

N. 72-129-A-ter

# CAMERA DEI DEPUTATI

---

## RELAZIONE DELLA XII COMMISSIONE PERMANENTE

(INDUSTRIA E COMMERCIO - ARTIGIANATO  
COMMERCIO CON L'ESTERO)

(RELATORE: **TROMBETTA**, *di minoranza*)

SULLE

### PROPOSTE DI LEGGE

d'iniziativa dei Deputati **FODERARO** e **FANELLI**

*Presentata il 9 luglio 1958*

---

Istituzione di un Fondo per il risarcimento obbligatorio del danno  
alle vittime della circolazione dei veicoli a motore

E

d'iniziativa dei Deputati **ANGELINO PAOLO**, **BALLARDINI**, **ZAPPA**, **FERRI**,  
**LUZZATTO**, **SAVOLDI**, **PASSONI**

*Presentata il 19 luglio 1958*

---

Assicurazione obbligatoria dei veicoli a motore  
per la responsabilità civile verso i terzi

---

*Presentata alla Presidenza il 6 febbraio 1963*

---

## RELAZIONE DI MINORANZA

ONOREVOLI COLLEGGHI! — L'assicurazione obbligatoria dei veicoli a motore per le responsabilità civili verso terzi è da tempo allo studio della Camera e la nostra XII Commissione permanente è giunta alla elaborazione di una nuova proposta di legge, che ha tratto ispirazione dalla proposta Angelino (129) e dalla proposta Foderaro (72).

La proposta Angelino affrontava e proponeva di risolvere il problema attraverso la obbligatorietà dell'assicurazione di responsabilità civili, nella presunzione che tale obbligatorietà produrrebbe una riduzione nel numero dei motorizzati insolventi; quella Foderaro affrontava e proponeva di risolvere, invece, il problema attraverso la costituzione di un fondo di garanzia volto a sovvenire le vittime rimaste irrisarcite.

Giustamente la XII Commissione ha osservato che la obbligatorietà assicurativa non serve, da sola, a risolvere il problema, se non viene completata con un sistema di garanzia, sulla base della proposta Foderaro, per i casi di vittime di motorizzati che rimangono sconosciuti o che sono insolventi per non aver adempiuto all'obbligo assicurativo.

Pertanto, la XII Commissione ha fuso; in certo senso, le due proposte Angelino e Foderaro prospettando, in una nuova proposta legislativa, la soluzione del problema attraverso un dispositivo combinato di obbligatorietà assicurativa e di garanzia capace, attraverso un apposito fondo, di indennizzare le vittime nel caso di fuga o di insolvenza del motorizzato non assicurato.

La nuova proposta di legge espressa dalla XII Commissione, che forma oggetto della relazione De' Cocci, affronta pertanto il complesso problema e ne offre una soluzione che, peraltro, non ha potuto a meno di introdurre notevolissime innovazioni di ordine giuridico ed economico nel campo delle responsabilità civili dei veicoli a motore.

Tali profonde innovazioni, sulle quali mi intrattengo brevemente in seguito, fanno legittimamente pensare ad una certa difficoltà e lentezza nell'attuazione concreta del provvedimento, che richiederà non pochi adatta-

menti in sede regolamentare, mentre è notevolmente sentita ed urgente, in Italia, specie in ordine al crescente sviluppo della motorizzazione, la necessità di sovvenire soprattutto, con un adeguato congegno di garanzia, i danni causati alle persone dalla circolazione di veicoli non assicurati e di veicoli non identificati.

È chiaro, pertanto, che mentre per sovvenire tali necessità non è sufficiente e, quindi, non è urgente l'obbligatorietà dell'assicurazione, è invece indispensabile l'istituzione di un adeguato sistema di garanzia per le vittime che rimangono comunque irrisarcite.

