

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 2208

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**BELLOCCHIO, BRUZZANI, DI PIETRO, AULETA, NOVELLI,  
PELLICANI, POLIDORI, PASCOLAT, ROMANI, SERRA, SO-  
LAROLI, UMIDI SALA**

*Presentata il 21 gennaio 1988*

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

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il PCI, come altre forze politiche, propose nel corso della IX legislatura, in un'organica proposta di legge (n. 1071 del Senato), rilevanti modifiche migliorative al regime che regola la materia dell'assicurazione della responsabilità civile auto.

Quella proposta — è un dato obiettivamente riscontrabile — ha raccolto una vasta e favorevole eco, suscitando tra le forze politiche, sindacali, imprenditoriali del settore, nelle stesse istituzioni, tra gli operatori professionali e l'utenza organizzativa, un'articolata discussione in tutto il territorio nazionale.

Così che il PCI è indotto ad avanzare nuovamente un organico progetto di legge per la riforma della disciplina normativa della responsabilità civile auto (RCA), adeguando, proprio alla luce del dibattito prodottosi, alcune sue parti ed affidandone altre a specifiche e separate iniziative legislative (istituzione registro periti automobilistici — norme per un migliore funzionamento del mercato).

Ciò nell'immutata convinzione che una sistemazione equa e razionale della complessa materia deve puntare non ad un semplice aggiustamento delle norme vigenti, quanto principalmente alla pro-

posizione di soluzioni capaci di affermare un modo nuovo di concepire l'assicurazione RCA come servizio nazionale.

Non può, infatti, esservi società sviluppata e progredita civilmente, nella quale non siano soddisfatti pienamente i bisogni, individuali e collettivi, di sicurezza. Onde è necessario che siano create e mantenute le condizioni per garantire alla collettività nazionale un idoneo ed efficiente servizio assicurativo, della cui qualità lo Stato stesso deve sentirsi pienamente 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, rafforzato dalla consapevolezza dell'interdipendenza fra una rigorosa gestione della responsabilità civile auto e la complessiva capacità di sviluppo dell'intero comparto assicurativo, costituisce il fondamento degli articoli che compongono il presente disegno, nel quale è riaffermata l'esigenza prioritaria di rendere ancor più equo e regolamentato, di quanto non fosse già stato fatto con il decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 857, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 1977, n. 39, il rapporto che intercorre tra il sistema della RCA obbligatoria e l'utenza, responsabilizzando ulteriormente le imprese, senza volerne condizionare né penalizzare l'imprenditorialità, rispetto ai loro obblighi.

Da ciò scaturiscono 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.

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, procedure semplificate degli eventuali aggiornamenti tariffari, con collegata previsione

di possibili forme di conguaglio, limitatamente alle due voci della frequenza sinistri e dell'andamento del tasso inflattivo.

Non solo, ma si è anche individuata la necessità di elaborare una proposta capace di dettare regole per un efficace sistema di prevenzione, attraverso il coordinamento dell'impegno delle varie autorità in qualche modo interessate al problema, offrendo strumenti operativi alle possibili e ipotizzabili forme d'intervento, di cui si avverte stringente l'opportunità e il bisogno. A questa domanda di operatività nel campo della prevenzione ha tentato di dare una risposta la prima parte della proposta di legge.

V'è, inoltre, lo sforzo per dare un contributo al processo di moralizzazione, che trova espressione nelle norme che prevedono la separazione dei compensi a patrocinatori dal risarcimento del danno, nonché l'informativa al cliente patrocinato dell'avvenuta definizione dei suddetti compensi.

Centrale inoltre, e quanto mai attuale, è la parte concernente l'esigenza fondamentale, che scaturisce dall'interpretazione dell'articolo 32 della Costituzione 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 s'intende introdurre nella legislazione nazionale: la prima, che si riferisce alla prevenzione della sinistralità da circolazione stradale, di cui abbiamo già detto; l'altra, quella che costituisce una figura autonoma ed assegna un ruolo fondamentale al danno biologico all'interno delle varie voci di danno alla persona, tanto a favore di terzi che dello stesso conducente, per il quale viene prevista una obbligatoria copertura infortunistica *ad hoc*.

