la parte più viva della società civile, raccordandola con le istituzioni.

\* \* \*

Il titolo V tratta di problemi contingenti o transitori.

Articolo 58: i titoli equipollenti previsti dalla legge 7 febbraio 1979, n. 48, sono validi solamente per la prova scritta di idoneità. « Degli attuali 23 mila iscritti all'Albo agenti, solo un numero bassissimo, circa 250, ha sostenuto la prova di idoneità prevista dall'articolo 4, lettera d) della legge sopra citata. Gli altri hanno potuto iscriversi o perchè, e sono circa 14 mila, provenienti dall'albo privatistico istituito con l'accordo stipulato in data 12 gennaio 1973 tra l'ANIA e il SNA, o perchè, e sono circa 9 mila, si sono avvalsi dei "titoli equipollenti" previsti dall'articolo 5, lettera c). Su tali "titoli equipollenti" il SNA nel corso delle audizioni ha avanzato ripetute critiche proponendo di restringere, se non di eliminare

del tutto, la possibilità di ottenere l'iscrizione mediante i titoli equipollenti: ciò al fine di garantire la presenza sul mercato di operatori preparati, vale a dire dotati della indispensabile professionalità. L'esigenza di una diffusa e valida preparazione tra gli agenti di assicurazione è richiesta da tutte le forze sane del mercato » (12). Alla luce di tale concorde esigenza si richiede la prova dell'avvenuta partecipazione a corsi di aggiornamento professionale, per almeno 150 ore entro il primo biennio di attività. Il regime sanzionatorio per atti compiuti in violazione della legge n. 48 del 1979 è inasprito.

L'articolo 59 contiene una disposizione transitoria conseguente al modificato regime di risarcimento del danno alle persone, e anche alle cose, disciplinato dal titolo I: nella prospettiva di un'accelerazione delle liquidazioni e di uno smantellamento delle riserve sinistri, ormai consolidate su valori superiori al 100 per cento dei premi, va predisposto a cura dell'ISVAP un diverso piano di investimenti conforme al futuro prevedibile assetto.

L'articolo 60, per finire, istituisce presso il Fondo di garanzia per le vittime della strada una gestione speciale per la liquidazione dei sinistri della « Mediterranea », la cui gestione commissariale compie felicemente il 20° anno di vita. « Risulta alla Commissione che nessuna liquidazione, neanche quella della Mediterranea, decisa nel lontano 1964, è stata ancora chiusa, con gravi e rilevanti danni per i dipendenti, assicurati e agenti. Il contenzioso, che usufruisce di tutti i gradi della giurisdizione e non si conclude se non dopo la decisione della Corte suprema di cassazione e, a volte, della Corte costituzionale, ha certo contribuito a ritardare le procedure. Si impone, pertanto, un necessario riesame di tutta la materia onde trovare soluzioni che siano compatibili con gli interessi generali » (13).

(13) *Idem*, pagina 67.

(12) *Idem*, pagina 40.

**DISEGNO DI LEGGE****TITOLO I****NUOVE NORME AFFERENTI UN MIGLIORE SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO ASSICURATIVO DI RESPONSABILITÀ CIVILE AUTOMOBILISTICA****SEZIONE I****DELLA PREVENZIONE****Art. 1.**

*(Comitato per la sicurezza della circolazione stradale)*

È istituito presso il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato il Comitato per la sicurezza della circolazione stradale.

I Ministri dei lavori pubblici, dei trasporti, della pubblica istruzione, della sanità, dell'interno per l'attività e ai fini della composizione del Comitato di cui al primo comma, sono tenuti a distaccare presso tale Comitato un funzionario, con adeguate conoscenze tecniche, per lo svolgimento dell'attività di coordinamento nel campo della prevenzione e della sicurezza stradale.

Le funzioni di segretario del Comitato saranno svolte dal dirigente dell'Ispettorato di cui all'articolo 3 della presente legge.

Il Comitato promuove la ricerca e la sperimentazione al fine di prevenire gli incidenti stradali e provvede a tutte le iniziative utili a pubblicizzare e a rendere operative le misure di sicurezza che si ritengono necessarie.

Il Comitato formula proposte per il coordinamento delle attività che le varie Amministrazioni compiono per il miglioramento delle condizioni di sicurezza della circolazione stradale, anche sotto il profilo della sicurezza dei veicoli a motore, della rete via-

ria e della educazione stradale e della vigilanza sulle condizioni psico-fisiche dei conducenti.

Le Amministrazioni competenti richiedono il parere del Comitato sui progetti di disposizioni legislative e regolamentari rilevanti in ordine alle stesse questioni.

Del parere ammessi e delle proposte formulate dal Comitato viene data notizia in un apposito allegato della relazione sullo stato della politica assicurativa, di cui all'articolo 2 della legge 12 agosto 1982, n. 576.

#### Art. 2.

*(Consulta nazionale per la sicurezza della circolazione stradale e sue articolazioni regionali)*

Nello svolgimento delle sue funzioni il Comitato si avvale della collaborazione di una Consulta nazionale per la sicurezza della circolazione stradale.

La formazione e il funzionamento della Consulta vengono determinati con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Della Consulta nazionale è chiamato a far parte il presidente dell'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni private e di interesse collettivo (ISVAP) o un suo delegato, dieci esperti in materia di infortunistica stradale di cui 5 prescelti fra le organizzazioni più rappresentative dell'utenza, il dirigente dell'Ispettorato generale per la prevenzione degli infortuni da circolazione stradale, un rappresentante delle imprese di assicurazione, un rappresentante delle industrie costruttrici degli automezzi comunque soggetti alle norme di cui alla legge n. 990 del 24 dicembre 1969 e successive modificazioni. Detta Consulta è presieduta dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato o da un Sottosegretario da lui delegato.

Consulte regionali con funzioni di rilevamento, di studio ed operative, nel quadro degli interventi decisi a livello nazionale, possono essere costituite d'intesa con le Regioni.



## Art. 3.

*(Ispettorato generale per la prevenzione degli infortuni da circolazione stradale)*

Per l'espletamento dei compiti di cui all'articolo 1 della presente legge è istituito, presso il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, l'Ispettorato generale per la prevenzione degli infortuni da circolazione stradale.

Per l'organizzazione dei servizi dell'Ispettorato, il Governo della Repubblica è delegato ad emanare, entro 6 mesi dall'entrata in vigore della presente legge, norme aventi valore di legge, osservando i seguenti criteri:

- 1) proporre all'Ispettorato un dirigente generale con specifica preparazione tecnica;
- 2) organizzare un adeguato servizio studi con dotazione di personale di elevata professionalità nei settori di competenza dell'Ispettorato;
- 3) prevedere un unico ufficio di supporto amministrativo cui sia preposto un funzionario con livello di primo dirigente;
- 4) prevedere un organico contenuto ai fini essenziali del funzionamento del servizio.

## SEZIONE II

## ESTENSIONI DI GARANZIA

## Art. 4.

*(Esclusione della qualità di terzo limitata al conducente)*

L'articolo 4 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, è sostituito dal seguente:

« Tutti coloro i quali, al momento del verificarsi di un sinistro stradale, si trovassero alla guida di veicoli a motore o natanti per i quali vige l'obbligo dell'assicurazione, non sono considerati terzi rispetto al contratto di assicurazione del veicolo che conducono, limitatamente alla garanzia di responsabilità civile ».

## Art. 5.

*(Obbligo di copertura infortuni  
per il conducente)*

All'articolo 1 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, è aggiunto il seguente comma:

« Per i conducenti in possesso di regolare abilitazione alla guida, nonchè legittimati alla conduzione del veicolo, è disposto l'inserimento, nel contratto di assicurazione della responsabilità civile automobilistica, di una autonoma garanzia diretta contro gli infortuni derivanti dalla circolazione del veicolo o del natante come individuato nel contratto ».

La garanzia di cui al comma precedente si intende prestata a favore proprio ovvero, in caso di morte, a favore dei beneficiari come indicati nell'allegato F alla presente legge.

## Art. 6.

*(Obbligo dell'assicurazione di responsabilità civile per macchine agricole e motoveicoli senza distinzione di cilindrata)*

Le disposizioni di cui alla legge 24 dicembre 1969, n. 990, relative alla obbligatorietà dell'assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione di veicoli a motore e di natanti, sono estese ai ciclomotori senza distinzione di cilindrata, nonchè alle macchine agricole che circolino su strade di uso pubblico o su aree equiparate.

Il primo comma dell'articolo 5 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, è abrogato.

## Art. 7.

*(Massimali per il Fondo di garanzia  
per le vittime della strada)*

Al primo comma dell'articolo 21 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, le parole « con il massimo di lire 15 milioni per ogni persona sinistrata nel limite di lire 25 mi-

lioni per ogni sinistro » vengono sostituite dalle seguenti: « negli stessi limiti previsti dai massimali di obbligo in vigore al momento dell'accadimento del sinistro ».

Art. 8.

*(Merci pericolose e responsabilità vettoriale)*

A integrazione di quanto previsto dall'articolo 1 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, è altresì soggetto alle disposizioni della predetta legge il vettore di merci, per i danni che le merci stesse possono arrecare a terzi in occasione di circolazione stradale.

I massimali minimi per la responsabilità del vettore vengono fissati, a seconda del grado di pericolosità delle merci trasportate, in base ad una tabella che viene redatta dall'ISVAP entro tre mesi dalla entrata in vigore della presente legge, sentite le associazioni delle imprese assicuratrici e le principali organizzazioni di categoria dell'autotrasporto.

Le tariffe relative vengono predisposte negli stessi termini previsti dal successivo articolo 34.

SEZIONE III

MODIFICHE DI ALCUNI CRITERI DI LIQUIDAZIONE DEL DANNO

Capo I

DANNI ALLE COSE

Art. 9.