Evidentemente, è quest'ultimo l'aspetto di gran lunga più importante, sotto il profilo sociale; aspetto che l'obbligatorietà assicurativa, da sola, non contempla, mentre esso può essere completamente assolto dal fondo di garanzia.

Orbene, dato che, finora, manca interamente in Italia ogni rilevazione statistica delle dimensioni del problema delle vittime irrisarcite dalla circolazione stradale, per cui non è facile, soprattutto per quanto riguarda la motorizzazione leggera, stabilire, sia pure in linea approssimativa, i necessari preventivi agli effetti degli oneri assicurativi e delle tariffe di premio e siccome l'obbligatorietà assicurativa, che non potrà non essere macchinosa ed onerosa, inciderebbe sicuramente in senso negativo sull'auspicato ulteriore sviluppo della motorizzazione e soprattutto di quella più utilitaria e di quella leggera, sorge spontaneo il pensiero se non sarebbe opportuno, prima e in attesa di introdurre l'obbligatorietà assicurativa, iniziare la riforma legislativa della materia con la creazione, più semplice e rapida, di un fondo di garanzia capace di risolvere, intanto, il problema sociale, che è evidentemente quello più pressante ed urgente.

Obbligatorietà assicurativa e fondo di garanzia sono due elementi complementari, come detto sopra, ma con la differenza che mentre l'obbligatorietà assicurativa non può fare a meno del fondo di garanzia, quest'ultimo può benissimo cominciare a funzionare

e risolvere il relativo problema sociale, in attesa che, successivamente, sulla base di più sicuri elementi, si addivenga alla obbligatorietà assicurativa.

È soprattutto la preoccupazione dell'inevitabile, sensibile aumento degli attuali oneri che già gravano sulla motorizzazione leggera, quella più estesa e più popolare, che legittima le maggiori preoccupazioni per una obbligatorietà assicurativa, che certo, come già avvenuto in altri Paesi, influirebbe negativamente anche sulla produzione nazionale dei motoveicoli leggeri.

Bisogna considerare che oggi poco meno dell'85 per cento delle « quattro ruote » è volontariamente coperto di assicurazione e solo un 15 per cento è scoperto, ma praticamente assorbito dai veicoli dello Stato e degli Enti assimilati, mentre solo in piccola parte (25/30 per cento) risultano volontariamente assicurati i 2.800.000 veicoli che rappresentavano la nostra motorizzazione leggera alla fine del 1960 e che oggi sono aumentati a circa 4.000.000.

D'altra parte, va anche considerato che la motorizzazione leggera è meno sensibile al rischio, per la minore frequenza degli incidenti, rispetto alla motorizzazione delle « quattro ruote ». Si può infatti calcolare che per le « quattro ruote » si abbia una frequenza di incidenti valutabile in ragione di un incidente all'anno ogni 4 veicoli, mentre tale incidenza, per le « due ruote », è di un incidente ogni 12 veicoli.

Va anche considerato che nel caso della motorizzazione leggera è più spesso danneggiato il conducente o la persona trasportata che il terzo investito.

Questo complesso di ragioni è quello che contribuisce a far obiettivamente pensare all'opportunità di cominciare a risolvere il problema col fondo di garanzia, riservando ad un secondo tempo l'introduzione dell'obbligatorietà assicurativa, e ciò anche perché, come dicevo dianzi, le innovazioni giuridiche ed economiche che il più completo provvedimento proposto dalla XII Commissione implica, lasciano veramente perplessi sulla possibilità di una pronta articolazione pratica del provvedimento medesimo, con la conseguenza di ritardare anche la soluzione del più urgente aspetto sociale del problema (risarcimento delle vittime di motorizzati rimasti sconosciuti o non assicurati).

