

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 4649

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**BIONDI, COSTA RAFFAELE**

*Presentata l'8 marzo 1990*

**Nuove norme in materia di assicurazione obbligatoria sulla responsabilità civile per i danni derivanti dalla circolazione di veicoli a motore**

ONOREVOLI COLLEGHI! — Molti sono stati i disegni e le proposte di legge presentati nella IX legislatura su questa materia così importante, la responsabilità civile automobilistica.

Anzitutto vi è stato il disegno di legge del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato atto Senato n. 1635; numerose proposte sono state presentate dai vari gruppi sia alla Camera che al Senato, anche nella presente legislatura.

Da parte nostra si è sentita la necessità di una proposta organica di legge, che rielabori tutta la complessa materia della responsabilità civile, non solo con riferimento alla legge 24 dicembre 1969, n. 990 e successive modifiche ed integrazioni, ma anche con il riesame delle norme del codice civile che interessano

questa materia, con particolare riguardo ai criteri precisi di liquidazione dei danni alla persona.

Perciò nell'elaborazione della presente proposta di legge abbiamo recepito e condiviso alcuni articoli del disegno di legge del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato della IX legislatura.

Nella nostra proposta l'articolo 1 estende l'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi ai ciclomotori privi di targa di riconoscimento e alle macchine agricole, proponendo la lieve modifica che « l'obbligo dell'assicurazione (sia pur temporaneo) sia esteso alle macchine operatrici di qualsiasi specie che circolino su strada ».

L'articolo 2 estende l'obbligo dell'assicurazione per la responsabilità civile ai

motoscafi e alle imbarcazioni a motore; l'articolo 3 estende la garanzia assicurativa ai sinistri verificatisi nel territorio o nelle acque territoriali degli altri Stati della Comunità europea.

All'articolo 4 proponiamo che tutti gli utenti della strada debbano essere protetti per il risarcimento dei danni sofferti, dalla assicurazione obbligatoria RCA con la sola eccezione dell'autista responsabile dell'incidente. Deve essere chiaro che la responsabilità civile dell'autista responsabile dell'incidente è sempre coperta dalla assicurazione RCA, in tutti i casi, anche quando il danneggiato sia il proprietario del mezzo o l'assicurato. Non v'è infatti, anche in questi casi, ragione alcuna per escludere dalla garanzia assicurativa obbligatoria la responsabilità del responsabile; che è invece richiesta da un principio di eguaglianza, di giustizia e di civiltà.

D'altro lato non possiamo condividere le teorie populiste che vorrebbero risarcito dalla assicurazione RCA anche il responsabile del sinistro, trasformando l'assicurazione di responsabilità civile in una polizza infortuni: proprio per gli stessi principi di giustizia e di civiltà non si possono equiparare le vittime e il responsabile del sinistro. Anche perché il mancato risarcimento al responsabile del sinistro è rimasto ora (dopo la svalutazione dell'azione penale col nuovo codice di procedura) l'unico deterrente veramente serio al dilagare dei reati colposi. D'altro lato risarcire i danni all'autista responsabile vorrebbe dire stravolgere nel modo più totale le stesse basi della responsabilità civile, per creare una assicurazione contro i danni, che ha tutt'altro contenuto e un totalmente diverso metodo di liquidazione del danno. È una alterazione concettuale e pratica inaccettabile.

L'articolo 5 della nostra proposta di legge sostituisce l'articolo 23 della legge 24 dicembre 1969, n. 990.

Infatti il 99 per cento delle cause di risarcimento consistono nella azione del danneggiato volta ad ottenere dalla impresa assicuratrice, senza richieste speciali contro l'assicurato, il risarcimento

per il danno sofferto. L'assicurato responsabile, litisconsorte necessario ai sensi dell'articolo 23 della legge n. 990 del 1969, sta nella causa solo ad assistere alla battaglia tra il danneggiato e l'assicurazione: è un semplice spettatore. Tale fatto non ha senso, poiché non vi è alcuna esigenza, né giuridica, né pratica, né processuale che consigli di pretendere la presenza nella causa, come parte essenziale, dell'assicurato: infatti la causa tra il danneggiato e l'assicurazione si può svolgere benissimo anche senza di lui.

Si eviterebbero all'assicurato responsabile problemi, disturbi e spese. Se invece, in qualche raro caso, la presenza del responsabile assicurato sia ritenuta necessaria o dal danneggiato e dall'assicurazione, questi potranno sempre, o convenirlo o chiamarlo in causa: ma ciò sempre e solo a scelta delle parti, e per una ragione speciale, senza creare un litisconsorzio necessario tra assicuratore e assicurato, che non ha ragione d'essere e che è destinata solo a complicare le cose e a creare per tutti oneri e spese.

