

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3826

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

AMASIO, MALFATTI FRANCESCO, CATALDO, ABENANTE, ACCREMAN, BASTIANELLI, BIAGINI, BIANCANI, BO ODDINO, BORSARI, BRIGHENTI, COCCIA, CORGHI, D'ALEMA, DE FLORIO, D'IPPOLITO, FASOLI, GELMINI, GIACHINI, GOMBI, GAMBELLI FENILI, LA BELLA, LENTI, LOPERFIDO, LUSOLI, MAULINI, MAZZONI, NAPOLITANO LUIGI, PAGLIARANI, POERIO, RAFFAELLI, ROSSI PAOLO MARIO, SACCHI, SERBANDINI, SOLIANO, TAGLIAFERRI, TEMPIA VALENTA, TOGNONI

Presentata il 23 febbraio 1967

Risarcimento del danno alle vittime della circolazione dei veicoli a motore

ONOREVOLI COLLEGHI! — Fra i numerosi ed assai complessi problemi derivanti dall'impetuoso incremento della circolazione di veicoli a motore, verificatosi negli ultimi anni e tuttora in alto nel nostro Paese, una particolare attenzione merita indubbiamente quello relativo al risarcimento dei danni alle persone e alle cose provocati dall'impressionante susseguirsi di incidenti stradali.

È bene dire subito che i presentatori di questa proposta di legge, sono dell'avviso che l'attuale ritmo di incremento della motorizzazione privata dovrà necessariamente trovare un limite ed un condizionamento in una nuova e diversa politica dei trasporti, fondata sulla priorità del trasporto pubblico e collettivo rispetto a quello privato ed individuale, nonché in una più razionale e organica soluzione del problema riguardante il rapporto luogo di lavoro-residenza. Si tratta, com'è facile comprendere, di problemi di notevole peso e di indirizzo generale, concernenti le scelte prioritarie, nel campo della gerarchia dei consumi, verso le quali deve tendere la

nostra società e che debbono essere alla base di una politica di programmazione democratica sottratta alle scelte dei grandi gruppi monopolistici.

Occorre tuttavia riconoscere che il fenomeno della circolazione di veicoli motorizzati, pubblici e privati, conserverà in ogni caso dimensioni tali da rendere improrogabile la adozione di misure intese — oltre che, ovviamente, a prevenire e limitare il numero degli incidenti — ad assicurare alle vittime della strada un adeguato risarcimento del danno subito in conseguenza degli incidenti stradali.

Riteniamo superfluo spendere molte parole per illustrare la gravità della situazione in questo campo: le cronache quotidiane sono purtroppo piene di notizie, spesso agghiaccianti, a proposito dei morti, dei feriti e dei disastri da cui è continuamente funestato il traffico stradale. Si rifletta soltanto sulla seguente tabella, nella quale sono sommariamente riportati i dati statistici relativi agli incidenti stradali registrati nel periodo 1962-1965 (dati per altro incompleti perché si rife-

riscono soltanto a quegli incidenti che hanno dato luogo all'intervento delle forze di polizia):

	INCIDENTI	MORTI	FERITI
1962	322.883	9.683	224.449
1963	350.015	9.839	230.759
1964	329.844	9.694	232.817
1965	308.206	8.990	217.533

È del tutto naturale che, di fronte ad una simile situazione, l'opinione pubblica sia sempre più vivamente preoccupata e reclami dai pubblici poteri nuovi e radicali interventi tanto nel campo della prevenzione quanto in quello, di cui ci stiamo occupando, del risarcimento dei danni. Sebbene non esistano precisi ed attendibili dati statistici al riguardo, è noto che assai numerose sono attualmente le vittime della strada che rimangono irrisarcite, pur essendo state coinvolte in incidenti senza responsabilità alcuna. Ciò si verifica, essenzialmente, nel caso in cui il responsabile del sinistro non è coperto da assicurazione e trovasi al tempo stesso in stato di insolvenza, oppure quando esso si renda irreperibile dandosi alla fuga.