Tali innovazioni giuridiche ed economiche, che mi fanno ragionevolmente pensare ad una ritardata applicazione pratica del progettato più completo provvedimento pro-

posto dalla XII Commissione, si possono sinteticamente riassumere come segue:

1°) Dal punto di vista giuridico, l'introduzione dell'obbligatorietà assicurativa modifica profondamente i rapporti tra assicurato, assicuratore e terzo danneggiato, per effetto della « azione diretta » (di cui all'articolo 16 del progetto), la quale innova profondamente rispetto al nostro attuale ordinamento che ha provveduto e provvede sinora alla tutela del diritto delle vittime, nei confronti dell'assicuratore, con l'istituto del privilegio (articoli 2767 e 2768, n. 8, del Codice civile) e della deroga (articolo 2900).

È comprensibile l'innovazione proposta, per adeguarsi sin d'ora alle norme della Convenzione di Strasburgo, la quale peraltro non è stata ancora ratificata dall'Italia.

Altre innovazioni giuridiche sono previste negli articoli 17, 18, 19 come conseguenza della obbligatorietà e della « azione diretta ».

2°) Dal punto di vista economico, il progetto della Commissione pone in essere un costante e persistente intervento, talora drastico, del Ministero dell'Industria e Commercio, che viene ad assumere una larghissima responsabilità nella determinazione delle tariffe del ramo.

Si tratta di importante materia nuova, nella nostra legislazione assicurativa, dato che sinora l'autorizzazione ministeriale, in materia di tariffe, è prevista solo nel ramo vita, mentre nel ramo danni il controllo ministeriale si esercita essenzialmente sulla solvibilità delle imprese (attraverso l'esame dei bilanci, degli impegni e degli investimenti patrimoniali), lasciando libere le imprese nei sistemi di gestione e nella tariffazione in un mercato largamente concorrenziale.

Nel progetto, invece, non solo è previsto che le imprese dovranno sottoporre le tariffe dell'assicurazione obbligatoria di responsabilità civile alla approvazione del Ministero (articolo 11), ma il Ministero può anche, in caso di rifiuto dell'approvazione, imporre obbligatoriamente l'applicazione di un'altra tariffa o, in qualunque momento, apportare modifiche alle tariffe già approvate.

Tutto ciò lascia effettivamente perplessi perché, da un lato, si afferma di voler lasciare la gestione del servizio alle imprese di assicurazione perché lo esercitino in regime di libera concorrenza, mentre, dall'altro, si toglie alle imprese quella libertà e responsabilità tariffaria che sembrano essere alla base del regime di concorrenza.

I criteri a cui dovranno attenersi le imprese nella formazione della tariffa (qualora

non venga imposta una tariffa ministeriale) saranno fissati nel regolamento (articolo 11, 2° comma) e lo stesso regolamento contemplerà le particolari norme da seguirsi dalle imprese per il calcolo delle riserve sinistri (articolo 12, 1° comma). Per queste determinazioni — che finora vengono fatte dalle imprese secondo rilevazioni statistiche individuali o collettive e con la flessibilità che il mutevole andamento della circolazione motorizzata impone — è previsto che il Ministero industria e commercio dovrà ovviamente provvedersi di adeguati dati statistici, per la elaborazione dei quali è previsto che lo stesso si possa valere dell'Istituto nazionale delle assicurazioni (articolo 12) finora del tutto estraneo all'assicurazione danni e non attrezzato a questo scopo. Si dovrà quindi, presso il Ministero o altro Ente, creare dei duplicati delle rilevazioni statistiche aziendali e collettive in atto, cui le imprese non potranno rinunciare, con conseguente aumento dei costi di gestione. Altri aumenti saranno occasionati dalle incombenze burocratiche che la obbligatorietà comporta, quali la fornitura di « certificati di assicurazione » da aggiornarsi periodicamente e i particolari controlli sulla gestione del ramo che il progetto prevede.