*(Constatazione amichevole del danno - Sottoscrizione congiunta - Presupposti ed effetti)*

Il terzo comma dell'articolo 3 del decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 857, convertito, con modificazioni, nella legge 26 febbraio 1977, n. 39, viene sostituito come segue:

« Per i sinistri con soli danni a cose, quando il modulo di denuncia sia stato sot-

toscritto congiuntamente dai conducenti coinvolti nel sinistro, la richiesta di risarcimento dei danni, corredata dal modulo, ovvero dal documento equivalente, deve essere presentata dal danneggiato al proprio assicuratore. Questi, in qualità di mandatario a liquidare dell'assicuratore del responsabile, procede alla comunicazione di cui al primo comma, nel termine di trenta giorni dalla ricezione della richiesta medesima.

La richiesta di risarcimento del danno può essere indirizzata all'assicuratore presso la sede legale ovvero presso l'agenzia cui è stata assegnata la polizza ».

#### Art. 10.

*(Costituzione di un consorzio obbligatorio - Controversie)*

Dopo l'articolo 3 del decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 857, convertito, con modificazioni, nelle legge 26 febbraio 1977, n. 39, è inserito il seguente articolo:

« Art. 3-bis. — Le imprese autorizzate all'esercizio dell'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti costituiscono un consorzio obbligatorio.

Il consorzio ha lo scopo di:

- 1) vigilare sul corretto adempimento del mandato di cui all'articolo precedente;
- 2) dirimere ogni eventuale controversia tra imprese assicuratrici causata dalla non corretta applicazione del mandato di cui all'articolo precedente;
- 3) adottare misure sanzionatorie nei confronti delle imprese inadempienti;
- 4) segnalare le imprese assicuratrici, che siano colpevoli di reiterati inadempimenti, all'ISVAP, affinché provveda a norma dell'articolo 4 della legge 12 agosto 1982, n. 576 ».

Lo statuto del consorzio deve essere presentato all'ISVAP, entro tre mesi dall'entra-

ta in vigore della presente legge, per l'approvazione.

Per la determinazione della responsabilità e la valutazione del grado di responsabilità attribuibile a ciascun assicurato, la impresa assicuratrice mandataria dovrà procedere sulla base delle evidenze risultanti dal modulo di denuncia di sinistro previsto dall'articolo 5 e dallo schema di ripartizione della responsabilità negli incidenti stradali di cui all'allegato G alla presente legge.

Qualsiasi controversia insorta fra assicuratore mandatario e assicurato danneggiato sulla determinazione del grado di responsabilità, nonché sull'entità e sull'ammontare del danno risarcibile, deve essere deferita ad un collegio arbitrale di tre periti scelti nel registro dei periti automobilistici.

Due sono nominati uno per parte, mentre il terzo è nominato di comune accordo od in difetto dal presidente del Tribunale del luogo dove deve svolgersi il giudizio arbitrale.

Le spese seguono la soccombenza in misura proporzionale all'esito.

#### Art. 11.

##### *(Registro dei periti automobilistici)*

Presso la Direzione generale delle assicurazioni private e di interesse collettivo del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato è tenuto il registro nazionale dei periti automobilistici abilitati.

Sentite le organizzazioni nazionali maggiormente rappresentative dei periti automobilistici, il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato emanerà, entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge, un regolamento relativo alle condizioni e modalità di iscrizione e cancellazione, alla disciplina dell'attività svolta dagli iscritti, alla tenuta del registro.

Alla gestione del registro devono partecipare le organizzazioni nazionali maggiormente rappresentative dei periti automobilistici.

## Art. 12.

*(Incompatibilità con l'iscrizione nel registro dei periti automobilistici)*

L'iscrizione nel registro dei periti automobilistici è incompatibile con:

- a) la qualità di pubblico ufficiale;
- b) l'esercizio di attività relative alla produzione, vendita, rappresentanza, locazione, *leasing*, riparazione dei veicoli e natanti a motore, nonché dei relativi pezzi di ricambio;
- c) l'esercizio di attività assicurative;
- d) il mantenimento di un rapporto di dipendenza, stabile o temporaneo, con imprese esercenti attività assicurative;
- e) lo svolgimento di altre attività tali da far fondatamente presumere una limitazione della necessaria autonomia di giudizio.

## Capo II

## DANNI ALLE PERSONE:

## PROCEDURA DI LIQUIDAZIONE SEMPLIFICATA

## Art. 13.

*(Lesioni ai pedoni e ai trasportati)*

L'assicuratore del veicolo investitore o vettore, ovvero l'impresa designata a norma dell'articolo 20 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, non possono opporre al danneggiato pedone o trasportato, o loro aventi diritto che esercitino nei loro confronti l'azione risarcitoria di cui all'articolo 18 della suddetta legge, prove dirette ad escludere o limitare la responsabilità dell'assicurato diverse dalla condotta intenzionalmente autolesiva del danneggiato medesimo.

L'opzione, che deve essere espressa in forma esplicita nella richiesta di risarcimento di cui all'articolo 22 della suddetta legge, inviata all'assicuratore del veicolo, ovvero all'impresa designata, è irrevocabile.

Al danneggiato, pedone o trasportato, che eserciti la suddetta opzione, si applica la procedura regolata dagli articoli da 14 a 20 della presente legge.

L'assicuratore del veicolo investitore o vettore (entro il limite del massimale di polizza) o l'impresa designata (entro il limite del massimale d'obbligo), che abbiano proceduto al risarcimento del danno, hanno diritto di surrogazione nei confronti dei terzi responsabili e loro assicuratori.

Resta fermo quanto disposto dall'articolo 27 della legge 24 dicembre 1969, n. 990.

#### Art. 14.

*(Principi di liquidazione unificata)*

La tutela del diritto all'integrità fisica, in caso di lesione da sinistro stradale, anche se essa lesione risulti ininfluyente ai fini della capacità o attitudine a produrre reddito, si realizza su presupposti di eguaglianza e attraverso l'adozione di criteri uniformi.

Con gli stessi criteri si realizza il risarcimento della sofferenza personale nonché del turbamento dell'animo per violazione della sfera degli affetti.

#### Art. 15.

*(Prestazioni risarcitorie e  
indennitarie prestabilite)*

I criteri per la liquidazione dei danni: da morte, biologico, morale, da inabilità temporanea, per spese borsuali, nonché delle prestazioni inerenti alla garanzia infortunistica a favore del conducente legittimo, sono previsti e determinati negli allegati da A a F a cui si fa espresso rinvio e che costituiscono parte integrante della presente legge, al cui ambito di operatività si intendono limitati.

#### Art. 16.

*(Risarcibilità del danno morale)*

Ai danneggiati, o loro aventi diritto, qualora le lesioni abbiano determinato la morte, che agiscano direttamente nei confronti

dell'assicuratore o dell'impresa designata dal presunto responsabile, compete il risarcimento del danno morale senza che l'assicuratore, ovvero, l'impresa designata, possano opporre la carenza del presupposto della colpa penale di cui agli articoli 2059 del codice civile e 185 del codice penale.

Art. 17.

*(Alternatività dell'azione risarcitoria secondo i principi del codice civile)*

È sempre salva la facoltà alternativa del danneggiato di agire nei confronti del responsabile diretto o indiretto dell'incidente stradale per il risarcimento del danno secondo i principi del codice civile.

Art. 18.

*(Obblighi inerenti la procedura semplificata - Controversie)*

L'assicuratore, ovvero l'impresa designata a norma dell'articolo 20 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, è tenuto a formulare il prospetto di liquidazione e a comunicare la relativa offerta risarcitoria al danneggiato, ovvero le ragioni del rifiuto del risarcimento, entro sessanta giorni dalla presentazione della idonea documentazione probatoria.

Nello stesso periodo di tempo il danneggiato è tenuto a consentire gli accertamenti, i controlli e le verifiche che fossero richieste dall'assicuratore, ovvero dall'impresa designata.

Se il danneggiato dichiara di accettare la somma offertagli, l'impresa deve provvedere al pagamento entro quindici giorni dalla ricezione della comunicazione.

Entro egual termine l'impresa deve corrispondere la somma offerta al danneggiato che abbia comunicato di non accettare l'offerta, ovvero non abbia fatto pervenire alcuna risposta. La somma in tal modo corrisposta è imputata nella liquidazione definitiva del danno.

Qualsiasi eventuale controversia insorta sull'esistenza del danno, sull'entità e sulla



valutazione del danno, ovvero sull'esistenza del nesso di causalità tra danno e sinistro, potrà essere, dal danneggiato deferita ad un collegio arbitrale composto da tre membri dei quali due designati da ciascuna delle parti e un terzo, con funzioni di presidente, nominato di comune accordo o, in mancanza, dal presidente del Tribunale del luogo dove deve svolgersi il giudizio arbitrale.

La richiesta del danneggiato va effettuata con lettera raccomandata diretta all'assicuratore.

Le parti devono nominare i propri arbitri entro dieci giorni dal ricevimento della comunicazione di cui al comma precedente.

Il presidente del collegio arbitrale deve, entro venti giorni dalla sua nomina, convocare il collegio.

Il collegio deve emettere la decisione entro sessanta giorni dalla prima adunanza, salvo proroga che può essere ritenuta necessaria dal presidente del collegio per una sola volta per gravi motivi.

Le spese seguono la soccombenza in misura proporzionale all'esito.

#### Art. 19.

##### (Conducente)

La procedura di liquidazione semplificata di cui agli articoli precedenti può applicarsi anche al conducente danneggiato che ne faccia formale richiesta all'assicuratore ovvero all'impresa designata, limitatamente ai casi in cui sia già intervenuto fra esse parti accordo relativo alla valutazione delle responsabilità.