La proposta di legge che ci onoriamo di sottoporre all'esame del Parlamento, tende perciò ad assicurare alle vittime della strada che ne abbiano diritto, un rapido e sicuro risarcimento del danno subito, sulla base di una soluzione che a noi pare la meno dispendiosa, la più equa e perciò la più conforme agli interessi degli utenti motorizzati.

A nessuno può infatti sfuggire, oltre che l'importanza, l'estrema delicatezza di questo problema che, come è noto, è ormai da lunghi anni oggetto di un fitto intrecciarsi di dibattiti, polemiche, pubblicazioni, convegni di specialisti, nonché di numerose iniziative legislative intraprese sia nelle passate che nell'attuale legislatura.

Conviene chiedersi perché mai, nonostante questo largo interesse, nonostante le anzidette iniziative parlamentari, nonostante, infine, l'impegno derivante al nostro Paese dalla Convenzione di Strasburgo del 1959, non si sia ancora pervenuti ad una soluzione di un pur così assillante problema. A nostro parere, le perplessità e le difficoltà vanno ricercate negli interessi di varia natura che una così delicata materia coinvolge. Il tema di fondo, cui occorre dare una risposta è il seguente: posto che esiste un'ampia base di consensi a proposito della finalità (risarcimento obbligatorio del danno alle vittime

della circolazione stradale) quale è lo strumento più idoneo al suo raggiungimento? Sino a questo momento ci si è mossi - almeno sul piano dell'iniziativa legislativa e sia pure attraverso proposte variamente articolate - in due fondamentali direzioni: creazione del così detto « fondo di garanzia » oppure assicurazione obbligatoria affidata alle società assicuratrici private (questa seconda soluzione dovrebbe essere comunque integrata mediante la costituzione di uno speciale fondo, destinato a risarcire quelle vittime della strada coinvolte in sinistri il cui responsabile abbia trasgredito all'obbligo assicurativo, o, dandosi alla fuga, sia rimasto sconosciuto).

Sembra a noi che, dal punto di vista degli assicurati e dei danneggiati, nessuna di queste due soluzioni risponda in modo adeguato e soddisfacente alle finalità che si vogliono raggiungere.

Per quanto attiene all'idea del « fondo di garanzia » sono fin troppo evidenti i limiti e le incongruenze che essa implica. A parte ogni altra considerazione basti rilevare che, ove tale proposta dovesse prevalere, si giungerebbe all'assurdo che i cittadini dotati di maggiore senso civico, in questo caso gli assicurati, dovrebbero pagare anche per i non assicurati il che, fra l'altro, non gioverebbe certo ad incoraggiare tra i conducenti di autoveicoli la cosiddetta « coscienza assicurativa ». Ma ancor meno accettabile appare l'altra soluzione, in base alla quale l'obbligo del contratto assicurativo dovrebbe raealizzarsi mediante imprese di natura privatistica e, come tali, interessate inevitabilmente al conseguimento del massimo profitto. Vi è qui, a nostro avviso, una prima evidente contraddizione fra il carattere coattivo della norma che impone l'obbligatorietà e la natura privatistica del contratto assicurativo onde la soluzione appare assai discutibile persino sul piano giuridico-costituzionale. Sarebbe la prima volta che, nel nostro Paese, viene istituita una forma di assicurazione obbligatoria che interessa milioni di cittadini affidandone la gestione a società private. Vi sono tuttavia ben altre e sostanziali obiezioni che si possono muovere a questo tipo di soluzione. Innanzitutto, nel momento in cui lo Stato fa carico a milioni di cittadini di stipulare un contratto di assicurazione presso compagnie private, quali garanzie è poi in grado di offrire agli assicurati per quanto riguarda la tutela, da ogni punto di vista, dei loro interessi? Per esempio, in materia di « premi » (tariffe) ci si orienterà verso tariffe determinate da un organo dello Stato, oppure si la-

scerà, in pratica, alle imprese la facoltà di fissarle, sia pure attraverso eventuali meccanismi di controllo di dubbia efficacia?