Orbene, tutto ciò, se ha evitato la costituzione di nuovi organi burocratici, non ha peraltro tolto nulla alla legittima preoccupazione che il complesso delle nuove incombenze burocratiche, sia per il Ministero, sia per le imprese assicuratrici e per lo stesso assicuratore, costituiscano un cospicuo onere nuovo e presentino le prospettive, sia pur tenendo conto di possibili emendamenti ed alleggerimenti che potranno essere proposti in sede di approvazione del provvedimento, di una complessa e quindi lenta attuazione pratica.

3°) Sotto il profilo sociale, la proposta di legge della XII Commissione è completata, come si è detto, da un congegno di garanzia per i danni causati dalla circolazione di veicoli che non abbiano adempiuto all'obbligo dell'assicurazione e di veicoli non identificati (articolo 20). Viene pertanto offerta una integrale garanzia di risarcimento a tutte le vittime di incidenti colposi della circolazione, indipendentemente dal rispetto o meno dell'obbligo assicurativo da parte dei motorizzati.

È facile attendersi che, specie nei primi tempi dell'entrata in vigore della legge, le evasioni dell'obbligo assicurativo saranno notevoli (in Gran Bretagna, dopo 30 anni di

assicurazione obbligatoria, si calcolava che il 5 per cento dei motorizzati circolasse senza assicurazione) e che non saranno rari i casi di danni da veicoli non identificati; pertanto il congegno di garanzia troverà frequenti applicazioni e costituirà in pratica l'elemento socialmente più utile dell'intervento legislativo.

Peraltro, i casi da liquidare avranno un carattere di anormalità giuridica ed offriranno notevoli difficoltà pratiche, specie nel caso di danno da veicoli non identificati, ed è presumibile che bisognerà attendere diversi anni perché si sia costituita, intorno al nuovo congegno di garanzia, una prassi amministrativa ed una giurisprudenza capace di risolvere i dubbi e le difficoltà di fatto e di diritto che non mancheranno di presentarsi.

A questo proposito ed in queste condizioni non sembra, in effetti, del tutto adeguata la struttura del congegno prevista dal progetto di legge, il quale propone una *rotazione territoriale* nella gestione di questi danni da parte di imprese che saranno designate per ogni biennio dal Ministero industria e commercio.

Questo sistema metterà le vittime nella necessità di individuare l'impresa competente localmente, la quale varierà nel tempo, e ciò sembra in contrasto con quella certezza del diritto — e quindi dell'azione — che giustamente si vuole istituire a favore delle vittime della circolazione.

In queste condizioni io penso che anche la formazione di una prassi uniforme di liquidazione, per questi casi particolarmente delicati, non sarà facile ed anzi sarà praticamente difficile se non impossibile.

Potrebbero verificarsi conflitti di interessi tra l'impresa territorialmente incaricata della liquidazione e l'impresa che può avere assicurato il motorizzato e che può essere portata a contestare l'esistenza della garanzia al momento del danno. Sembra pertanto opportuno rivedere, a questo proposito, gli articoli che concernono questo congegno (articoli 20, 21, 22, 23 e 24) e considerare più attentamente l'opportunità di risolvere meglio il problema attraverso la costituzione di un Ente giuridico capace di assumere tutte le incombenze e le responsabilità di questo particolare e nuovo congegno. Tanto più che, in Italia, non sarebbe neppure necessario costituire un nuovo Ente giuridico, perché la nostra legislazione ne ha già realizzato uno, fin dal 1921, destinato all'esercizio della gestione di rami assicurativi di interesse pubblico. Si tratta dell'Unione italiana di rias-

sicurazione, Ente fondato per legge ed al quale partecipa, in linea maggioritaria, l'Istituto nazionale delle assicurazioni.

Tale Ente, che già svolge numerosi incarichi, potrebbe svolgere anche questo nuovo compito, valendosi di tutte le attrezzature delle imprese, così come è previsto dall'articolo 20 del progetto di legge, ma conservando una centralizzazione che appare funzionalmente indispensabile per le operazioni di liquidazione e per evitare che i danneggiati, per conseguire il risarcimento, debbano recitare di volta in volta l'impresa destinata dal Ministero per il biennio e per la regione nel cui territorio si è verificato il sinistro.