Con l'articolo 6 affrontiamo un problema divenuto negli anni spinoso e grave: quello del Fondo di garanzia per le vittime della strada. Quando nel 1969 esso è stato istituito abbiamo elevato il nostro plauso per l'iniziativa di civiltà che esso rappresentava. Oggi, dopo trent'anni, dobbiamo denunciare i limiti, perché questo fondo, lungi dal « garantire le vittime della strada » come dovrebbe essere il suo compito istituzionale, si limita a fare « cause », di ogni specie, in tutti i gradi di giurisdizione, sostenendo le eccezioni più peregrine, più volte decise e respinte dalla Corte suprema. Il Fondo non offre mai ai danneggiati il risarcimento dovuto, costringendoli o ad accettare offerte ridicole (normalmente pari a meno di un decimo del risarcimento effettivo), oppure a promuovere la causa di risarcimento. Per ciò praticamente ogni pratica del Fondo si tramuta in causa: il Fondo è oggi chiamato, infatti, il « causatoio ». Poi, anche quando deve pagare, lascia passare inutilmente dall'atto di quietanza firmato, moltissimi mesi (6, 7,

8, 9, o 10 mesi) e paga solo dopo numerose lettere di sollecito e di minacce di rivolgersi al Ministero. Tale situazione oggettiva del Fondo, ben nota agli avvocati e alle assicurazioni, ha fatto perdere a tale istituto ogni pratico valore.

Per ristabilire lo spirito e la *ratio* delle norme istitutive del Fondo di garanzia, occorre togliere la gestione del Fondo all'INA, al quale senza giustificazione alcuna è stata concessa, per darla ad un altro ente che dia garanzia di gestirlo con vero spirito imprenditoriale; e non con i metodi tipici degli enti statali: tanta burocrazia, alti costi, bassa produttività, ritardi abissali, disinteresse più totale per gli interessi dell'ente.

Riteniamo che l'ente più idoneo a svolgere tale gestione sia l'Associazione nazionale imprese assicuratrici (ANIA). Ciò, perché sono proprio le imprese assicuratrici tutte a pagare il contributo di cui all'articolo 31 della legge n. 990 del 1969, che consente la gestione del fondo di garanzia. Ci pare giusto che, se sono le imprese assicuratrici a sostenere il Fondo di garanzia, esse debbano anche gestirlo, attraverso la loro organizzazione.

È certo che l'ANIA gestirà il fondo con spirito imprenditoriale, cioè cercando di risparmiare, facendo meno cause possibili, evitando oneri di svalutazione, interessi e spese, che nella attuale gestione dell'INA superano sempre di gran lunga i capitali iniziali dovuti ai danneggiati.

D'altro lato i lesi sono garantiti dalla precisa legislazione che noi proponiamo con gli articoli 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 e 25.

E non solo, ma con l'articolo 7 (Gestione del Fondo di garanzia) è stato previsto che l'ANIA pagherà alle imprese designate e cessionarie, per spese di gestione e per spese legali sostenute, solo il contributo fisso del venti per cento dell'importo complessivo pagato per ogni singolo sinistro ai danneggiati.

Ciò farà sì che le imprese designate rifiuteranno il pagamento ai lesi e sosterranno la lite solo quando saranno certe della vittoria nella causa e non faranno più, come fa oggi l'INA, di ogni pratica

una lite giudiziaria. È fondamentale, poi, il punto che lascia alle imprese designate e cessionarie il potere di trattazione e definizione delle pratiche senza alcuna dipendenza sia dall'ANIA, sia dal Fondo di garanzia.

Gli articoli 6, 7, 11 e 12 sono appunto dedicati dal nostro progetto di legge a sostituire nella gestione del Fondo di garanzia per le vittime della strada l'ANIA all'INA, modificando gli articoli 19 e 31 ed abrogando il primo e l'ultimo comma dell'articolo 20 e l'articolo 30 della legge n. 990 del 1969.

L'articolo 9 (Provvisoria ai danneggiati) della nostra proposta di legge suggerisce una piccola, ma importante modifica dell'articolo 24 della legge n. 990 del 1969: togliere dal primo comma la condizione dello « stato di bisogno » del leso per ottenere la provvisoria. L'esperienza di trenta anni di applicazione di questa norma ci ha mostrato che purtroppo i magistrati la avversano e non la applicano, anche in casi di « estremo » bisogno del danneggiato. I giudici trovano molto più semplice e più rapido respingere la domanda di provvisoria con la frettolosa motivazione « perché non è provato lo stato di bisogno », che accogliere la domanda che implica una lunga motivazione sulla responsabilità e sulla quantificazione del danno, come esige l'articolo 24. Invero i nemici della provvisoria dell'articolo 24 trovano nel concetto stesso di stato di bisogno e nella sua prova (che è impossibile da dare) una scusante perfetta per violare la *ratio legis* della norma. Infatti, anche nei casi di gravissime lesioni personali o nei casi mortali, viene rifiutata dal giudice la provvisoria perché non è data la prova dello stato di bisogno della vittima. Invece, lo stato di bisogno, secondo noi, non può essere e non deve essere dimostrato perché esso è insito in tutti gli incidenti stradali di una certa gravità: anche la semplice distruzione della vettura per un impiegato o per un operaio lo fa diventare in stato di bisogno.