Ma non può non essere sottaciuto che se con la precedente proposta di legge della IX legislatura (n. 1701 Senato), prevedendo specifiche disposizioni sul danno biologico, si avviava un processo di reale inserimento nel sistema normativo di un principio formalmente sancito dalla Carta costituzionale, oggi alla luce della sen-

tenza n. 184 del 14 luglio 1986 emessa dalla Corte costituzionale, appare ineludibile per il legislatore la disciplina compiuta di tale primaria figura di danno.

Si è così concluso un lungo cammino giurisprudenziale e si è, con il riconoscimento della piena ammissibilità del risarcimento per il danno biologico, ribaltata l'ottica tradizionale che tendeva a limitare l'area della risarcibilità alle fattispecie previste dal codice civile, inquadrata secondo riferimenti di profilo patrimo-

niale, ovvero come nel caso di cui all'articolo 2059, non patrimoniale, ma solo in presenza di un reato.

Di conseguenza questa proposta di legge, accogliendo tale autorevole orientamento, ha articolato disposizioni specifiche per la quantificazione del danno biologico, considerato questo uno dei più rilevanti e complessi problemi di fronte al quale è stato posto il mondo assicurativo dalla citata sentenza ed al quale occorre offrire chiara ed immediata rispondenza normativa.

## PROPOSTA DI LEGGE

## TITOLO I.

NUOVE NORME PER LO SVOLGI-  
MENTO DEL SERVIZIO ASSICURATIVO  
DI RESPONSABILITÀ CIVILE AUTOMO-  
BILISTICA.

## CAPO I.

## DELLA PREVENZIONE.

## ART. 1.

*(Comitato per la sicurezza  
della circolazione stradale).*

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

2. 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 comma 1 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.

3. Le funzioni di segretario del Comitato sono svolte dal dirigente dell'Ispettorato di cui all'articolo 3.

4. 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.

5. 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 viaria e dell'educazione stradale e della vigilanza sulle condizioni psico-fisiche dei conducenti.

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

7. Dei pareri emessi 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).*

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

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

3. 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 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni. Detta Consulta è presieduta dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato o da un sottosegretario da lui delegato.

4. 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).*

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

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

a) proporre all'Ispettorato un dirigente generale con specifica preparazione tecnica;

b) organizzare un adeguato servizio studi con dotazione di personale di elevata professionalità nei settori di competenza dell'Ispettorato;

c) prevedere un unico ufficio di supporto amministrativo cui sia preposto un funzionario con livello di primo dirigente;

d) prevedere un organico contenuto ai fini essenziali del funzionamento del servizio.

### CAPO II.

#### ESTENSIONI DI GARANZIA.

### ART. 4.

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

1. All'articolo 4 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« 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).*

1. All'articolo 1 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, come modificato dall'articolo 1 del decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 857, convertito, con modificazioni dalla legge 26 febbraio 1977, n. 39, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« Per i conducenti in possesso di regolare abilitazione alla guida, nonché 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 ».

2. La garanzia richiamata al comma 1 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).*

1. 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, nonché alle macchine agricole

che circolino su strade di uso pubblico o su aree equiparate.

2. 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).*

1. Al primo comma dell'articolo 21 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, come modificato dal decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 857, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 1977, n. 39, le parole « con il massimo di lire 15 milioni per ogni persona sinistrata nel limite di lire 25 milioni per ogni sinistro » sono 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).*

1. 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.

2. 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 data di entrata in vigore della presente legge, sentite le associazioni delle imprese assicuratrici e le principali organizzazioni di categoria dell'autotrasporto.