A questo scopo, bisognerebbe conseguentemente emendare i citati articoli 20, 21, 22, 23 e 24 del progetto secondo le seguenti esigenze:

• creare un Consorzio per la gestione di un « fondo di garanzia per le vittime della strada », che sembra indispensabile, per le ragioni dette, ai fini dell'unità e della continuità di gestione, affidando la gestione di tale Consorzio all'Unione italiana di riassicurazione;

• mantenere il principio del riparto degli oneri fra le imprese autorizzate all'esercizio dell'assicurazione di responsabilità civili, che dovranno fare obbligatoriamente parte del Consorzio, e mantenere il principio della vigilanza del Ministero industria e commercio. Completare inoltre l'apporto delle imprese assicurative con un modesto apporto dei motorizzati non assicurati, considerando che tale apporto non mancherà di costituire una potente leva per generalizzare l'assicurazione volontaria;

• precisare meglio i limiti dell'intervento del fondo, nonché la procedura da seguire nell'esperimento dell'azione di risarcimento;

• introdurre il principio del ritiro della patente di guida al responsabile il cui danno sia stato risarcito dal fondo. Questa sembra essere una sanzione indispensabile per moralizzare l'intervento consortile, non essendo possibile che continui a circolare chi ha prodotto danni che non sia stato in grado di risarcire;

stabilire, infine, la data dell'entrata in vigore del fondo, a carico del quale dovrebbero essere messi i risarcimenti relativi a incidenti che si verificheranno dopo 90 giorni dall'entrata in vigore della legge e del suo regolamento. Non sembra il caso di ritardare questo essenziale intervento sociale sino a 180 giorni dalla pubblicazione del regolamento assicurativo, come previsto dall'articolo 29 del progetto.

\* \* \*

Onorevoli colleghi, dalle suesposte considerazioni e dai conseguenti emendamenti che bisognerebbe apportare alla proposta di legge di cui trattasi, scaturisce l'opportunità che sottopongo alla vostra responsabile valutazione, di una legge stralcio che consentirebbe di raggiungere lo scopo di accelerare l'offerta di una integrale garanzia di risarcimento a tutte le vittime di incidenti colposi della circolazione; una legge che, all'uopo, dovrebbe stralciare, dalla più completa proposta della XII Commissione, la parte che si riferisce al congegno di garanzia previsto dalla proposta medesima, apportandole gli emendamenti suggeriti dalle suesposte esigenze.

Tale nuova legge stralcio che potrebbe ottenersi attraverso i necessari emendamenti alla proposta di legge in esame, potrebbe assumere una organica e coordinata fisionomia nello schema da me predisposto, che viene allegato a questa relazione di minoranza.

A nome del mio Gruppo, raccomando pertanto alla vostra approvazione questa nuova proposta per il caso in cui, risultando anche voi d'accordo sulle mie considerazioni intorno alla obbligatorietà assicurativa, riteneste comunque opportuno di avviare (indipendentemente ed in attesa di instaurare in un secondo tempo tale obbligatorietà) a pronta soluzione il più urgente problema sociale del sicuro risarcimento a tutte le vittime di incidenti colposi della circolazione, provocati da motorizzati rimasti sconosciuti o non assicurati e insolventi.

TROMBETTA, *Relatore di minoranza.*

## TESTO UNIFICATO

## ART. 1.

Senza pregiudizio delle disposizioni di legge che potranno essere ulteriormente emanate per rendere obbligatoria la stipulazione di una assicurazione per la responsabilità civile verso terzi dei veicoli a motore circolanti su strada, le imprese nazionali ed estere autorizzate all'esercizio dell'assicurazione per la responsabilità civile auto sono obbligatoriamente tenute a costituirsi in Consorzio per la gestione di un « Fondo di solidarietà per le vittime della strada » avente lo scopo di risarcire il danno alla persona, causato dalla circolazione di veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie, compresi i filoveicoli e i rimorchi ed esclusi i ciclomotori, le macchine agricole e i veicoli appartenenti allo Stato, nel caso in cui il responsabile:

- a) rimanga sconosciuto; ovvero
- b) non sia assicurato e risulti, previa intimazione anche stragiudiziale, che egli non ha fatto fronte ai propri obblighi.