Perciò è necessario togliere dal primo comma dell'articolo 24 l'espressione

« che, a causa del sinistro vengano a trovarsi in stato di bisogno »: e ciò proprio per ridonare pratico valore all'articolo 24, che oggi nelle aule giudiziarie è praticamente stato abrogato e, lungi dall'avere quell'enorme valore sostanziale e processuale (per far diminuire i processi) che il legislatore gli aveva attribuito, è norma applicata casualmente e solo a titolo di favore, o come una carità.

Con l'articolo 10 (Abrogazione del diritto di surroga) si è voluto abrogare l'articolo 28 della legge n. 990 del 1969 e l'articolo 1916 del codice civile. È un problema di grande portata giuridica e pratica che investe l'intervento dell'INAIL e degli altri enti di assicurazione sociale nella responsabilità civile automobilistica, distogliendo da essa le risorse che dovrebbero andare a risarcire i danneggiati.

Particolarmente grave è la surroga dell'INAIL per i casi del così detto « infortunio *in itinere* ». Infatti, negli anni sessanta, sotto la spinta populista di allora, si è voluto riconoscere che l'infortunio che « alcuni » lavoratori subiscono per andare da casa al lavoro, e viceversa, rientrava tra i casi di infortunio professionale sul lavoro, e come tale pensionabile dall'INAIL. Tale dilatazione ha messo nei guai l'INAIL, che è in vera difficoltà economica, a causa del grande numero di infortuni *in itinere* che l'attuale pericolosa circolazione stradale provoca. L'articolo 28 ha cercato di ovviare a queste difficoltà dell'INAIL, autorizzando l'ente ad inserirsi nella assicurazione obbligatoria.

Tale situazione crea due problemi. Da un lato, sia i lesi, sia le assicurazioni, ritengono iniqua la surroga dell'INAIL, che appare senza giustificazione alcuna e costituisce un indebito arricchimento dell'ente.

Le compagnie private di assicurazione e i danneggiati ritengono la surroga dell'INAIL *ex* articolo 28 della legge n. 990 del 1969 ed *ex* articolo 1916 del codice civile un grave inquinamento dei principi giuridici: infatti è evidente che la fonte dell'obbligazione dell'ente di assicura-

zione sociale sta solo nel contratto assicurativo obbligatorio, ove il rapporto sinallagmatico di prestazione (dell'assicurato) e controprestazione (dell'INAIL o dell'INPS) si esaurisce e si soddisfa col pagamento del premio della pensione da parte del lavoratore (o del datore di lavoro) e col pagamento della pensione da parte dell'ente. Quando l'ente assicurativo obbligatorio pretende ed ottiene di surrogarsi *ex* articolo 1916 del codice civile nel diritto del lavoratore al risarcimento del danno da incidente stradale, ottiene un ulteriore indebito pagamento della stessa prestazione. E quel che più è grave lo ottiene in pregiudizio di quel lavoratore che pretende di proteggere. Ecco perché da anni e da più parti si auspica l'abrogazione dell'articolo 28 della legge n. 990 del 1969: anche perché tale articolo ha fatto violenza all'insegnamento del Supremo collegio, che respingeva le pretese di tutti gli enti di assicurazione sociale per i principi di cui sopra.

D'altro lato è indubbio che l'INAIL subisce un danno per causa dell'infortunio *in itinere*.

Riteniamo perciò che oltre che abrogare, com'è giusto, l'articolo 28 della legge n. 990 del 1969 e l'articolo 1916 del codice civile, sia necessario, nell'interesse dell'INAIL, anche legiferare che l'infortunio *in itinere* non è infortunio rientrante nell'ambito d'azione dell'INAIL. Infatti l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro è una assicurazione « contro i rischi professionali », cioè quelli ai quali il lavoratore è esposto solo nell'esplicazione del suo lavoro specifico nell'azienda: non è una assicurazione contro gli infortuni generici, cioè quelli a cui sono esposti la generalità dei cittadini, lavoratori o non lavoratori, dipendenti o meno.

Premesso tale principio incontestabile, è evidente che il rischio della circolazione stradale, a cui si sottopone il lavoratore « per andare al lavoro », dalla sua abitazione all'azienda, e viceversa, è un rischio generico, a cui va incontro la generalità della popolazione, dallo scolaro al pensio-

nato, dalla casalinga al professionista. È un rischio che non si differenzia, poi, affatto, per i mezzi usati: cioè, il fatto che il lavoratore vada da casa all'azienda a piedi, in macchina, o in treno, con i mezzi privati o pubblici, non sposta assolutamente il problema, poiché sempre e comunque, egli è soggetto al normale e generale rischio del traffico, che può colpire la generalità degli utenti della strada, come purtroppo li colpisce, tutti, indifferentemente.

Affermare che l'infortunio cosiddetto *in itinere* è un rischio professionale, è un dilatare assurdamente l'istituto fuori del suo ambito, contro la logica e il buon senso. Qualora si approvasse una norma di legge che prevedesse questo, è indubbio che essa sarebbe incostituzionale, poiché violerebbe il principio primario costituzionale di uguaglianza dei cittadini, perché, di fronte al medesimo generico rischio della circolazione stradale, alcuni lavoratori dipendenti, senza alcuna ragione che lo giustifichi, avrebbero un trattamento diverso e privilegiato.

