

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 3829

DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori PIERONI, SARTO, BOCO,
BORTOLOTTO, CARELLA, CORTIANA, DE LUCA Athos,
LUBRANO DI RICCO, MANCONI, PETTINATO, RIPAMONTI
e SEMENZATO**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 22 FEBBRAIO 1999

Norme per la prevenzione degli incidenti stradali

ONOREVOLI SENATORI. - La diffusione delle ultime rilevazioni ISTAT ci ha fornito, ancora una volta, il quadro spaventoso degli incidenti stradali che ogni anno, nel nostro Paese, causano la morte o comunque gravi lesioni alle persone.

Circa settemila morti in un solo anno, migliaia di persone gravemente ferite, un indice di mortalità per incidente stradale tra i più alti in Europa, costi sociali altissimi. E si tratta di dati purtroppo non esaustivi, visto che non contemplano i danni alla salute provocati dall'inquinamento atmosferico.

L'aumento costante del numero degli incidenti non ha trovato riscontro in adeguate risposte da parte del legislatore. Le politiche nazionali privilegiano, spesso addirittura incentivano, il traffico su gomma di persone e merci, l'uso dei mezzi di trasporto privati invece di quelli pubblici. Da ciò un numero spropositato di veicoli circolanti nel nostro Paese e la necessità, accanto ad iniziative volte a mutare le politiche nazionali in materia di trasporti, di rafforzare contemporaneamente la cultura della sicurezza, della prevenzione e della responsabilità personale di chi guida, per tutelare in maniera più adeguata la salute e la vita dei cittadini.

Con il presente disegno di legge si intende appunto migliorare il quadro normativo attuale, complessivamente inadeguato a soddisfare e tutelare le suesposte necessità, affrontando, in particolare, il tema della responsabilità personale.

L'obiettivo è quello di introdurre nel nostro ordinamento giuridico una forma di responsabilità personale non assicurabile a carico di chiunque per colpa giudizialmente accertata provochi un incidente stradale o ne aggravi le conseguenze causando la morte di terzi o trasportati o procurando loro lesioni personali gravissime. Tali sogget-

ti, oltre alle conseguenze civili e penali già previste dal nostro ordinamento, dovranno dunque versare una sorta di penale aggiuntiva, proporzionale al danno causato, ad un Fondo costituito presso il Ministero dei trasporti, al fine di sovvenzionare iniziative e attività di enti pubblici o di privati, indirizzate alla prevenzione degli incidenti stradali o comunque ad iniziative di sensibilizzazione pubblica sul tema.

Tale proposta discende dalla constatazione che il sistema dell'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile porta di fatto ad escludere ogni conseguenza economica diretta a carico di chi causa un incidente stradale; al contrario, la consapevolezza di dover sborsare somme anche considerevoli potrebbe costituire un'importante remora a porre in essere condotte di guida pericolose e dunque un ulteriore stimolo al rispetto delle norme sulla sicurezza stradale.

Ciò che è importante sottolineare è che tale forma di responsabilità non andrà per nulla ad intaccare il regime dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione di veicoli a motore. Al contrario, il versamento al Fondo si configura come una sorta di contributo aggiuntivo destinato a fini sociali.

Oltre a non essere assicurabile, tale forma di responsabilità darà anche luogo alla possibilità di esecuzione forzata degli obblighi da essa derivanti, con azione anche sulle somme dovute al responsabile dell'incidente per retribuzioni o indennità relative a rapporto di lavoro subordinato nonché per pensioni o rendite previdenziali ed assistenziali di qualsiasi natura.

In caso di concorso, il credito della vittima o dei suoi parenti per il risarcimento dei danni sarà privilegiato rispetto al credito del Fondo.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Istituzione del Fondo per la prevenzione degli incidenti stradali)

1. È istituito presso il Ministero dei trasporti il Fondo per la prevenzione degli incidenti stradali, di seguito denominato Fondo, al fine di sovvenzionare iniziative e attività, pubbliche o private, indirizzate alla prevenzione degli incidenti stradali. Detto Fondo è alimentato dai versamenti di cui al comma 2.

2. Chiunque per colpa accertata con sentenza passata in giudicato abbia provocato, un incidente stradale o ne abbia aggravato le conseguenze causando la morte di terzi o trasportati o procurando loro lesioni personali gravissime e venga per ciò condannato al risarcimento del danno o al pagamento di una provvigionale sul riconoscimento stesso in favore delle vittime o dei loro familiari è tenuto, salva ogni altra conseguenza civile e penale, a corrispondere personalmente al Fondo di cui al comma 1 una somma pari al dieci per cento dell'importo complessivamente liquidato a titolo di risarcimento.

3. L'obbligo di cui al comma 2 non è assicurabile e il suo adempimento è suscettibile di esecuzione forzata da parte del Fondo secondo le disposizioni generali e anche, nella misura del 30 per cento, sulle somme dovute al responsabile dei sinistri di cui al comma 2 per retribuzioni ed indennità relative a rapporto di lavoro subordinato nonché per pensioni o rendite previdenziali ed assistenziali di qualsiasi natura.

4. Nelle ipotesi di concorso, il credito della vittima o comunque del coniuge o convivente o degli ascendenti e discendenti in linea retta, da soli o in concorso tra loro per il risarcimento dei danni, è privilegiato rispetto al credito del Fondo di cui al comma 1.

N. 3786

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa dei senatori DANIELE GALDI e BATTAFARANO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 3 FEBBRAIO 1999

Norme previdenziali per gli spedizionieri doganali

ONOREVOLI SENATORI. - La soppressione del fondo previdenziale e assistenziale degli spedizionieri doganali si è realizzata con la legge 16 luglio 1997, n. 230. Questo provvedimento è intervenuto risolvendo i problemi degli spedizionieri doganali che già godevano del trattamento previdenziale. Tuttavia è rimasta inalterata la problematica riguardante i lavoratori che non avevano ancora maturato il requisito per l'accesso al pensionamento e che sono rimasti disoccupati a seguito del venir meno della figura dello spedizioniere doganale.

Risulta quindi necessario intervenire favorendo la ricongiunzione non onerosa delle posizioni assicurative maturate nell'ambi-

to della gestione INPS o di altre forme di assicurazione obbligatoria.

Il presente disegno di legge interviene pertanto per riconoscere il trattamento pensionistico di anzianità agli spedizionieri doganali già iscritti all'albo professionale istituito con la legge 22 dicembre 1960, n. 1612, che abbiano maturato, in periodi non coincidenti, presso diverse forme obbligatorie di previdenza, un'anzianità contributiva minima di 40 anni oppure che abbiano maturato 58 anni di età ed una anzianità contributiva di almeno 35 anni.

In questo modo, pertanto, si consente agli spedizionieri doganali che si trovano senza lavoro di maturare la pensione di anzianità nei limiti previsti dall'ordinamento.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Agli spedizionieri doganali già iscritti all'albo professionale istituito dalla legge 22 dicembre 1960, n. 1612, che abbiano maturato, in periodi non coincidenti, presso diverse forme obbligatorie di previdenza, una anzianità contributiva minima di 40 anni oppure che abbiano maturato 58 anni di età ed una anzianità contributiva di almeno 35 anni è concesso il trattamento pensionistico di anzianità.

Art. 2.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, determinato in lire 10 miliardi per l'anno 1999, 10 miliardi per l'anno 2000 e 10 miliardi per l'anno 2001, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo alla Presidenza del Consiglio dei ministri.