#### Art. 20.

##### (Sanzioni)

L'inosservanza degli obblighi previsti per l'impresa assicuratrice dall'articolo 16 della presente legge comporta, oltre al pagamento degli interessi e al risarcimento dei danni da svalutazione monetaria, l'applicazione della sanzione pecuniaria di cui alla legge 24 dicembre 1975, n. 706.

## Capo III

DANNI ALLE PERSONE:  
PRINCÍPI GENERALI DI RISARCIMENTO.  
ESTENSIONI E MODIFICAZIONI

## Art. 21.

*(Danno morale ai familiari)*

Nel caso di lesioni comportanti gravissime alterazioni anatomiche, perdita dell'uso di organi o abolizione di funzioni essenziali, il diritto al risarcimento del danno morale compete anche al coniuge non legalmente separato ovvero ai figli o ai genitori del danneggiato con lui conviventi.

## Art. 22.

*(Convivente di fatto)*

Nel caso di lesioni mortali ovvero di lesioni comportanti le conseguenze di cui all'articolo 21 il risarcimento del danno patrimoniale e morale compete anche al convivente della vittima che dimostri la sussistenza dei requisiti della unione e comunanza di vita, del mutuo affetto e della reciproca assistenza morale e materiale, per un periodo non inferiore a cinque anni.

## Art. 23.

*(Obbligo di pubblicità dei rapporti della polizia giudiziaria)*

Nel caso di danno derivante dalla circolazione di veicoli a motore o di natanti, gli ufficiali e gli agenti di polizia intervenuti per gli accertamenti sono tenuti a consegnare copia del rapporto previsto dall'articolo 2 del codice di procedura penale anche alle persone coinvolte nell'incidente ed agli assicuratori con i quali siano stati stipulati i contratti per la responsabilità civile di cui alla legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni.

## Art. 24.

*(Ammissibilità della rivalsa  
del datore di lavoro)*

Il datore di lavoro ha diritto di rivalsa per la retribuzione e tutti gli esborsi a titolo di indennità e di contributi dovuti durante il periodo di assenza per inabilità del dipendente che abbia subito danni alla persona dalla circolazione di veicoli o natanti per i quali v'è obbligo di assicurazione.

Nel caso di constatata incapienza del massimale per persona previsto dalla polizza, o del massimale di legge nei casi di intervento del Fondo di garanzia vittime della strada, a soddisfare il diritto risarcitorio del danneggiato e il diritto del datore di lavoro come sopra sancito, dovrà darsi priorità al soddisfacimento del diritto risarcitorio del danneggiato, sino anche a concorrenza del massimale in questione.

## Art. 25.

*(Grandi invalidi)*

Ai fini del calcolo e della liquidazione del danno economico, le invalidità permanenti di grado superiore al 75 per cento sono equiparate alla invalidità permanente totale ed assoluta.

Quando ciò avvenga, limitatamente alle due voci di danno « invalidità permanente » e « assistenza personale continua » l'indennizzo ha luogo mediante la costituzione di una rendita vitalizia ragguagliata, con effetto dal 1° gennaio di ciascun anno, all'indice ISTAT, fermo restando il limite del massimale di polizza; nel caso di constatata incapienza di esso massimale, l'obbligazione risarcitoria dell'assicuratore andrà assolta in unica soluzione.

Detta rendita non è trasmissibile agli eredi.

## Art. 26.

*(Incidenza e valutazione  
del danno economico)*

Al comma primo dell'articolo 4 del decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 857, convertito con modificazioni nella legge 26 febbraio 1977, n. 39, le parole: « per il lavoro autonomo sulla base del reddito netto risultante più elevato tra quelli dichiarati dal danneggiato ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche degli ultimi tre anni » sono sostituite dalle seguenti: « per il lavoro autonomo sulla base della media rivalutata dei redditi netti dichiarati dal danneggiato ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche degli ultimi tre anni ».

Il secondo comma del predetto articolo 4 è sostituito dal seguente:

« L'eventuale danno economico derivante da invalidità permanente viene risarcito solo nei casi di comprovata sussistenza e nella misura in cui l'invalidità incide effettivamente, per la sua specificità, sul reddito prodotto dal sinistrato o sulla sua attitudine a produrre reddito in futuro ».

## TITOLO II

*NUOVE NORME AFFERENTI  
LA TARIFFA RCA*

## Art. 27.

*(Obbligo di deposito dei listini dei pezzi  
di ricambio presso le Camere di commercio)*

I produttori e gli importatori degli automezzi, comunque soggetti alle norme di cui alla legge n. 990 del 24 dicembre del 1969 e successive modificazioni, sono tenuti a presentare al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato semestralmente l'elenco completo dei pezzi di ricambio con a fianco indicato il costo dei singoli pezzi.

Tale elenco, previo controllo del CIP, è diramato a tutte le Camere di commercio che sono tenute a renderlo pubblico.

## Art. 28.

*(Comitati tecnici presso  
le Camere di commercio)*

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato emana apposita direttiva alle Camere di commercio perchè provvedano alla istituzione di Comitati tecnici formati da due esperti, due rappresentanti delle associazioni dei riparatori di automezzi, due rappresentanti delle associazioni dei consumatori, due rappresentanti delle compagnie di assicurazione e presieduti dal presidente dalla Camera di commercio o da suo delegato.

A tali Comitati tecnici è affidato il compito di determinare trimestralmente, tenuto conto del prezziario, di cui al precedente articolo 27:

- a) il costo orario delle riparazioni;
- b) il tempario delle riparazioni.

Le decisioni dei Comitati tecnici sono rese pubbliche.

## Art. 29.

*(Modifiche al meccanismo della  
richiesta tariffaria da parte delle  
imprese di assicurazione)*

Alla determinazione del premio puro provvede il Comitato interministeriale prezzi secondo le procedure previste dal decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 857, convertito, con modificazioni, nella legge 26 febbraio 1977, n. 39.

Vengono di conseguenza modificati tutti i riferimenti alla presentazione delle tariffe da parte delle imprese assicurative contenuti nella legge 24 dicembre 1969, n. 990 e nel relativo regolamento di esecuzione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1970, n. 973, modificato con decreto del Presidente della Repubblica 16 gennaio 1981, n. 45, e successive modificazioni e integrazioni.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato stabilisce, sentito l'ISVAP, con proprio decreto, la banda di oscillazio-

ne unicamente del caricamento globale fra un limite massimo e un limite minimo.

Ai fini della formazione della tariffa, le imprese di assicurazione sono tenute a presentare ogni anno al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato unicamente i caricamenti aziendali così come emergono dal bilancio dell'anno precedente a quello in corso.

Ove detti caricamenti dovessero risultare nel corso dell'esercizio superiori al limite massimo previsto dal decreto ministeriale, l'eccedenza deve essere ascritta a perdite cui occorra far fronte con disponibilità del patrimonio netto.

#### Art. 30.

*(Decorrenza delle modifiche tariffarie sui contratti assicurativi in corso)*

Il nono comma dell'articolo 11 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, modificato con il decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 857, convertito con modificazioni nella legge n. 39 del 26 febbraio 1977, è sostituito dal seguente:

« Le tariffe dei premi e le condizioni generali di polizza sono inserite di diritto nei contratti di assicurazione in corso con decorrenza dalla data di pubblicazione del provvedimento del CIP nella *Gazzetta Ufficiale* ».

#### Art. 31.

*(Massimali minimi di garanzia per la responsabilità civile auto)*

I massimali minimi di garanzia per la responsabilità civile automobilistica debbono essere costruiti in uno dei seguenti modi:

1) un massimale per ciascuna persona danneggiata nel medesimo sinistro, che si ripete per il numero delle persone danneggiate nello stesso evento; massimale per i danneggiamenti a cose, indipendentemente dal loro numero, per ogni sinistro;

2) un massimale complessivo per danni a persona indipendentemente dal numero delle persone danneggiate nello stesso evento e senza limiti di valore per ogni singola

persona; un massimale per i danneggiamenti a cose, indipendentemente dal loro numero, per ogni sinistro;

3) un massimale unico sia per danni a persona che per danneggiamenti a cose senza limiti interni per ogni sinistro.

#### Art. 32.

*(Tariffe a pagamento dilazionato con trattenuta sulla retribuzione da parte del datore di lavoro)*

L'articolo 7 della legge 24 dicembre 1969, n. 990 viene così modificato:

Fra il primo e il secondo comma vengono inseriti i seguenti commi:

« È consentito il rilascio di un certificato annuo a fronte del pagamento del premio mediante ritenuta sulla retribuzione mensile ad opera del datore di lavoro, su delega del lavoratore in seguito a convenzione.

Le imprese di assicurazione sono tenute a trasmettere copia delle convenzioni all'ISVAP ».

#### Art. 33.

*(Fondo di oscillazione su previsioni di frequenza sinistri e di svalutazione monetaria)*

All'articolo 21 del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1970, n. 973, modificato dal decreto del Presidente della Repubblica 16 gennaio 1981, n. 45, fra il secondo e il terzo comma viene inserito il seguente comma:

« Nella determinazione dei premi puri occorre tenere conto, altresì, di un coefficiente attuariale che consideri gli scostamenti verificatisi, rispetto alle previsioni dell'anno precedente, circa le effettive variazioni nella frequenza sinistri e nella svalutazione monetaria ».

Le imprese devono imputare l'importo di detto coefficiente in aumento o in diminuzione della riserva sinistri dell'esercizio precedente.

## Art. 34.

*(Commissione per le tariffe  
di responsabilità civile auto)*

La Commissione per le tariffe responsabilità civile auto è presieduta dal presidente dell'ISVAP o da un suo delegato. I membri della Commissione sono nominati dal Ministro dell'industria del commercio e dell'artigianato su proposta dell'ISVAP e sono scelti tra esperti in materie assicurative, economiche, finanziarie.