Gli articoli 13 e 14 riguardano i termini di prescrizione dei diritti al risarcimento del danno e derivanti dal contratto di assicurazione previsti dagli articoli 2947 e 2952 del codice civile. Infatti il secondo comma dell'articolo 2947 del codice civile recita: « Per il risarcimento del danno prodotto dalla circolazione dei veicoli d'ogni specie il diritto si prescrive in due anni ». Il secondo comma dell'articolo 2952 del codice civile dice: « Gli altri diritti derivanti dal contratto di assicurazione si prescrivono in un anno e quelli derivanti dal contratto di riassicurazione in due anni, dal giorno in cui si è verificato il fatto su cui il diritto si fonda ».

A causa di queste due norme è altissimo oggi il numero dei danneggiati che perdono il loro diritto al risarcimento. Infatti, queste norme sono state emanate nel 1942, quando la durata di un primo grado penale o civile era di tre-quattro mesi e quando non c'erano amnistie che complicassero le cose. Ora un primo

grado penale o civile dura almeno cinque-sei anni ed ogni tre-quattro anni vi è un'amnistia. Così, a causa di banali cavilli, il debitore viene premiato per non aver adempiuto ai suoi obblighi e il danneggiato di gravi sinistri perde il suo diritto al risarcimento.

Già la prescrizione è un istituto che di per sé ripugna alla coscienza del normale cittadino. Quando, poi, essa viene agevolata da un periodo prescrizione limitatissimo nel contesto delle abissali lungaggini del nostro sistema giudiziario, allora il cittadino la sente come una grave ingiustizia (come in effetti è).

Dovrebbe ritenersi oggi congrua la prescrizione ordinaria, di dieci anni, prevista dall'articolo 2946 del codice civile, che sarebbe proporzionata alla durata dei processi penali e civili. Si è ritenuta comunque equa la prescrizione quinquennale prevista dal primo comma dell'articolo 2947: « Il diritto al risarcimento del danno derivante da fatto illecito si prescrive in cinque anni dal giorno in cui il fatto si è verificato ». Questo di cinque anni è il termine prescrizione minimo compatibile con l'attuale situazione della giustizia.

L'articolo 15 della nostra proposta di legge propone la sostituzione del secondo comma dell'articolo 1901 del codice civile che recita: « Se alle scadenze convenute il contraente non paga i premi successivi, l'assicurazione resta sospesa dalle ore 24 del quindicesimo giorno dopo quello della scadenza ».

Si ritiene necessaria tale modifica per attenuare le drastiche conseguenze (di rilevanza anche penale per l'assicurazione della RCA) del mancato pagamento del premio da parte dell'assicurato; che spesso non paga solo perché si è scordato la scadenza, mentre l'assicuratore non ha nessun obbligo d'avvertirlo. Proponiamo solo che prima che scatti la conseguenza estrema della sospensione dell'assicurazione (che il più delle volte l'assicurato ignora) la compagnia di assicurazione debba avvertire l'assicurato con raccomandata con avviso di ricevimento. Ciò

eviterà certamente molte sospensioni della assicurazione, eliminando i guai relativi.

L'articolo 16 (danni non patrimoniali) propone la sostituzione dell'articolo 2059 del codice civile che attualmente dice: « Il danno non patrimoniale deve essere risarcito solo nei casi determinati dalla legge ». Il che significa che deve essere risarcito solo quando è originato da un fatto costituente reato.

Riteniamo tale norma ormai da tempo obsoleta. Infatti è nella coscienza giuridica moderna che anche il danno morale venga risarcito sempre, quando è stato provocato al danneggiato, anche se il fatto che l'ha provocato non costituisca reato.

In altre parole il danneggiato ha sempre diritto di essere risarcito di tutti i danni patrimoniali e morali, che una azione o una omissione altrui gli abbia provocato. E anche quando la condanna avvenga per una presunzione di legge: ad esempio, per quanto attiene alla circolazione dei veicoli, l'articolo 2054 del codice civile.

Con l'articolo 17 della nostra proposta di legge (che tratta del rapporto della polizia sull'incidente stradale e il suo invio al giudice ove è radicata la causa) si vuole sanare il grave vuoto arrecato dall'attuale codice di procedura penale all'accertamento del sinistro stradale e all'individuazione da parte dei verbalizzanti della dinamica e delle cause del sinistro. Invero l'accertamento del sinistro stradale, per la sua stessa natura, o si fa subito e compiutamente nell'imminenza del fatto, oppure le prove sono destinate a disperdersi per sempre, e diviene impossibile l'accertamento della verità. Le cosiddette garanzie dell'imputato, che il nuovo codice si prefigge quale principale intento, non possono e non debbono impedire che, ai fini civili del risarcimento del danno, vengano effettuati i pieni e completi accertamenti sulla dinamica e le cause del sinistro, con la redazione del rapporto e della planimetria e con l'inter-