3. Le tariffe relative vengono predisposte nei termini previsti dal successivo articolo 27.



## CAPO III.

## MODIFICHE DI ALCUNI CRITERI DI LIQUIDAZIONE DEL DANNO.

## Sezione I.

## Danni alle cose.

## ART. 9.

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

1. Il primo comma dell'articolo 3 del decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 857, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 1977, n. 39, è sostituito dai seguenti:

« Per i sinistri con soli danni a cose, quando il modulo di denuncia sia stato sottoscritto 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).*

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

« ART. 3-bis. — 1. Le imprese autorizzate all'esercizio dell'assicurazione obbli-

gatoria per la responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti costituiscono un consorzio obbligatorio.

2. Il consorzio ha lo scopo di:

a) vigilare sul corretto adempimento del mandato di cui all'articolo precedente;

b) dirimere ogni eventuale controversia tra imprese assicuratrici causata dalla non corretta applicazione del mandato di cui all'articolo precedente;

c) adottare misure sanzionatorie nei confronti delle imprese inadempienti;

d) 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 ».

2. Lo statuto del consorzio deve essere presentato all'ISVAP, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, per l'approvazione.

3. Per la determinazione della responsabilità e la valutazione del grado di responsabilità attribuibile a ciascun assicurato, l'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.

4. 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.

5. Due periti sono nominati uno per parte; il terzo è nominato di comune accordo o, in difetto, dal presidente del tribunale del luogo dove deve svolgersi il giudizio arbitrale.

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

## Sezione II.

Danni alle persone:  
procedura di liquidazione semplificata.

## ART. 11.

*(Lesioni ai pedoni e ai trasportati).*

1. 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.

2. L'opzione, che deve essere espressa in forma esplicita nella richiesta di risarcimento di cui all'articolo 22 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, inviata all'assicurato del veicolo, ovvero all'impresa designata, è irrevocabile.

3. Al danneggiato, pedone o trasportato, che eserciti la suddetta opzione, si applica la procedura regolata dagli articoli da 12 a 18 della presente legge.

4. 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.

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

## ART. 12.

*(Principi di liquidazione unificata).*

1. La tutela del diritto all'integrità fisica, in caso di lesione da sinistro stradale, anche se essa lesione risulti inin-

fluente ai fini della capacità o attitudine a produrre reddito, si realizza su presupposti di eguaglianza e attraverso l'adozione di criteri uniformi.

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

ART. 13.

*(Prestazioni risarcitorie e  
indennitarie prestabilite).*

1. 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. 14.

*(Risarcibilità del danno morale).*

1. 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. 15.

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

1. 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 dell'ordinamento giuridico.

## ART. 16.

*(Obblighi inerenti la procedura semplificata - Controversie).*

1. 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.

2. 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.

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

4. Entro eguale 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 computata nella liquidazione definitiva del danno.

5. 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.

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

7. Le parti devono nominare i propri arbitri entro dieci giorni dal ricevimento della comunicazione di cui al comma 6.

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

9. 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.

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

#### ART. 17.

*(Conducente).*

1. 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. 18.

*(Sanzioni).*

1. L'inosservanza degli obblighi previsti per l'impresa assicuratrice dall'articolo 14 comporta, oltre al pagamento degli interessi e al risarcimento dei danni da svalutazione monetaria, l'applicazione della sanzione pecuniaria già prevista dalla legge 24 dicembre 1975, n. 706.

### CAPO III.

#### DANNI ALLE PERSONE:

##### PRINCIPI GENERALI DI RISARCIMENTO.

##### ESTENSIONI E MODIFICAZIONI.

#### ART. 19.

*(Danno morale ai familiari).*

1. 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. 20.

*(Convivente di fatto).*

1. Nel caso di lesioni mortali ovvero di lesioni comportanti le conseguenze di cui all'articolo 19 il risarcimento del danno patrimoniale e morale compete anche al convivente della vittima che dimostri la sussistenza dei requisiti dell'unione e comunanza di vita, del mutuo affetto e della reciproca assistenza morale e materiale, per un periodo non inferiore a cinque anni.