A conclusione dei suoi lavori la Commissione è tenuta a presentare all'ISVAP una relazione illustrativa sui lavori svolti e sulle proposte tariffarie avanzate. La relazione è approvata con delibera del consiglio d'amministrazione dell'ISVAP.

Le tariffe RCA sono approvate dal Comitato interministeriale prezzi.

## TITOLO III

*NUOVE NORME AFFERENTI  
LA GESTIONE DELLE  
IMPRESE DI ASSICURAZIONE*

## Art. 35.

*(Relazione annuale dell'impresa di  
assicurazione sullo stato del servizio RCA)*

L'impresa di assicurazione è tenuta a presentare ogni anno, entro il 15 ottobre, all'ISVAP, una relazione sullo stato del servizio RCA, nonché una analisi tecnica ed organizzativa del servizio di liquidazione dei sinistri.

Gli elaborati di cui sopra dovranno essere redatti sulla base di uno schema fornito dall'ISVAP e comunque contenente:

1) costi medi dei sinistri liquidati nel corso dell'esercizio, ripartiti per anno di generazione;

2) importo medio dei costi diretti di liquidazione, relativi ai sinistri liquidati di cui al punto 1, suddivisi per anno di generazione;

3) costo medio dei sinistri riservati suddiviso per anno di generazione;



4) velocità di liquidazione relativa agli ultimi tre esercizi;

5) numero degli uffici di liquidazione e loro collocazione geografica;

6) personale in forza presso ogni ufficio, suddiviso per livelli impiegatizi e per mansioni;

7) numero dei sinistri gestiti su base annua da ciascun ufficio tanto nel ramo RCA quanto negli altri rami.

I dati di cui sopra dovranno essere forniti su base tanto nazionale quanto regionale.

Alla relazione dovrà essere allegata copia del modello 7 di cui al decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 1978.

#### Art. 36.

*(Obbligo di presenza del servizio di liquidazione dei sinistri su tutto il territorio nazionale)*

L'ISVAP può, ove riscontri che una impresa di assicurazione ha aree territoriali — anche a livello di provincia — insufficientemente presidiate da idonee strutture di liquidazione dei sinistri, dare termine perchè essa integri la struttura di liquidazione di tali aree o, in caso di inosservanza, imporre alla stessa di aderire a consorzi o, in alternativa, delegare la gestione del servizio ad altra impresa che abbia idonee strutture.

Ove l'impresa non ottemperi alle suddette disposizioni, l'ISVAP può proporre al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato la revoca dell'autorizzazione all'esercizio nel ramo RCA.

#### Art. 37.

*(Obbligo di tenere distinte sorti da compensi professionali nelle quietanze di liquidazione del danno)*

È fatto divieto di conglobare nel risarcimento compensi eventualmente corrisposti dall'assicuratore, ovvero dall'impresa designata, a professionisti a qualsiasi titolo intervenuti per conto del danneggiato nell'istruttoria del sinistro.

Nell'ipotesi di rimborso separato di voci di spesa per assistenza, il professionista è tenuto a rilasciare regolare fattura.

Art. 38.

*(Sgravi fiscali dell'imposta sul valore aggiunto per i Consorzi fra imprese di assicurazione)*

All'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, dopo il numero 2 è aggiunto il seguente:

« 2-bis) i Consorzi e le società consorziali costituite da imprese di assicurazione con lo scopo esclusivo di gestire servizi assicurativi e riassicurativi in comune, anche se costituite a livello territoriale ».

Art. 39.

*(Ulteriori modifiche all'articolo 32 del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1970, n. 973, già modificato dal decreto del Presidente della Repubblica 16 gennaio 1981, n. 45)*

L'articolo 32 del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1970, n. 973, e successive modificazioni, viene abrogato e sostituito dal presente articolo.

La riserva sinistri relativa all'assicurazione della responsabilità civile per danni causati dalla circolazione dei veicoli deve essere calcolata, alla fine di ciascun esercizio, distinguendo i sinistri secondo l'esercizio di accadimento.

Detto importo non può in alcun caso risultare inferiore, fino alla chiusura del quarto esercizio dopo quello di avvenimento del sinistro, al 75 per cento dell'ammontare dei premi di competenza del predetto esercizio di avvenimento, diminuito del contributo al Fondo vittime della strada e di quello al Servizio sanitario nazionale, dell'importo dei sinistri pagati afferenti a tali premi e delle relative spese di liquidazione.

Inoltre, secondo criteri stabiliti dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato con proprio decreto da emanarsi entro sei mesi dalla entrata in vigore della presente legge e a decorrere dall'eserci-

zio successivo alla relativa data di pubblicazione, l'importo della riserva sinistri non potrà essere inferiore, fino alla chiusura del quarto esercizio dopo quello di avvenimento dei sinistri, all'ammontare dei premi puri di competenza del predetto esercizio di avvenimento, diminuito dell'importo dei sinistri pagati, ivi comprese le spese indicate alla lettera *b*) dell'articolo 21 del citato decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1970, n. 973, e del contributo pagato al Fondo vittime della strada e al Servizio sanitario nazionale afferente a tali premi.

Detta somma va aumentata dell'importo del reddito netto degli investimenti, relativi alla copertura delle riserve tecniche del ramo, distribuiti nei singoli esercizi di competenza e della quota per spese di liquidazione.

Agli effetti dei commi precedenti i premi di competenza sono quelli che risultano dal modello B del rendiconto per la gestione del ramo responsabilità civile autoveicoli approvato con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato del 26 gennaio 1978.

#### Art. 40.

*(Disposizioni riguardanti le società  
esercanti l'attività assicurativa -  
Comunicazione delle partecipazioni)*

Chiunque partecipa in una società esercente attività assicurativa in misura superiore al 2 per cento del capitale di questa, deve darne comunicazione scritta alla società stessa e all'ISVAP entro trenta giorni da quello in cui la partecipazione ha superato il detto limite. Le successive variazioni di ciascuna partecipazione devono essere comunicate entro trenta giorni da quello in cui la misura dell'aumento o della diminuzione ha superato la metà della percentuale stabilita o da quello in cui la partecipazione si è ridotta entro la percentuale stessa. Le percentuali sono calcolate senza tenere conto delle azioni prive del diritto di voto e tenendo conto anche delle azioni possedute indirettamente per il tramite di società controllate o di società fiduciarie o per interposta persona, e delle azioni possedute in pegno

o in usufrutto. Nel caso di azioni oggetto di contratto di riporto, le comunicazioni di cui al presente articolo devono essere effettuate sia dal riportato che dal riportatore.

Le comunicazioni si considerano eseguite nel giorno in cui sono state consegnate direttamente o spedite per raccomandata. Devono risultare, per ciascuna partecipazione:

1) la data dell'acquisto della partecipazione o dell'aumento o della diminuzione della stessa, con riferimento, per le azioni quotate in borsa, al fissato bollato;

2) la denominazione e la sede della società cui si riferisce;

3) il numero e il valore nominale e percentuale delle azioni;

4) il numero di azioni possedute indirettamente, con l'indicazione delle società controllate o fiduciarie e delle persone interposte, nonché di quelle possedute in pegno o in usufrutto e delle azioni oggetto di contratto di riporto, specificando, in tali casi, a chi spetti il diritto di voto; nelle comunicazioni fatte da società fiduciarie devono essere inoltre indicati gli effettivi proprietari delle azioni.

Il diritto di voto inerente alle azioni per le quali sia stata omessa la comunicazione non può essere esercitato. In caso di inosservanza la deliberazione è impugnabile a norma dell'articolo 2377 del codice civile se, senza il voto dei soci che avrebbero dovuto astenersi dalla votazione, non si sarebbe raggiunta la necessaria maggioranza. La impugnazione può essere proposta anche dall'ISVAP entro sei mesi dalla data della deliberazione.

Le azioni per le quali, a norma del presente articolo, non può essere esercitato il diritto di voto sono computate ai fini della regolare costituzione dell'assemblea.

#### Art. 41.

##### *(Trasferimenti di pacchetti azionari di controllo)*

Al fine di accertare il sussistere dei requisiti che hanno dato luogo alla concessione della autorizzazione alla attività assicurati-

va, gli atti di disposizione delle azioni, anche in via di opzione, per un valore complessivamente superiore al 5 per cento del capitale sociale dell'impresa di assicurazione, devono essere comunicati, a cura del disponente, all'ISVAP entro trenta giorni dalla data del contratto.

Ove tali atti di disposizione avvengano a mezzo di società fiduciarie, vi è l'obbligo da parte del disponente di notificare, entro lo stesso termine, all'ISVAP l'identità dei mandanti fiduciari.

Se gli atti di disposizione sulle azioni concernono società quotate in borsa e avvengono sul mercato borsistico, l'obbligo della comunicazione compete alla autorità di borsa che deve provvedere entro dieci giorni ad informare l'ISVAP affinché possa provvedere ai controlli di sua competenza.

In ogni caso l'ISVAP è autorizzato a chiedere notizie al fine di accertare l'identità dei mandati fiduciari quando questi controllino almeno il 5 per cento delle azioni di una società di assicurazione.

L'obbligo di comunicazione all'ISVAP diviene preventivo qualora l'alienazione riguardi il pacco di maggioranza anche relativa di una società di assicurazione, ancorchè inferiore al 5 per cento del capitale sociale dell'impresa.

In tale ipotesi l'ISVAP ha l'obbligo di notificare al futuro acquirente tutte le eccezioni e i rilievi sulla conduzione e sullo stato patrimoniale dell'impresa già contestate al venditore, che non vi abbia ovviato.

#### Art. 42.

##### *(Sanzioni penali)*

L'omissione delle comunicazioni di cui alla presente legge è punita con l'arresto fino a tre mesi o con l'ammenda da lire 2 milioni a lire 20 milioni; per le comunicazioni eseguite con un ritardo non superiore a trenta giorni si applica l'ammenda da lire un milione a lire 20 milioni; per le comunicazioni contenenti indicazioni false, se il fatto non costituisce reato più grave, si applica l'arresto fino a tre anni.