rogatorio di tutte le parti coinvolte e dei testimoni (come si è sempre fatto fino ad oggi). Ciò viene permesso dalla totale separazione attuata dal nuovo codice di procedura penale tra penale e civile e dal fatto che l'esito del processo penale non fa stato nella causa civile. È da considerare, poi, che gli accertamenti effettuati ai fini civili dalla polizia non potranno essere usati in sede penale. Non vi sono perciò impedimenti giuridici di sorta che impediscano l'accertamento pieno e completo del sinistro stradale da parte della polizia e la stesura del rapporto e della planimetria; che sono documenti essenziali ed irripetibili per il danneggiato per ottenere il giusto risarcimento del danno. È una norma, questa, di enorme importanza che sanerà tutte le perplessità e il vuoto creato dal nuovo codice di procedura penale nella materia infortunistica.

Inoltre, con questo articolo viene chiesto che la polizia invii direttamente alla cancelleria del giudice civile ove è radicata la causa la copia del rapporto e della planimetria, qualora l'attore notifichi alla polizia copia dell'atto di citazione con il quale viene promossa la causa di risarcimento. Ciò al fine che il rapporto giunga al giudice civile prima della prima udienza, in modo da consentirgli l'esame delle responsabilità del sinistro per la concessione della provvisoria prevista dall'articolo 25.

Gli articoli 18, 19, 20, 21, 22, 23 e 24 della nostra proposta di legge riguardano il problema della quantificazione del risarcimento del danno alla persona. Si sente diffusa la necessità di una legislazione che dia uniformità e certezza alla liquidazione del danno alla persona, fin'ora lasciata alla discrezionalità non motivata dei giudici. Nel dettare le norme di liquidazione, abbiamo seguito l'insegnamento consolidato della Corte suprema di cassazione, espresso nella dizione dell'articolo 18. La Suprema corte insegna che il risarcimento del danno alla persona deve sempre comprendere sia il danno morale, sia il danno alla capacità lavora-

tiva generica e specifica, sia le conseguenze delle lesioni, diverse dal danno alla capacità lavorativa, quali i danni estetici e sessuali e i pregiudizi che l'invalidità produce sulla integrità psico-somatica del leso e sulla sua vita personale, affettiva, familiare, sociale, sulla vita di relazione, sportiva, di svago, e sul diritto alla salute e al godimento della vita in sé (cosiddetto danno biologico).

Con gli articoli 20 e 22, in particolare, sono stati indicati i metodi precisi della liquidazione sia del danno alla capacità lavorativa generica, sia del cosiddetto danno biologico. Ci si è preoccupati di determinare anche il « minimo valore uomo », cioè la liquidazione minima assoluta sotto la quale nessun uomo può essere valutato. Ciò riempie un vuoto di giustizia e di civiltà, che impedirà liquidazioni vergognose ed avviliti che spesso si sono viste nella aule giudiziarie.

Particolare importanza ha l'articolo 21, che determina per legge i parametri di valutazione medico-legale, equiparandoli ai parametri della legge INAIL.

L'articolo 23 (danni dei congiunti del leso particolarmente menomato e danno sessuale del coniuge) vuole estendere il diritto al risarcimento ai familiari del leso nel caso che le particolari condizioni di menomazione dello stesso arrechino concreto e grave pregiudizio al sereno svolgersi della loro normale vita personale e familiare. È infatti evidente che un danneggiato, ad esempio, reso paraplegico da un sinistro, costituisce un grave danno materiale e morale anche per i genitori, o per il coniuge, o per i fratelli, cioè per quelle persone che convivono con lui e che sono condizionate e danneggiate dalla sua condizione, pregiudicando la loro serenità personale e familiare.

Altrettanto evidente è il caso del coniuge del leso che abbia sofferto un danno sessuale, che limiti o pregiudichi la sua attività sessuale o la sua capacità di procreare.

In questi casi siamo fuori del danno indiretto, perché i familiari e il coniuge subiscono, a causa del sinistro, delle lesioni riportate dal congiunto, un danno

personale e diretto. In ogni caso, appare un atto di civiltà e di giustizia assicurare anche il loro risarcimento.

L'articolo 24 della nostra proposta di legge (liquidazione del danno per la morte di una persona) indica quale risarcimento debba essere liquidato ai parenti dell'ucciso.

Anche qui si copre un vuoto legislativo che ha dato luogo nel passato a enormi differenze di risarcimento degli stessi danni. La liquidazione più corretta del danno patrimoniale per la morte del congiunto sarebbe il risarcimento ai parenti, sia del danno per l'invalidità totale del leso (calcolato secondo l'articolo 20), sia del danno biologico del leso (calcolato secondo l'articolo 22). Ciò sarebbe la soluzione ottimale di giustizia e civiltà, veramente retributiva dell'estremo danno della morte della persona, il cui valore intero dovrebbe essere risarcito ai suoi parenti.

Però, i tempi non sono ancora maturi per questo salto di civiltà. Ci limitiamo quindi al primo passo, che consiste nel risarcire ai superstiti il valore dell'invalidità permanente generica totale dell'ucciso, calcolato secondo l'articolo 20.