Il Consorzio ha personalità giuridica ed è retto da uno statuto da emanarsi dal Ministero industria e commercio.

Esso ha sede in Roma presso l'Unione italiana di riassicurazione che presterà i servizi per la sua gestione e sarà amministrato da un Comitato composto da 10 membri, di cui 7 sono nominati dalle Imprese consorziate, 2 dal Ministero dell'industria e commercio ed 1 dal Ministero del tesoro.

I membri durano in carica tre anni e possono essere confermati. Essi nominano nel loro seno il presidente, cui è demandata la rappresentanza del Consorzio.

Le funzioni di revisori dei conti sono assolte da un collegio composto di tre membri effettivi e due supplenti, di cui uno effettivo ed uno supplente eletto dall'assemblea delle Società consorziate, uno effettivo nominato dal Ministro del tesoro ed uno effettivo ed uno supplente nominato dal Ministro dell'industria e commercio. I revisori dei conti esercitano le attribuzioni ed hanno gli obblighi previsti per i sindaci delle società per azioni. Essi durano in carica per lo stesso periodo di tempo del Comitato amministrativo.

Al Consorzio si applicano tutte le esenzioni tributarie stabilite a favore delle istituzioni di beneficenza ed assistenza.

## III LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

## ART. 2.

La trattazione, l'accertamento e la liquidazione dei sinistri saranno effettuati per varie zone del territorio nazionale dalle stesse Imprese consorziate, secondo apposite convenzioni da approvarsi dal Comitato del Fondo.

La gestione del Fondo è sottoposta alla vigilanza del Ministero dell'industria e commercio secondo le norme stabilite dal testo unico delle leggi sull'esercizio delle assicurazioni private.

Il Fondo è tenuto ad inviare annualmente al Ministero dell'industria e del commercio, entro il 30 giugno di ogni anno, il rendiconto della gestione riferita all'anno precedente, redatto secondo le norme che saranno stabilite dal Ministero stesso.

Tutte le Imprese consorziate sono tenute ad effettuare al Fondo, su richiesta del Comitato, le anticipazioni necessarie al fabbisogno di esercizio in proporzione ai premi incassati nel ramo R. C. Auto nel penultimo anno solare precedente alla richiesta.

## ART. 3.

Il Consorzio trae mezzi per l'attuazione dei suoi scopi dalle fonti che seguono:

a) Da un contributo da parte delle Imprese assicuratrici esercenti in Italia l'assicurazione responsabilità civile per veicoli a motore fino alla misura massima del 2 per cento dell'ammontare dei premi riscossi per le assicurazioni stesse dell'anno precedente.

Tale contributo è da determinarsi anno per anno con decreto del Ministro dell'industria e del commercio in relazione al fabbisogno di esercizio del consorzio. Per il primo anno tale contributo è fissato...

b) da un contributo da parte dei proprietari di veicoli a motore in misura da determinarsi anno per anno con decreto del Ministro dell'industria e del commercio in relazione al fabbisogno del Consorzio. Per il primo anno tale contributo è fissato nella misura di lire 1.000 per autoveicoli a 4 ruote e di lire 500 per motoveicoli a 2 ruote. Tali misure sono ridotte a metà quando la licenza di circolazione non superiori i sei mesi dell'anno solare. Il pagamento di tale contributo è effettuato all'atto del pagamento della tassa di circolazione.

c) dalle somme recuperate dai responsabili in sede di regresso.