## Art. 43.

*(Prima applicazione della legge)*

Per le partecipazioni possedute alla data di entrata in vigore della presente legge, le comunicazioni da effettuare in base alle innovazioni introdotte dall'articolo 40 devono essere eseguite entro tre mesi dalla data medesima.

## TITOLO IV

*NUOVE NORME AFFERENTI  
IL FUNZIONAMENTO DEL MERCATO  
DELLE ASSICURAZIONI PRIVATE E  
DI INTERESSE COLLETTIVO*

## Art. 44.

*(Ordinamento di vigilanza)*

Considerati gli interessi collettivi connessi con la loro funzione, le finanziarie consortili costituite agli effetti dell'articolo 1 del decreto-legge 26 settembre 1978, n. 576, convertito, con modificazioni, nella legge 24 novembre 1978, n. 738, il relativo statuto, le norme che regolano la nomina del consiglio di amministrazione e del collegio dei sindaci, nonché le modalità di alienazione di società risanate, sono approvate, sentito l'ISVAP, con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Del consiglio di amministrazione delle finanziarie di cui al precedente comma, fanno parte, per un terzo dei suoi componenti, esperti designati dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato su proposta dell'ISVAP.

Il collegio sindacale è costituito da esperti designati dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato su proposta dell'ISVAP.

Le finanziarie di cui sopra sono tenute a presentare ogni anno al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato un piano previsionale triennale sullo stato delle imprese in gestione, indicando i costi e i

tempi del risanamento. Quando tale piano non concordasse con quanto previsto dai decreti ministeriali per le singole imprese amministrate, il Ministro può sentire l'ISVAP, autorizzare la finanziaria a continuare nell'opera di risanamento per il maggior tempo e con i costi documentati come necessari, purchè complessivamente essi non esorbitino il termine di cinque anni e i limiti massimi previsti dall'articolo 14 del decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 857, convertito, con modificazioni, nella legge 26 febbraio 1977, n. 39, nel triennio di previsione, tenuto conto anche degli incrementi di mercato.

Art. 45.

*(Rapporti fra le finanziarie consortili ed il Commissario)*

All'articolo 7 della legge 12 agosto 1982, n. 576, viene aggiunto, in fine, il seguente comma:

« L'ISVAP può avvalersi dei servizi delle finanziarie consortili costituite agli effetti dell'articolo 1 del decreto-legge 26 settembre 1978, n. 576, convertito con modificazioni nella legge 24 novembre 1978, n. 738 per coadiuvare il commissario nello svolgimento delle sue funzioni. In questo caso i rapporti fra il consorzio e la gestione commissariale devono essere regolati da apposita convenzione ».

Art. 46.

*(Del Commissario)*

Al primo comma dell'articolo 7 della legge 12 agosto 1982, n. 576, dopo le parole « può, di propria iniziativa o su proposta dell'ISVAP » è aggiunto: « e semprechè sussistano comprovate possibilità di risanamento dell'impresa ».

Il terzo comma dello stesso articolo 7 è così sostituito:

« La gestione straordinaria ha la durata di due anni, prorogabile una sola volta al termine massimo di tre anni. La proroga

deve essere concessa con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, su proposta dell'ISVAP, nella quale deve essere motivato il permanere delle condizioni di risanabilità dell'impresa ».

Art. 47.

*(Comitato di sorveglianza)*

Con lo stesso decreto di nomina del commissario il Ministro nomina un Comitato di sorveglianza composto da 3 a 5 membri scelti fra persone che siano esperte nell'attività assicurativa o che siano ritenute dall'ISVAP specialmente adatte a vigilare sugli interessi degli utenti.

A maggioranza di voti il Comitato nomina il suo presidente.

Le funzioni del Comitato di sorveglianza durano quanto quelle del commissario.

Le indennità spettanti ai membri del Comitato di sorveglianza sono fissate dallo ISVAP e sono a carico delle aziende.

A modifica dell'articolo 7 quarto comma, della legge 12 agosto 1982, n. 576, il collegio dei sindaci certifica l'inventario di consegna e il rendiconto al commissario da parte degli organi della disciolta amministrazione.

Art. 48.

*(Funzioni del Comitato di sorveglianza)*

Il Comitato di sorveglianza sostituisce in tutte le sue funzioni gli organi di vigilanza statutari e particolarmente quelli sindacali che sono sciolti dalla pubblicazione del decreto di nomina del commissario e del Comitato di sorveglianza.

Art. 49.

*(Proroga degli sgravi fiscali per fusioni e concentrazioni di imprese di assicurazione)*

All'articolo 83 della legge 10 giugno 1978, n. 295, la frase: « entro il termine di tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge »; viene sostituita dalla seguente: « entro il termine di cui al terzo comma del successivo articolo 89 ».



## Art. 50.

*(Norme per contrarre polizze  
di assicurazione con enti pubblici)*

È fatto obbligo agli enti di diritto pubblico territoriali ed economici, agli istituti o aziende autonome, alle persone giuridiche di diritto privato a partecipazione finanziaria statale di tenere iscritte negli elenchi dei fornitori le imprese assicuratrici o i loro rappresentanti che ne facciano richiesta e che dimostrino di corrispondere ai requisiti stabiliti con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato su proposta dell'ISVAP da esaminarsi entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

Gli enti attingono dall'elenco delle imprese iscritte le contraenti per polizze che riguardino direttamente o indirettamente la attività degli stessi.

La scelta della compagnia contraente deve essere motivata in forma scritta.

La motivazione deve essere comunicata, a richiesta, alle compagnie facenti parte dell'elenco dei fornitori o all'ISVAP.

I contratti di assicurazione che vengono stipulati tra detti enti e le imprese assicuratrici prescelte non possono avere una durata superiore ad un anno, salvo i contratti di durata pluriennale ma a premio unico.

Le disposizioni di cui sopra non si applicano ai rapporti assicurativi con imprese di assicurazione controllate dall'ente avente come scopo l'assicurazione dei rischi dell'ente medesimo.

Il controllo sull'applicazione delle norme di cui al presente articolo è demandato all'ISVAP, il quale, in caso di palese inosservanza delle stesse da parte di un'impresa assicurativa, propone al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato l'adozione delle sanzioni previste dalla legge 12 giugno 1978, n. 295, all'articolo 43. In caso di reiterata violazione delle norme di cui sopra, l'ISVAP ha facoltà di proporre al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato l'adozione delle misure di cui all'articolo 57 della predetta legge.

## Art. 51.

*(Rapporti fra CONSOB e ISVAP)*

Il presidente della CONSOB - Commissione nazionale per le società e la Borsa e il presidente dell'ISVAP sono tenuti alla reciproca preventiva informazione prima di adottare provvedimenti di vigilanza relativi a compagnie di assicurazione quotate in Borsa.

I due presidenti sono altresì tenuti alla reciproca preventiva informazione prima di adottare provvedimenti relativi alla certificazione di bilancio per le compagnie di assicurazione quotate in Borsa.

## Art. 52.

*(Del conto consortile)*

Il secondo comma dell'articolo 14 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, è sostituito dai seguenti:

« Ai fini di tale rilevazione, una quota pari al 2 per cento di tutti i rischi assunti per l'assicurazione predetta viene immessa in un conto consortile, da tenersi presso l'ISVAP, per conto comune delle imprese stesse secondo i criteri e con gli effetti stabiliti dal regolamento di esecuzione.

L'ISVAP utilizza i dati desumibili dalla gestione del conto consortile ai fini delle sue previsioni istituzionali e di controllo e al termine di ogni esercizio comunica i dati stessi al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato per gli scopi di cui al primo comma ».

Il terzo comma dell'articolo 14 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, viene così modificato:

« Della relazione che in base all'articolo 2 della legge 12 agosto 1982, n. 576, il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato è tenuto a trasmettere al Parlamento e al CIPE entro il 30 novembre di ciascun anno sullo stato della politica assicurativa, deve costituire parte integrante una detta-

gliata comunicazione da elaborarsi sulla base dei dati, desumibili dalla gestione del conto consortile, comunicati al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato dall'ISVAP ».

All'articolo 14 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, viene aggiunto, in fine, il seguente comma:

« Le modalità per il trasferimento del conto consortile dell'INA all'ISVAP vengono determinate con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge ».

L'articolo 5, primo comma, lettera *d*), della legge 12 agosto 1982, n. 576, è così modificato:

« *d*) avvalersi dei servizi del Fondo di garanzia per le vittime della strada, gestiti dall'INA che è tenuto a presentare ad esso relazione annuale sulla propria attività ».

#### Art. 53.

##### *(Società di revisione)*

Il sesto comma dell'articolo 68 della legge 10 giugno 1978, n. 295, è così modificato:

« Se la società di revisione ritenga di non rilasciare la certificazione, deve esporre analiticamente i motivi nella relazione, informandone immediatamente l'ISVAP ».

All'articolo 68 della legge 10 giugno 1978, n. 295, è aggiunto il seguente comma:

« Le società di revisione che non si attingano alle disposizioni di cui al primo comma del presente articolo, sono, previa decisione del consiglio di amministrazione dell'ISVAP, considerate come non più abilitate a rilasciare la prescritta certificazione del bilancio delle imprese di assicurazione e di riassicurazione ».

L'eventuale decisione dell'ISVAP deve essere comunicata alla CONSOB per quanto di sua competenza.

## Art. 54.

*(Funzioni della Commissione consultiva  
per le assicurazioni private)*

Presso il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato è istituita una Commissione consultiva per le assicurazioni private e di interesse collettivo, presieduta dal Ministro o da un Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.