L'articolo 25 (provvisoria alla prima udienza) è un articolo di enorme importanza pratica.

Quando risultino sicuri elementi di responsabilità, anche concorsuale, è evidente che il danneggiato attore ha diritto ad un risarcimento. Non c'è ragione alcuna, perciò, che giustifichi il mancato pagamento da parte della compagnia assicuratrice e che il leso debba attendere nel bisogno molti anni l'esito del processo.

In tal caso il giudice, valutata la responsabilità dei coinvolti, valutato il grado di invalidità espresso nelle consulenze di parte, sia del danneggiato, sia dell'assicurazione, valutato ogni altro elemento di danno, deve concedere una provvisoria esecutiva non inferiore alla metà e non superiore ai quattro quinti della presumibile entità del risarcimento che sarà liquidato con la sentenza. L'esperienza ci insegna che, quando è con-

cessa una congrua provvisoria, la compagnia assicuratrice perde l'interesse a defatigare la causa e definisce il danno col danneggiato. Tale articolo dovrebbe perciò portare (come l'articolo 24 della legge n. 990 del 1969, con la modifica suggerita dall'articolo 9 della proposta in esame) ad una drastica riduzione delle pendenze giudiziarie. Se si pensa che le cause di infortunistica costituiscono oltre il 50 per cento di tutte le pendenze giudiziarie penali e civili, ben si può comprendere quali benefici questa norma, così piena di equità e di buon senso, potrebbe portare.

Vogliamo sottolineare che non deve essere data al giudice nessuna possibilità di

applicare tale norma a sua discrezione, poiché in tal caso essa verrebbe elusa, disapplicata e praticamente abrogata, come è avvenuto con l'articolo 24 della legge n. 990 del 1969: nella norma deve essere scritto con estrema chiarezza che il giudice deve concedere la provvisoria entro il termine previsto e nei limiti previsti: « il deve » (non il può) è essenziale perché tale norma fondamentale possa avere pratica applicazione.

Si ritiene, con la presente proposta di legge, di venire incontro alle richieste da tempo avanzate dagli operatori del diritto e di allineare l'Italia con i paesi più evoluti, specialmente in vista del traguardo dell'integrazione europea.



## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

*(Estensione dell'obbligo dell'assicurazione della responsabilità civile ai ciclomotori, alle macchine agricole e alle macchine operatrici).*

1. L'articolo 5 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, è sostituito dal seguente:

« ART. 5. — 1. I ciclomotori, che non siano muniti di targa di riconoscimento, le macchine agricole, ed, altresì, le macchine operatrici di qualsiasi specie che circolino su strada, debbono essere coperte dalla assicurazione per la responsabilità civile ».

## ART. 2.

*(Estensione dell'obbligo dell'assicurazione della responsabilità civile ai motoscafi e alle imbarcazioni azionate a motore).*

1. Il primo comma dell'articolo 2 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, è sostituito dal seguente:

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

2. L'obbligo dell'assicurazione per i motoscafi e le imbarcazioni muniti di motore con potenza inferiore ai tre HP decorre dal primo giorno del sesto mese successivo alla data di pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

## ART. 3.

*(Estensione della garanzia assicurativa ai sinistri verificatisi nel territorio o nelle acque territoriali degli Stati della Comunità Europea).*

1. Dopo l'articolo 2 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, è aggiunto il seguente:

« ART. 2-bis. — 1. La garanzia prestata mediante l'assicurazione stipulata ai sensi della presente legge esplica la sua efficacia rispetto ai sinistri verificatisi nel territorio e nelle acque territoriali degli Stati della Comunità economica europea ».

## ART. 4.

*(Estensione soggettiva della garanzia).*

1. L'alinea del primo comma dell'articolo 4 della citata legge 24 dicembre 1969, n. 990, è sostituita dal seguente:

« L'autista responsabile del sinistro non è mai considerato terzo. Sono considerati terzi e hanno diritto ai benefici derivanti dai contratti di assicurazione obbligatoria stipulati a norma della presente legge: ».

## ART. 5.

*(Possibilità da parte del danneggiato di convenire in giudizio la sola compagnia di assicurazione).*

1. L'articolo 23 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, è sostituito dal seguente:

« ART. 23. — 1. Nel giudizio promosso contro l'assicuratore, a norma dell'articolo 18, comma primo, nonché nel caso previsto alla lettera *b*) del primo comma dell'articolo 19, il responsabile del danno non è considerato in giudizio.

2. Nel giudizio promosso ai sensi della lettera *c*) del primo comma dell'articolo

19, deve essere convenuto in giudizio anche il commissario liquidatore dell'impresa assicuratrice ».

ART. 6.

*(Fondo di garanzia  
per le vittime della strada).*

1. Il Fondo di garanzia per le vittime della strada di cui al primo comma dell'articolo 19 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, gestito dall'Istituto nazionale delle assicurazioni passa, alla data di entrata in vigore della presente legge, alla gestione dell'Associazione nazionale per le imprese assicuratrici (ANIA).