L'utente che ha assicurato il veicolo contro il rischio della responsabilità civile per

massimali non inferiori a quelli di cui all'articolo che segue e per durata non inferiore a quella della licenza di circolazione, ha diritto al rimborso del contributo di cui alla lettera b), dall'impresa assicuratrice presso la quale ha stipulato il contratto, e a sua volta l'impresa sarà rimborsata di detta somma da parte del Consorzio.

ART. 4.

I danni causati alle persone dai veicoli di cui all'articolo 1 sono risarciti dal Consorzio nei limiti di lire 15.000.000 per ogni sinistro e di lire 5.000.000 per ogni persona danneggiata.

Non possono beneficiare del ricorso al Consorzio:

a) il coniuge, i parenti o gli affini fino al 4° grado incluso, i soci e i dipendenti del conducente o del proprietario responsabile del danno, nonché le persone con loro conviventi;

b) le persone trasportate sui veicoli;

c) gli stranieri appartenenti a Paesi che non concedono ai cittadini italiani un regime di reciprocità.

Il Consorzio ha diritto di detrarre dalle somme che deve corrispondere quanto sia stato liquidato o sia liquidabile al danneggiato, per lo stesso sinistro, in applicazione della legge sulle assicurazioni sociali.

ART. 5.

Il danneggiato ha azione verso il Consorzio per il risarcimento dei danni prodotti dai veicoli di cui all'articolo 1 e nei casi previsti dallo stesso articolo nei limiti dei massimali previsti all'articolo 4.

Nell'eventuale giudizio dovrà essere convenuto anche l'autore del danno se conosciuto ed anche coloro che sono tenuti a rispondere per lui.

Tuttavia tale azione non può essere esercitata nei confronti del Consorzio se il danneggiato non abbia denunciato al Consorzio stesso il sinistro entro il 60° giorno da quello in cui abbia avuto conoscenza del sinistro stesso, e qualora si tratti di un sinistro causato da veicolo non identificato, non provi altresì di averne fatto denuncia entro cinque giorni da quello in cui ne ha avuto conoscenza alla autorità giudiziaria o agli organi di polizia giudiziaria, mediante esibizione della denuncia autenticata dalle stesse autorità.

L'azione si prescrive in un anno dalla scadenza del termine stabilito per la denun-



## III LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

cia; essa comunque non può più essere proposta decorsi due anni dal giorno in cui si è verificato il fatto.

Non saranno opponibili al Consorzio le sentenze emesse contro il responsabile del sinistro se il Consorzio non sia stato chiamato ad intervenire nel relativo giudizio.

## ART. 6.

Il Consorzio, che ha pagato il danno a norma dell'articolo 1, ha azione di regresso nei confronti del conducente e di coloro che sono tenuti a rispondere del danno da questi prodotto, per il ricupero dell'indennizzo pagato al danneggiato, nonché dei relativi interessi e delle spese.

Qualora la liquidazione del danno sia avvenuta per transazione, il Consorzio è surrogato fino a concorrenza delle somme pagate nei diritti del danneggiato verso i responsabili del danno.

La patente di guida sarà ritirata nei confronti del responsabile il cui danno sia stato risarcito dal Consorzio, fino a che questo non sia stato interamente rimborsato delle somme versate per capitale, interessi e spese.

Il detto ritiro verrà disposto dalla autorità prefettizia del domicilio del responsabile su denuncia del Consorzio.

## ART. 7.

Il Governo è autorizzato ad emanare entro 120 giorni dalla pubblicazione della presente legge, con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro dell'industria e del commercio, di concerto con il Ministro per la grazia e giustizia e con quello dei trasporti, il regolamento per la esecuzione della legge stessa.

I risarcimenti a carico del Consorzio riguardano gli incidenti che si verificheranno trascorsi 90 giorni dall'entrata in vigore della presente legge e del suo regolamento.