In ogni caso, quali criteri saranno seguiti nella determinazione dei due « premi » che concorrono alla formazione della tariffa (premio « puro » e premio di « caricamento »)? Ancora: tariffa unica per ciascun tipo di veicolo, oppure tariffe differenziate, in base a criteri geografici e di altra natura? Come si vede, il problema presenta aspetti estremamente delicati e complessi, suscettibili di creare situazioni insostenibili come del resto ha dimostrato e dimostra l'esperienza dei Paesi stranieri dove è stato adottato l'obbligo assicurativo attraverso le compagnie private (vedi l'esempio della Francia). Infine, un'ultima importante obiezione: chi garantisce l'assicurato che la propria compagnia non venga a trovarsi in condizioni di insolvenza? A tal proposito non si può dimenticare che, pochi anni orsono, il dissesto di una nota impresa assicuratrice ha trasformato da un giorno all'altro in semplici pezzi di carta, pressoché privi di valore alcuno, le polizze di centinaia di migliaia di assicurati, in maggioranza piccoli autotrasportatori. Ed è stata proprio questa esperienza a dimostrare quanto poco efficienti ed aleatori siano i controlli statali.

L'obbligatorietà del contratto assicurativo attraverso le imprese private ci conduce quindi su un terreno particolarmente difficile, insidioso, e propizio ai più svariati tentativi di speculazione innanzi ai quali gli utenti verrebbero a trovarsi, a nostro avviso, largamente indifesi.

Già nel corso della passata legislatura, allorché venne in discussione presso la Commissione industria e commercio della Camera una proposta di legge concernente l'assicurazione obbligatoria per la RCA, il gruppo del quale facciamo parte precisava, con una sua lettera al Presidente della Commissione stessa, il proprio atteggiamento nei seguenti termini: « È nostro fermo convincimento che non sia possibile ammettere che, attraverso un provvedimento di legge, si costringa un largo numero di cittadini a stipulare contratti assicurativi con istituti privati.

È altresì nostra profonda persuasione che soltanto affidando ad un ente pubblico la gestione di tale ramo assicurativo sia possibile evitare ogni forma di speculazione.

In terzo luogo non riteniamo sia proponibile, specie nell'attuale momento politico, un provvedimento di legge che affidi a società private la gestione di una assicurazione

obbligatoria mentre, come è noto, tutte le forme di assicurazione obbligatoria in vigore nel nostro paese sono gestite da enti controllati dallo Stato ».

La proposta di legge che ci permettiamo di sottoporre all'attenzione del Parlamento si ispira ancora a quelle considerazioni. Noi partiamo, come già abbiamo affermato, dal riconoscimento della necessità e dell'urgenza di garantire un equo risarcimento alle vittime della circolazione di veicoli a motore, ma giungiamo ad una soluzione radicalmente diversa rispetto a quelle sino ad ora prospettate. Al punto in cui siamo, tenuto conto del fenomeno che ci interessa (entità della circolazione e dei sinistri) ma al tempo stesso dei gravi inconvenienti che comporterebbero tanto la creazione del « fondo di garanzia » quanto l'obbligatorietà assicurativa in un sistema privatistico, occorre operare una diversa scelta fondata sul criterio della gestione pubblica del settore.

La presente proposta di legge, pertanto, prevede che tale gestione sia affidata all'Istituto nazionale assicurazioni (INA). Esso, quale ente statale è istituzionalmente tenuto ad evitare il perseguimento di qualsiasi scopo speculativo e fornisce pertanto le necessarie garanzie in materia di trattamento sia degli assicurati che dei danneggiati. Non ci nascondiamo tuttavia le perplessità che possono derivare dall'attuale struttura burocratica di tale istituto, ma l'attribuzione ad esso di un compito così importante e delicato, non potrà non costituire una nuova spinta verso la sua auspicata democratizzazione.