La Commissione è organo consultivo del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dell'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni private e di interesse collettivo (ISVAP) per i problemi del mercato nazionale e per i problemi assicurativi e di carattere internazionale.

La richiesta di parere della Commissione è obbligatoria:

1) sulle condizioni di polizza e le tariffe per le assicurazioni di natura obbligatoria e di interesse collettivo;

2) sulle concessioni di autorizzazione all'esercizio delle assicurazioni, nonchè di nuovi rami di attività;

3) sugli schemi di regolamento concernenti le assicurazioni private;

4) sui provvedimenti conseguenti alla ratifica delle convenzioni internazionali;

5) sulle modalità della fusione e le norme statutarie che si rendessero necessarie nel caso di fusione tra le aziende di assicurazione e fra imprese di riassicurazione;

6) sui provvedimenti di liquidazione delle imprese di assicurazione e sulle revoke dall'esercizio dell'assicurazione;

7) sui provvedimenti in materia di acquisizione di contratti di assicurazione sulla vita e contro i danni di cui all'articolo 110 del testo unico delle leggi sull'esercizio delle assicurazioni private, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449;

8) sulla nomina di commissari di cui all'articolo 7 della legge 12 agosto 1982, n. 576.

La Commissione consultiva per le assicurazioni private e di interesse collettivo è

convocata entro sette giorni dalla data di ricezione della relazione dell'ISVAP ogni qualvolta venga proposta nei confronti di una compagnia di assicurazioni la revoca dall'esercizio dell'attività assicurativa o il suo commissariamento o la messa in liquidazione coatta amministrativa.

Nei casi d'urgenza i relativi decreti possono essere adottati dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Il Ministero può chiedere il parere della Commissione sugli schemi di disegni di legge concernenti le assicurazioni private o di interesse collettivo e su ogni altra questione concernente l'esercizio di dette assicurazioni che ritenga opportuno sottoporre all'esame della Commissione o su proposta di un terzo dei membri della stessa.

Art. 55.

(Composizione)

Fanno parte della Commissione consultiva i seguenti membri:

il presidente dell'ISVAP;

il direttore generale della Direzione per le assicurazioni private e di interesse collettivo del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato;

un rappresentante del Ministero delle finanze;

un rappresentante del Ministero del tesoro;

un rappresentante del Ministero del lavoro e della previdenza sociale;

un rappresentante del Ministero dei trasporti, Ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione;

due dirigenti dell'ISVAP;

un rappresentante dell'INA;

un rappresentante delle imprese operanti nel ramo vita;

un rappresentante delle imprese operanti nel ramo danni;

un rappresentante delle imprese che esercitano la sola riassicurazione;

un rappresentante delle imprese operanti nel ramo trasporti;

un rappresentante del personale dipendente delle imprese di assicurazione;

un rappresentante dei dirigenti delle imprese di assicurazione;

due rappresentanti degli agenti di assicurazione;

un rappresentante dei *brokers* di assicurazione;

un rappresentante designato da ognuna delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative dei lavoratori, degli imprenditori, del movimento cooperativo;

quattro persone particolarmente competenti nelle discipline tecniche e giuridiche interessanti le assicurazioni.

I membri della Commissione consultiva sono nominati per la durata di un triennio, con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato; con lo stesso decreto il Ministro nomina altresì un supplente per ciascuno dei membri.

#### Art. 56.

*(Relazioni triennali)*

La Commissione consultiva è tenuta ad esaminare, previa istruttoria dell'ISVAP, relazioni triennali che le imprese di assicurazione sono tenute a presentare all'ISVAP allo scopo di confermare la sussistenza di tutte le condizioni di esercizio di cui alla legge 10 giugno 1978, n. 295.

#### Art. 57.

*(Funzionamento)*

La Commissione si riunisce ogni qualvolta il presidente ne ravvisa l'opportunità ed almeno ogni due mesi.

Per la trattazione di speciali argomenti il Ministro può chiamare a partecipare alle riunioni della Commissione esperti di particolare competenza nonchè i rappresentanti di altre amministrazioni o di categorie interessate.

I membri della Commissione debbono essere messi in condizione di conoscere con

tempestività l'ordine del giorno delle riunioni e la necessaria documentazione.

Il servizio di segreteria è disimpegnato da funzionari della Direzione generale delle assicurazioni private, del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

## TITOLO V

### *NORME TRANSITORIE E FINALI*

#### Art. 58.

##### *(Albo degli agenti di assicurazione)*

Il primo capoverso dell'articolo 5 della legge 7 febbraio 1979, n. 48, è così modificato: « Costituiscono titoli equipollenti della sola prova scritta di idoneità di cui alla lettera *d*) del precedente articolo: ».

All'articolo 8 della legge 7 febbraio 1979, n. 48, è aggiunto il seguente comma:

« Gli iscritti alla sezione prima, anche se provenienti dalla sezione seconda, al termine del primo biennio di attività devono dimostrare con apposita documentazione di aver partecipato, in detto biennio, a corsi di aggiornamento professionale presso l'impresa rappresentata o presso istituti specializzati, per una durata complessiva di almeno 150 ore ».

All'articolo 17 della legge 7 febbraio 1979, n. 48, è aggiunto il seguente comma:

« Entro il 31 gennaio di ciascun anno, l'iscritto all'Albo deve trasmettere all'impresa rappresentata (in alternativa alla Camera di commercio territorialmente competente) copia della ricevuta di versamento della tassa annua ».

Il primo comma dell'articolo 21 della legge 7 febbraio 1979, n. 48, è così modificato:

« Ferme restando le sanzioni di cui all'articolo 18, l'esercizio dell'attività di agente di assicurazione e comunque qualsiasi atto

## IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

compiuto in violazione della presente legge è punito con l'ammenda da lire 1.000.000 a lire 5.000.000.

## Art. 59.

*(Modifiche ai piani di investimento delle riserve tecniche RCA)*

Il nuovo regime dei risarcimenti decorre dal 1° gennaio 1986.

Almeno sei mesi prima dello scadere di tale data l'ISVAP predispone un nuovo piano di investimento delle riserve tecniche afferenti il ramo RCA in sintonia con le nuove esigenze di gestione del ramo, limitatamente agli incrementi che il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato sottopone all'approvazione del CIPE.

## Art. 60.

*(Pagamento degli indennizzi pregressi della società Mediterranea S.p.A.)*

È istituita presso il Fondo vittime della strada una gestione speciale, della durata massima di 15 mesi, per la definizione dei sinistri afferenti la compagnia Mediterranea già messa in liquidazione coatta prima della istituzione del suddetto Fondo, nonché per la definizione dei sinistri delle imprese Columbia-Centrale, Secura Assipopolare, Concordia.

Tali sinistri vengono indennizzati in maniera forfettaria seguendo criteri che l'ISVAP è delegato a definire entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge con provvedimento sottoposto all'approvazione del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

## Art. 61.

*(Copertura finanziaria)*

All'onere derivante dalla applicazione della presente legge si provvede con le entrate del contributo di vigilanza versato annualmente dagli enti e dalle imprese di assicura-



zione ai sensi dell'articolo 67, primo comma, del testo unico delle leggi sull'esercizio delle assicurazioni private, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449 e successive modificazioni.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le necessarie variazioni al bilancio di previsione dello Stato.

#### ALLEGATO A

#### CASO DI MORTE DA INCIDENTE STRADALE

In caso di decesso compete, secondo documentazione e ricevute:

1) il rimborso delle spese funerarie, nella misura massima di una volta l'ammontare annuo della pensione sociale in vigore al 1° gennaio dell'anno di accadimento del fatto;

2) l'eventuale risarcimento per inabilità temporanea per il periodo intercorrente fra il giorno di accadimento del sinistro e quello del decesso, così come stabilito all'allegato D;

3) un risarcimento, a titolo di danno morale, pari a tre volte l'ammontare annuo della pensione sociale, a favore del coniuge, dei figli; pari alla metà dell'ammontare annuo della pensione sociale, a favore di fratelli e sorelle;

4) un risarcimento del danno economico calcolato, sulla base di una percentuale del reddito — determinato secondo i criteri di cui all'articolo 4 del decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 857, convertito, con modifiche, nella legge 26 febbraio 1977, n. 39, come integrato dall'articolo 26 della presente legge — percentuale pari al:

a) 40 per cento di tale reddito, a favore del coniuge ovvero del convivente superstite, se in possesso di un reddito inferiore o pari a tre volte l'ammontare annuo della pensione sociale; 20 per cento se superiore;

b) 20 per cento, a favore di ciascun figlio minore e di ciascun genitore, purchè in possesso di un reddito inferiore o pari a tre volte l'ammontare annuo della pensione sociale; in caso di premorienza dell'altro genitore, le quote di spettanza dei figli minori vengono portate al 40 per cento per ciascuno di essi.

Quanti che siano gli aventi diritto superstiti, il reddito determinato come sopra non potrà essere imputato a risarcimento per almeno il 25 per cento; se la somma delle percentuali suddette supera il 75 per cento, ognuna delle medesime verrà ridotta proporzionalmente.

Nel calcolo di capitalizzazione del danno del coniuge o del convivente superstite, il coefficiente di riferimento sarà quello relativo all'età più elevata; nel caso di figli minori, si assumerà il coefficiente di capitalizzazione temporanea relativo agli anni mancanti per il compimento della maggiore età di ciascuno di essi.

#### ALLEGATO B

##### DANNO BIOLOGICO

La liquidazione del danno previsto dal primo comma dell'articolo 14 della presente legge si effettua sulla base dei criteri seguenti.

Ai fini della determinazione del risarcimento la base economica da assumere per l'elaborazione del calcolo sarà pari a tre volte l'ammontare annuo della pensione sociale in vigore al 1° gennaio dell'anno di accadimento del sinistro.

Il coefficiente di età, differenziato per sesso, sarà desunto dai dati del censimento del 1971, tenuto presente il tasso d'interesse legale.