2. Al risarcimento dei danni nei casi previsti dal primo comma del citato articolo 19 provvedono direttamente le imprese designate e cessionarie: esse sono responsabili in proprio nei confronti delle parti lese.

3. Nel secondo comma del medesimo articolo 19 della citata legge n. 990 del 1969, le parole: « il cui ammontare sia superiore a lire 100.000 e per la parte eccedente tale ammontare » sono soppresse.

ART. 7.

*(Gestione del Fondo di garanzia).*

1. Il Fondo di garanzia per le vittime della strada è gestito dall'ANIA, sotto il controllo del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato. L'ANIA ha il compito di incassare il contributo di cui all'articolo 31 e di pagare alle imprese designate e cessionarie le somme da queste anticipate ai danneggiati per capitale, rivalutazione monetaria, interessi e competenze legali e peritali. Oltre a tali somme l'ANIA paga alle imprese designate e cessionarie, per spese di gestione e per spese legali e peritali sostenute dalle stesse, il contributo fisso del venti per cento dell'importo complessivo pagato per ogni singolo sinistro ai danneggiati; niente altro è dovuto alle imprese desi-

gnate e cessionarie. Per tutti questi importi le imprese designate e cessionarie hanno titolo per ottenere nei confronti dell'ANIA decreto ingiuntivo, con clausola di provvisoria esecuzione.

2. Il primo e l'ultimo comma dell'articolo 20 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, sono abrogati.

#### ART. 8.

*(Sinistri provocati da veicoli  
o natanti non identificati).*

1. Il primo comma dell'articolo 21 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, è sostituito dal seguente:

« Nel caso previsto dalla lettera a) del primo comma dell'articolo 19, il danno è risarcito entro i limiti dei massimali dell'assicurazione obbligatoria in vigore al momento del sinistro ai sensi della tabella A allegata alla presente legge ».

#### ART. 9.

*(Provvisoria ai danneggiati).*

1. Il primo comma dell'articolo 24 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, è sostituito dal seguente:

« Gli aventi diritto al risarcimento possono chiedere che venga assegnata, a carico dell'assicuratore e di ogni altro obbligato, una somma da imputarsi nella liquidazione definitiva del danno ».

#### ART. 10.

*(Abrogazione del diritto di surroga).*

1. L'articolo 28 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, e l'articolo 1916 del codice civile sono abrogati.

## ART. 11.

*(Abrogazione dell'articolo 30 della legge  
21 dicembre 1969, n. 990).*

1. L'articolo 30 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, è abrogato.

## ART. 12.

*(Sostituzione dell'ANIA all'INA  
nella gestione del Fondo per le vittime  
della strada).*

1. Il primo comma dell'articolo 31 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, è sostituito dal seguente:

« Le imprese autorizzate all'esercizio delle assicurazioni per la responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli sono tenute a versare annualmente all'ANIA per la gestione del Fondo di garanzia per le vittime della strada un contributo da determinarsi in una percentuale del premio incassato per ciascun contratto relativo alle predette assicurazioni ».

2. Il terzo comma del medesimo articolo 31 della legge n. 990 del 1969, è sostituito dal seguente:

« Per la determinazione del contributo di cui al secondo comma, l'ANIA è tenuta a trasmettere ogni anno al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato un rendiconto della gestione riferito all'anno precedente, secondo le norme del regolamento di esecuzione della presente legge ».

## ART. 13.

*(Prescrizione del diritto al risarcimento  
del danno).*

1. Il secondo comma dell'articolo 2947 del codice civile è abrogato.

## ART. 14.

*(Prescrizione dei diritti derivanti dal contratto di assicurazione e di riassicurazione).*

1. Il secondo comma dell'articolo 2952 del codice civile è sostituito dal seguente:

« Gli altri diritti derivanti dai contratti di assicurazione e di riassicurazione si prescrivono in cinque anni ».

## ART. 15.

*(Mancato pagamento del premio di assicurazione).*

1. Il secondo comma dell'articolo 1901 del codice civile è sostituito dal seguente:

« Se alle scadenze convenute il contraente non paga i premi successivi, l'assicurazione resta sospesa dalle ore 24 del novantesimo giorno dopo quello della scadenza, se l'assicurazione ne avrà dato specifico avvertimento all'assicurato con raccomandata con ricevuta di ritorno ».

## ART. 16.

*(Danni non patrimoniali).*

1. L'articolo 2059 del codice civile è sostituito dal seguente:

« ART. 2059. *(Danni patrimoniali)* — Il danneggiato ha sempre diritto al risarcimento dei danni non patrimoniali ».

## ART. 17.

*(Obbligo della polizia di redigere il rapporto sui sinistri ai fini civili e obbligo dell'invio del rapporto al giudice civile ove è radicata la causa, a seguito di notifica della citazione da parte dell'attore).*

1. Nel caso di incidenti derivanti dalla circolazione dei veicoli o provocati da natanti, l'autorità di polizia deve accertare la dinamica e le cause dell'incidente, re-

digendo ai fini civili il rapporto e la planimetria ed interrogando le parti coinvolte e i testimoni.