## ART. 21.

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

1. 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. 22.

*(Ammissibilità della rivalsa del datore di lavoro).*

1. 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 l'obbligo di assicurazione.

2. Nel caso di constatata incapacità del massimale per persona previste dalla polizza di legge nei casi di intervento del Fondo di garanzia vittime della strada, a soddisfare il diritto risarcitorio del dan-

neggiato 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. 23.

*(Grandi invalidi).*

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

2. 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 incapacità di esso massimale, l'obbligazione risarcitoria dell'assicuratore andrà assolta in unica soluzione.

3. Detta rendita non è trasmissibile agli eredi.

ART. 24.

*(Incidenza e valutazione del danno economico).*

1. Dopo il primo comma dell'articolo 4 del decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 857, convertito, con modificazioni dalla legge 26 febbraio 1977, n. 39, sono aggiunti i seguenti:

« Nel caso di danno alle persone, quando agli effetti del risarcimento si debba considerare l'incidenza dell'inabilità temporanea o dell'invalidità permanente su un reddito di lavoro comunque qualificabile, tale reddito si determina per il lavoro dipendente sulla base del reddito di lavoro maggiorato dei redditi esenti e delle detrazioni di legge, e 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, ovvero, nei casi previsti dalla legge, dall'apposita certificazione rilasciata dal datore di lavoro, ai sensi dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600.

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 PER LA TARIFFA RCA

#### ART. 25.

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

1. I produttori e gli importatori degli automezzi, comunque soggetti alle norme di cui alla legge 24 dicembre 1969, n. 990, 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.

2. Tale elenco, previo controllo del Comitato interministeriale prezzi (CIP), è diramato a tutte le Camere di commercio che sono tenute a renderlo pubblico

#### ART. 26.

*(Comitati tecnici presso le Camere di commercio).*

1. Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato emana apposita direttiva alle Camere di commercio per-

ché 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 della Camera di commercio o da suo delegato.

2. A tali Comitati tecnici è affidato il compito di determinare trimestralmente, tenuto conto del listino dei prezzi, di cui all'articolo 25:

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

3. Le decisioni dei Comitati tecnici sono rese pubbliche.

#### ART. 27.

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

1. 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, dalla legge 26 febbraio 1977 n. 39.

2. 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.

3. Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato stabilisce, sentito l'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni private e di interesse collettivo (ISVAP), con proprio decreto, la banda di oscillazione unicamente del caricamento globale fra un limite massimo e un limite minimo.

4. 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.

5. 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 occorre far fronte con disponibilità del patrimonio netto.

#### ART. 28.

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

1. Il nono comma dell'articolo 11 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, come modificato dall'articolo 1 del decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 857, convertito, con modificazioni, dalla 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 CIP nella *Gazzetta Ufficiale*.

#### ART. 29.

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

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

a) 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;

b) 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;

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

#### ART. 30.

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

1. Dopo il primo comma dell'articolo 7 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, sono inseriti i seguenti:

« 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. 31.

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

1. Dopo il secondo comma dell'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, è inserito il seguente:

« 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 ».

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

ART. 32.

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

1. 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.

2. 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.

3. Le tariffe RCA sono approvate dal Comitato internazionale prezzi.

TITOLO III

NUOVE NORME AFFERENTI  
LA GESTIONE DELLE  
IMPRESE DI ASSICURAZIONE

ART. 33.

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

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

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

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

b) importo medio dei costi diretti di liquidazione, relativi ai sinistri liquidati di cui alla lettera a), suddivisi per anno di generazione;

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

d) velocità di liquidazione relativa agli ultimi tre esercizi;

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

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

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

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

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

#### ART. 34.

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

1. 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 perché essa integri la struttura di liquidazione di tali aree o, in caso di inosservanza, imponga alla stessa di aderire a consorzi o, in alternativa, delegare la gestione del servizio ad altra impresa che abbia idonee strutture.