*destro sinistro*

Per la perdita totale di un		
arto superiore . . . .	70%	60%
Per la perdita della mano		
o dell'avambraccio . . .	60%	50%

## IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Per la perdita di un arto inferiore al disopra del ginocchio . . . . .	60%	60%
Per la perdita di un arto inferiore all'altezza o al disotto del ginocchio . . . . .	50%	50%
Per la perdita di un piede . . . . .	40%	40%
Per la perdita del pollice . . . . .	18%	16%
Per la perdita dell'indice . . . . .	14%	12%
Per la perdita del mignolo . . . . .	12%	10%
Per la perdita del medio . . . . .	8%	6%
Per la perdita dell'anulare . . . . .	8%	6%
Per la perdita di un alluce . . . . .		5%
Per la perdita di un altro dito del piede . . . . .		3%
Per la sordità completa di un orecchio . . . . .		10%
Per la sordità di ambedue gli orecchi . . . . .		40%
Per la perdita totale della facoltà visiva di un occhio . . . . .		25%
Per la perdita totale della facoltà visiva di ambedue gli occhi . . . . .		100%

La perdita totale ed irrimediabile dell'uso funzionale di un organo o di un arto viene considerata come perdita anatomica dello stesso; se trattasi di minorazione, le percentuali sopra indicate vengono ridotte in proporzione della funzionalità perduta. Nei casi di perdita anatomica o funzionale di più organi od arti l'indennità viene stabilita mediante l'addizione delle percentuali corrispondenti ad ogni singola lesione, fino al limite massimo del 100 per cento.

Per le singole falangi terminali delle dita, escluso il pollice, si considera invalidità permanente soltanto l'asportazione totale. L'indennità per la perdita funzionale o anatomica di una falange del pollice è stabilita nella metà, e per quella di una falange di qualunque altro dito in un terzo della percentuale fissata per la perdita totale del rispettivo dito.

Nei casi di invalidità permanente non specificati nella suesposta tabella l'indennità è stabilita tenendo conto, con riguardo alle percentuali dei casi elencati, della mi-

sura nella quale è per sempre diminuita la capacità generica, indipendentemente dalla professione.

In caso di perdita anatomica o riduzione funzionale di un organo o di un arto già minorato le percentuali sopra indicate sono diminuite tenendo conto del grado di invalidità preesistente.

Per il mancino, le percentuali suesposte per l'arto superiore destro varranno per l'arto superiore sinistro e viceversa.

#### ALLEGATO C

#### DANNO MORALE

A titolo di danno morale competono i seguenti risarcimenti:

1) per ogni giorno di ricovero ospedaliero: una volta e mezzo l'ammontare annuo della pensione sociale in vigore al 1° gennaio dell'anno di accadimento del sinistro, diviso per trecentosessantacinque;

2) per intervento chirurgico:

a) un decimo dell'ammontare annuo della pensione sociale, se piccolo intervento;

b) tre decimi dell'ammontare annuo della pensione sociale, se medio intervento;

c) cinque decimi dell'ammontare annuo della pensione sociale, se grande intervento;

3) per la sofferenza conseguente ad invalidità permanente:

a) cinque volte l'ammontare annuo della pensione sociale, se gravissima;

b) tre volte l'ammontare annuo della pensione sociale, se grave;

c) due volte l'ammontare annuo della pensione sociale, se media;

d) una volta l'ammontare annuo della pensione sociale, se lieve;

e) metà dell'ammontare annuo della pensione sociale, se lievissima;

4) nell'ipotesi di cui all'articolo 21 della presente legge: cinque volte l'ammontare annuo della pensione sociale.

## ALLEGATO D

## INABILITÀ TEMPORANEA

A titolo di inabilità temporanea compete:

1) ai lavoratori dipendenti: la differenza fra la retribuzione media giornaliera continuativamente percepita nei tre mesi precedenti il sinistro e la eventuale minore retribuzione media effettivamente percipita, calcolate entrambe al netto delle imposte e dei contributi posti a carico del lavoratore;

2) ai lavoratori autonomi: una indennità giornaliera pari al reddito netto da lavoro dichiarato ai fini della imposta sul reddito delle persone fisiche dell'ultimo anno, diviso per trecentosessantacinque;

3) ai disoccupati che abbiano superato la maggiore età e alle persone dedite prevalentemente ad attività domestiche: una indennità giornaliera pari a tre volte l'ammontare annuo della pensione sociale in vigore al 1° gennaio dell'anno di accadimento del sinistro, diviso per trecentosessantacinque.

L'elencazione di cui sopra è tassativa.

## ALLEGATO E

## SPESE BORSUALI

È ammesso il rimborso delle spese seguenti:

1) per cura e riabilitazione;

2) per assistenza personale continuata, ragguagliate annualmente a sette volte l'ammontare annuo della pensione sociale in vigore al primo gennaio dell'anno di accadimento del sinistro;

3) extra sanitarie, ragguagliate al dieci per cento dell'ammontare annuo della pensione sociale per ogni mese o frazione di mese di inabilità temporanea totale;

4) per certificazioni medico-legali, con il massimo del 5 per cento dell'ammontare annuo della pensione sociale;

5) scolastiche, per dimostrata perdita, in conseguenza del sinistro, dell'anno di studi in corso.

Le spese di cui *sub* 1), 2), 3) e 4) dovranno essere comprovate attraverso esibizione di documentazioni e ricevute.

#### ALLEGATO F

##### CONDUCENTE LEGITTIMO

Nel caso di lesioni ai conducenti legittimi dei veicoli o dei natanti soggetti all'obbligo di assicurazione, comunque coinvolti in incidenti da circolazione stradale, l'assicuratore del veicolo alla cui guida si trovi il legittimo conducente corrisponderà qualora gliene venga fatta richiesta, entro e non oltre 180 giorni, una prestazione indennitaria, nell'ambito del massimale di garanzia per danni alla persona, di cui è obbligo, equivalente alla valutazione del danno all'integrità psico-fisica effettuata secondo i criteri di cui all'allegato B), nonché l'eventuale rimborso delle spese per assistenza personale continuativa, nell'ipotesi di cui all'allegato E, n. 2, e il rimborso delle spese di cura e riabilitazione di cui all'allegato E, n. 1, della presente legge.

Nel caso in cui le lesioni abbiano determinato la morte, competerà al coniuge ovvero al convivente superstite e/o ai figli minori e/o ai genitori, un indennizzo calcolato sulla base di una percentuale di un importo pari a tre volte l'ammontare annuo della pensione sociale, percentuale pari al:

a) 40 per cento di tale importo, a favore del coniuge ovvero del convivente superstite, se in possesso di un reddito inferiore o pari a tre volte l'ammontare annuo della pensione sociale; 20 per cento se superiore;

b) 20 per cento, a favore di ciascun figlio minore e di ciascun genitore, purchè in possesso di un reddito inferiore o pari a tre volte l'ammontare annuo della pensione sociale; in caso di premorienza dell'altro genitore, le quote di spettanza dei figli minori vengono portate al 40 per cento per ciascuno di essi.

Quanti che siano gli assicurati, l'importo suddetto non potrà essere imputato a indennizzo per almeno il 25 per cento; se la somma delle percentuali suddette supererà il 75 per cento, ognuna delle medesime verrà ridotta proporzionalmente.

Nel calcolo di capitalizzazione del danno del coniuge o del convivente superstite, il coefficiente di riferimento sarà quello relativo all'età più elevata; nel caso di figli minori, si assumerà il coefficiente di capitalizzazione temporanea relativo agli anni mancanti per il compimento della maggiore età di ciascuno di essi.

Competerà anche il rimborso delle spese funerarie di cui all'allegato A, n. 1, della presente legge.

Esclusi i casi di condotta intenzionalmente autolesiva.

L'assicuratore che abbia corrisposto l'indennità ha diritto di rivalsa nei confronti di terzi responsabili o corresponsabili e loro assicuratori.

In caso di divergenza sull'esistenza del danno, sull'entità e sui criteri di valutazione dello stesso, la controversia dovrà essere sottoposta, su richiesta dell'assicurato, al giudizio di un collegio arbitrale, secondo le modalità indicate all'articolo 18 della presente legge.





ALLEGATO G

## **SCHEMA DI RIPARTIZIONE DELLA RESPONSABILITÀ NEGLI INCIDENTI STRADALI**

### **DEFINIZIONI**

(ai soli fini dell'applicazione degli « Schemi di ripartizione della responsabilità »)

**CARREGGIATA**

parte della strada normalmente destinata alla circolazione dei veicoli e degli animali.

**FILA DI VEICOLI**

successione di veicoli (due o più) posti l'uno dopo l'altro: si considerano nella stessa fila i veicoli che si trovano, anche solo in parte, nel prolungamento l'uno dall'altro.

**CAMBIAMENTO DI FILA**

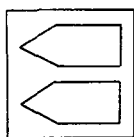
manovra con la quale un veicolo lascia la sua fila per assumere quella di un altro veicolo. È assimilata ad un cambiamento di fila ogni deviazione della direzione di marcia di un veicolo che intralcia la circolazione dell'altro veicolo.

**ASSE MEDIANO DELLA STRADA**

— la linea continua costituente la striscia di mezzzeria  
— la linea ideale che divide a metà la carreggiata o la parte di carreggiata lasciata disponibile da una fila di veicoli in sosta quando non vi è la linea continua.

**ZONA DI SOSTA**

spazio che i veicoli utilizzano per la sosta.



**Veicoli in circolazione nello stesso senso sulla stessa carreggiata**

**Veicoli X e Y su una stessa fila (X urtato nella parte posteriore)**

- 10 Veicoli X e Y che seguono la stessa direzione.
- 11 Veicolo X che svolta in una strada laterale.