2. La polizia deve inviare entro il termine di due mesi, alla cancelleria del giudice civile, ove è radicata la causa, la copia del rapporto e della planimetria, se l'attore le avrà notificato, a mezzo di ufficiale giudiziario, copia dell'atto di citazione, con il quale viene promossa la causa di risarcimento. In tal caso dalla data della notifica della citazione alla data della prima udienza deve intercorrere un termine minimo di due mesi.

#### ART. 18.

*(Risarcimento del danno alla persona).*

1. Il risarcimento del danno alla persona deve sempre comprendere sia il danno morale, sia la lesione della capacità lavorativa generica e specifica, sia il danno biologico.

2. L'invalidità permanente specifica va risarcita solo se supera il grado della invalidità permanente generica, e solo per la parte eccedente la stessa.

#### ART. 19.

*(Liquidazione del danno morale).*

1. Il danno morale va liquidato analiticamente, tenendo conto:

a) della gravità del trauma sofferto nel momento del sinistro;

b) del numero dei giorni di ricovero ospedaliero e dei giorni di malattia a casa;

c) delle sofferenze e della pericolosità di ciascuna operazione chirurgica;

d) delle sofferenze fisiche e morali di ciascun grado di invalidità permanente;

e) di ogni altro elemento che implichi dolore fisico e morale.

## ART. 20.

*(Liquidazione del danno alla capacità lavorativa generica).*

1. Tutte le invalidità permanenti generiche vanno liquidate col sistema della capitalizzazione delle rendite vitalizie, prendendo per base il reddito reale o virtuale del lesò, il grado di invalidità e l'indice di capitalizzazione relativa all'età del danneggiato, aggiornato alla durata media della vita degli italiani alla data della liquidazione del danno.

2. Il danno estetico al volto costituisce sempre danno alla capacità lavorativa.

3. Nessuna rilevanza deve avere sulla liquidazione del danno da invalidità permanente la circostanza che il lesò continui a percepire lo stesso reddito, costituendo questo risarcimento il ristoro della capacità lavorativa perduta, e non del mancato reddito.

4. Il reddito virtuale va calcolato sul costo del lavoratore dipendente che potrebbe sostituire il lesò nel lavoro da lui svolto.

5. Al minore va calcolato il presumibile reddito che percepirà nell'età lavorativa.

6. In nessun caso, per nessun uomo o donna, di qualsiasi età, può essere considerato, ai fini del calcolo dell'invalidità permanente generica, un reddito inferiore al triplo dell'ammontare annuo della pensione sociale.

## ART. 21.

*(Applicazione analogica dei parametri INAIL alle valutazioni medico-legali della responsabilità civile).*

1. I parametri di valutazione medico-legale delle invalidità permanenti generiche per l'accertamento delle pensioni dell'INAIL vanno applicati analogicamente alle invalidità permanenti generiche della responsabilità civile.



## ART. 22.

*(Liquidazione del cosiddetto danno biologico).*

1. I danni estetici e sessuali e i pregiudizi che l'invalidità produce sulla integrità psico-somatica del leso e sulla sua vita personale, affettiva, familiare, sociale, alla vita di relazione, sportiva, di svago, e al diritto alla salute e al godimento della vita in sé, sono liquidati dal giudice in via equitativa: in ogni caso, però, tale risarcimento non potrà mai essere inferiore alla capitalizzazione della rendita pari al triplo dell'ammontare annuo della pensione sociale, calcolato con gli indici di capitalizzazione relativi all'età del leso ed aggiornati alla durata media della vita alla data della liquidazione del danno.

## ART. 23.

*(Danni dei congiunti del leso particolarmente menomato e danno sessuale del coniuge).*

1. Hanno diritto al risarcimento del danno materiale e morale sofferto, il coniuge e gli altri congiunti del leso, che abbia subito invalidità permanenti gravissime, tali da pregiudicare il sereno svolgersi della loro vita personale o familiare.

2. Ha diritto al risarcimento del danno il coniuge del leso che abbia sofferto un danno sessuale, che limiti o pregiudichi l'attività sessuale o la capacità di procreare.

## ART. 24.

*(Liquidazione del danno per la morte di una persona).*

1. Ai parenti dell'ucciso spetta il risarcimento del danno patrimoniale, del danno morale, dei danni materiali e delle spese effettuate a causa dell'incidente e della morte del congiunto.

2. Il danno patrimoniale va liquidato nella entità prevista per la perdita della invalidità permanente generica totale del defunto, secondo quanto disposto dall'articolo 20; la suddivisione di tale danno fra gli aventi diritto è affidata al giudizio del giudice.

ART. 25.

*(Provvisoriale alla prima udienza).*

1. Il giudice civile, entro il termine di trenta giorni dalla prima udienza, qualora risultino sicuri elementi di responsabilità, anche concorsuale, a carico del conducente, deve concedere, a carico solidale dell'assicuratore e degli altri obbligati, una provvisoriale esecutiva, non inferiore alla metà e non superiore ai quattro quinti della presumibile entità del totale risarcimento dei danni sofferti, che sarà liquidato con la sentenza.