2. 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. 35.

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

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

2. Nell'ipotesi di rimborso separato di voci di spesa per assistenza, il professionista è tenuto a rilasciare regolare fattura e l'assicuratore dovrà dare comunicazione entro 30 giorni dalla definizione del compenso professionale agli aventi diritto al risarcimento dell'intervenuto rimborso nonché dell'importo corrisposto.

## ART. 36.

*(Abrogazione dell'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).*

1. L'articolo 32 del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1970, n. 973, e successive modificazioni, è abrogato.

2. 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.

3. 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 relative spese di liquidazione.

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

5. 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.

6. 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. 37.

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

1. Il nuovo regime dei risarcimenti decorre dal 1° gennaio 1989.

2. 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. 38.

(Del conto consortile).

1. 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 ».

2. Il terzo comma dell'articolo 14 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, aggiunto dall'articolo 1 del decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 857, convertito, con modificazioni dalla legge 26 febbraio 1977, n. 39, è sostituito dal seguente:

« 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 dettagliata 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 ».

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

« Le modalità per il trasferimento del conto consortile dell'INA all'ISVAP vengono determinate con decreto del Mi-

nistro dell'industria, del commercio e dell'artigianato entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge ».

4. La lettera *d*) del primo comma, dell'articolo 5 della legge 12 agosto 1982, n. 576, è sostituita dalla seguente:

*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. 39.

*(Pagamento degli indennizzi pregressi della società Mediterranea SpA).*

1. 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 Assipolare, Concordia.

2. Tali sinistri vengono indennizzati in maniera forfettaria seguendo criteri che l'ISVAP definisce entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge con provvedimento sottoposto all'approvazione del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

## 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 modificazioni, dalla 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; 30 per cento se superiore;

b) 20 per cento, a favore di ciascun figlio minore e di ciascun genitore, purché 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 comma 1 dell'articolo 12 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.

	<i>destro</i>	<i>sinistro</i>
	—	—
Per la perdita totale di un arto superiore . . . . .	70%	60%
Per la perdita della mano o dell'avambraccio . . . . .	60%	50%
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.

*Segue: ALLEGATO B.*

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 misura 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.

A titolo di danno biologico temporaneo compete 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.

## 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 19 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 l'eventuale minore retribuzione media effettivamente percepita, 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, ragguagliata 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 documentazione 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 equivalente alla valutazione del danno dell'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, purché 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.

Sono 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 16 della presente legge.

ALLEGATO G.  
(articolo 10)

## **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**

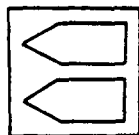
manovra con la quale un veicolo lascia la sua fila per assumere quella di un altro veicolo. È assimilata ad un cambiamento di fila ogni deviazione della direzione di marcia di un veicolo che intralcia la circolazione dell'altro veicolo.

#### **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 RESPONSABILITÀ	
			X	Y
10			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.

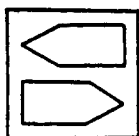
In mancanza di tale prova si applicherà il Caso 13 e 14. Se il punto d'urto è situato nella parte laterale o anteriore di Y, i veicoli devono essere considerati su due file diverse anche se, poco prima della collisione, circolavano su una stessa fila.

#### **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.



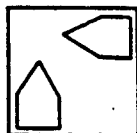
**Veicolo in circolazione in senso inverso**

- 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 RESPONSABILITÀ	
		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.

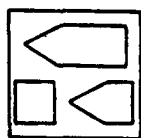
**Caso 31** Si applica quando il veicolo X, che ha la precedenza da destra, circola su una strada a doppio senso di marcia e impegna l'asse mediano oppure lo sorpassa; tali situazioni devono essere provate senza che sussista alcun dubbio.

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 RESPONSABILITÀ	
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 occupa 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.