			QUOTE DI RESPONSABILITA'	
			X	Y
10			0	1
11			0	1

Caso 10 La responsabilità di Y che tampona X che lo precede deve ritenersi totale, in quanto il conducente di Y non ha avuto la padronanza del proprio veicolo sia che abbia urtato in pieno X, sia che abbia effettuato all'ultimo momento una manovra di emergenza.

L'ipotesi di retromarcia del veicolo X può essere presa in considerazione nel solo caso che venga provata; se provata, si applica il caso 52, in tale ipotesi però a favore di Y.

Caso 11 Il caso 11 si applica quando X svolta in una strada laterale a destra o a sinistra. X, urtato posteriormente, non ha alcuna responsabilità.

Detto caso si applica solo se sussiste la seguente condizione:  
 - i due veicoli devono circolare sulla stessa fila. Se non si è raggiunta tale prova si applicano i casi 13 - 15.

**Veicoli X e Y su due file differenti**

- 13 Veicoli X e Y in marcia senza cambiamento di fila.
- 14 Veicoli X e Y non cambiano di fila. Il veicolo X è fermo.
- 15 Veicolo Y cambia di fila.

13			1/2	1/2
14			0	1
15			0	1

**Caso 13** Tale caso si applica sempre allorchè X ed Y che circolano su due file diverse si urtano di fianco senza cambiamento di fila.

Si applica particolarmente nella fattispecie di sorpasso senza cambio di fila a meno che uno dei due veicoli violi un divieto di sorpasso o una linea continua. In questa ultima ipotesi si applicherà contro tale veicolo il Caso 50.

**Caso 14** Se, trovandosi due veicoli su file diverse, uno dei due è fermo (la prova di tale circostanza deve essere accertata) la responsabilità incombe totalmente sull'altro veicolo.

**Caso 15** Questo caso si applica quando Y cambia fila per qualsiasi ragione, quale: per svoltare in una strada laterale, per sostare in marcia avanti, per immettersi in una zona di sosta o in un luogo non aperto alla circolazione pubblica.

Il caso 15 si applica ugualmente quando Y è superato da X, fatta eccezione per il caso di divieto di sorpasso. In tale ipotesi si applicherà contro X il Caso 50.

La prova del cambiamento di fila di Y è beninteso obbligatoria per l'applicazione del Caso 15.

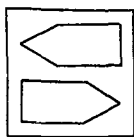
In mancanza di tale prova si applicherà il Caso 13 e 14. Se il punto d'urto è situato nella parte laterale o anteriore di Y, i veicoli devono essere considerati su due file diverse anche se, poco prima della collisione, circolavano su una stessa fila.

#### Veicolo Y che si rimette in marcia dalla posizione di sosta

16 Veicolo Y che si rimette in marcia dalla posizione di sosta.

		QUOTE DI RESPONSABILITÀ	
		X	Y
		0	1

**Caso 16** In tale caso la manovra di Y, che lascia la sosta, è la causa determinante del sinistro: Y è interamente responsabile.



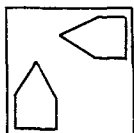
**Veicolo in circolazione in senso inverso**

- 20 Veicolo Y che impegna l'asse mediano o lo sorpassa anche per imboccare una strada a sinistra. Veicolo X che marcia sulla propria corsia.
- 21 Veicoli X e Y che impegnano ambedue l'asse mediano e la cui posizione sulla strada non può essere determinata in rapporto all'asse mediano stesso.

			QUOTE DI RESPONSABILITA'	
			X	Y
			0	1
			1/2	1/2

Caso 20 Questo caso si applica quando è provata la posizione dei veicoli rispetto all'asse mediano della strada. In mancanza di prova si applica il Caso 21.

Caso 21 Questo caso si applica tutte le volte che ambedue i veicoli impegnano l'asse mediano o manchi la prova prevista dal Caso 20.



**Veicoli X e Y che provengono da due strade differenti e le cui direzioni si intersecano o si congiungono**

- 30 Veicolo X gode della precedenza da destra e circola nella propria corsia.
- 31 Veicolo X gode della precedenza da destra, circola su una strada a doppio senso e impegna l'asse mediano o lo sorpassa quando quest'asse non è marcato da una linea continua. Veicolo Y circola sulla propria corsia.

			0	1
			1/4	3/4

Caso 30 e 31 Tali casi si applicano soltanto se:

- il crocevia non è regolato da una speciale segnaletica (verticale, orizzontale, STOP) che obblighi il veicolo che l'affronti a concedere la precedenza al veicolo circolante sull'altra carreggiata: in effetti quando la carreggiata gode di un diritto di precedenza si applica il Caso 50 contro il veicolo che non rispetti i segnali;
- l'urto avviene nell'area del crocevia; in caso contrario l'incidente va considerato come avvenuto nello stesso senso di marcia o in senso contrario.

Tali casi non trovano mai applicazione quando la circolazione è regolata dal semaforo a tre luci, salvo che non si tratti di semaforo a luce gialla intermittente.

Caso 30 Il veicolo X ha la precedenza da destra e circola nella propria corsia di marcia: Y ha la totale responsabilità.

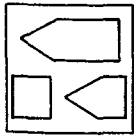
Caso 31 Si applica quando il veicolo X, che ha la precedenza da destra, circola su una strada a doppio senso di marcia e impegna l'asse mediano oppure lo sorpassa; tali situazioni devono essere provate senza che sussista alcun dubbio.

Se la mediana è costituita da una linea continua, la liquidazione dei danni è effettuata sulla base di un concorso di colpa al 50% tenuto conto dell'infrazione commessa dal veicolo X che non ha rispettato la segnaletica.

Se è accertato che X impegna la mediana, ma che anche Y non circola nella propria corsia di marcia, si ritorna ad applicare il Caso 30.

Se X ed Y circolano entrambi su due strade a senso unico che si incrociano debbono sempre considerarsi come circolanti nella loro corsia di marcia.

Si applica quindi il Caso 30.

**Veicoli in sosta**

40 Veicolo X in sosta regolare.

41 Veicolo X in sosta irregolare (o fermo in posizione irregolare) in centro abitato sul margine della carreggiata o lungo il marciapiede rialzato.

Per l'applicazione dei casi dal 40 al 41 è irrilevante che a bordo del veicolo X vi sia o meno il conducente.

Caso 40 Questo caso trova applicazione quando il veicolo X è fermo regolarmente (sosta o fermata).

Caso 41 L'irregolarità della sosta o della fermata in centro abitato non ha rilievo in quanto la causa dell'incidente è da attribuirsi al mancato controllo di guida del veicolo Y.

QUOTE DI RESPONSABILITA'	
X	Y
0	1
0	1

**Altri casi**

50 Il veicolo Y non rispetta:

- un posto di blocco della polizia
- un segnale di precedenza (cartello, segnale al suolo, STOP)
- un segnale luminoso di circolazione
- un cartello indicante senso proibito
- un segnale indicante divieto di sorpasso
- un segnale di divieto di svolta a destra o svolta a sinistra
- una linea continua

51 Il veicolo Y al semaforo (rosso) gira seguendo l'indicazione di una freccia verde, il veicolo X passa con luce verde.

52 Il veicolo Y circola a marcia indietro o fa manovra di inversione ad U.

53 Il veicolo Y esce da una zona di sosta, da un luogo non soggetto a pubblico passaggio.

54 Apertura della portiera destra o sinistra del veicolo Y. Urto della portiera.

0	1
0	1
0	1
0	1
0	1

**Caso 50** Tale caso concerne diversi divieti imperativi e assoluti.

Nei sinistri occorsi fra due veicoli, dei quali l'uno, immettendosi da una strada munita di segnale di STOP, svolti a destra in una strada sulla quale provenga in senso inverso l'altro veicolo, si applica il Caso 50, a meno che l'altro veicolo circoli sull'asse mediano oppure lo superi. In tale caso la responsabilità è al 50%, in quanto ciascun guidatore non ha ottemperato ad uno degli obblighi previsti dal Caso 50.

Può accadere che due veicoli circolino in senso inverso e si urtino ad un incrocio avendo l'uno e l'altro il segnale di STOP. I relativi obblighi derivanti dalla presenza dello STOP si neutralizzano vicendevolmente per cui conviene fare astrazione dagli stessi e applicare i Casi 20-21 a seconda della posizione dei veicoli rispetto all'asse mediano della strada.

Se Y che rispetta un segnale di precedenza o un semaforo e si trova fermo senza avere impegnato l'incrocio, viene urtato da X, si applicherà per assimilazione il Caso 20-21 e non il Caso 50, questa volta però a favore di Y.

Se fosse impossibile provare quale dei due veicoli non abbia rispettato il semaforo, la responsabilità si suddivide al 50%.

**Caso 51** Il veicolo X ha la precedenza e il veicolo Y è sempre responsabile.

**Caso 52** Si applica particolarmente quando un veicolo entra a retromarcia in una zona di sosta.

Se i due veicoli effettuano ciascuno la stessa manovra la liquidazione dei danni si fa sulla base del 50%.

**Caso 53** Si applica contro il veicolo Y che esce da una zona di sosta, da un luogo chiuso alla circolazione pubblica, anche se X proveniente in senso inverso occupi la sinistra della strada, salvo che impegni una linea continua o la superi.

In tale ultima ipotesi la liquidazione è effettuata sulla base di un concorso al 50%, tenuto conto delle rispettive infrazioni commesse dai due automobilisti.

**Caso 54** Si applica nel caso in cui la portiera si stia comunque aprendo. La norma suddetta si applica: nel caso di sportelli posteriori di carico, soltanto quando essi vengono a costituire intralcio ai veicoli circolanti regolarmente sulla propria carreggiata.

**Pista Ciclabile** La Pista Ciclabile è considerata come una corsia della carreggiata principale; se il ciclomotore lascia la pista o vi si immette si applica il Caso 15.