All'Istituto nazionale assicurazioni dovranno essere attribuite tutte le funzioni relative al risarcimento dei danni subiti dalle vittime dei veicoli a motore circolanti sulle strade e sulle acque nazionali. Poiché, tuttavia, per ovvie ragioni, non è concepibile che il danno possa essere indennizzato in misura illimitata, si dovrà fare ricorso ad apposita tabella contenente i massimali di risarcimento per ciascun tipo di veicolo (*Allegato A*).

Questa soluzione, di natura pubblicistica, oltre che sottrarre i cittadini ai rischi ed agli inconvenienti inerenti alla gestione privata del settore, consente di risolvere nel modo più equo e meno costoso la stessa questione del finanziamento. Noi proponiamo, infatti, che i mezzi necessari all'espletamento del servizio vengano acquisiti attraverso l'istituzione di un'addizionale all'imposta di fabbricazione sui carburanti la cui misura sarà fissata anno per anno, in base ad un calcolo che terrà conto da un lato del consumo dei

carburi per uso autoveicoli verificatosi nell'anno precedente, e dall'altro della somma esborsata nello stesso anno a copertura dei danni comprese le spese di gestione sostenute dall'istituto.

Questo sistema di finanziamento consentirà senz'altro di ottenere una sensibile riduzione dei costi di esercizio rispetto a quelli attualmente sostenuti dalle compagnie private se si tien conto, quanto meno, delle ingenti spese che queste ultime debbono affrontare per l'acquisizione dei clienti e per la gestione. Inoltre, il finanziamento attraverso l'acquisto del carburante risponde a criteri di maggior equità rispetto a qualsiasi altro sistema, in quanto introduce un rapporto obiettivo fra contribuzione da un lato e potenza-percorrenza del veicolo dall'altro. È infatti fuori discussione che, quanto più potenti sono i motori e quanto maggiore è la percorrenza, tanto più elevato è il rischio potenziale rappresentato dal veicolo. Poiché potenza e percorrenza sono direttamente proporzionali al consumo di carburante, ne deriva che l'utente sarà chiamato a contribuire in rapporto a tali fattori, stabilendo in tal modo un criterio di massima equità nella partecipazione degli utenti alle spese del servizio. Non abbiamo tuttavia ignorato il caso di quei conducenti di autoveicoli i quali, indipendentemente dal tipo di veicolo e dalla frequenza dello stesso sulle strade, riescono, attenendosi scrupolosamente ad una corretta condotta di guida, ad evitare per lunghi periodi sinistri colposi e quindi risarcibili a norma della presente legge. Al riguardo noi prevediamo che al conducente che per tre anni consecutivi non si sia reso responsabile di incidenti suscettibili di risarcimento, vengano rilasciati appositi buoni per il prelievo gratuito di una determinata quantità di carburante, la cui misura sarà fissata, anno per anno, dall'INA. Abbiamo in tal modo introdotto una norma intesa a recare un contributo alla campagna per un sempre più rigoroso rispetto della disciplina stradale.

Circa l'onere che, presumibilmente, graverà sugli utenti motorizzati in forza della prevista addizionale sui carburanti, i nostri calcoli, necessariamente approssimativi, dimostrano che, tenuto conto del consumo globale annuo di carburante per uso trazione e della somma esborsata nello stesso anno da tutte le compagnie assicuratrici per il ramo RCA, il possessore di qualsiasi tipo di autoveicolo, sulla base di una percorrenza media di 30 mila chilometri, verrebbe a sopportare una spesa assai inferiore a quella rappresen-

tata dai « premi » praticati attualmente dalle compagnie. E ciò senza contare il vantaggio, per nulla trascurabile, specie per le categorie di cittadini meno abbienti, della ratizzazione di tale onere finanziario che la nostra proposta automaticamente comporta.

Abbiamo evitato di introdurre nella proposta di legge due istituti dei quali tanto si parla in materia di assicurazione degli autoveicoli: quello della rivalsa in caso di accertata responsabilità penale del sinistro e quella della cosiddetta franchigia. Senza voler entrare nel merito di questi due istituti, degli inconvenienti ed anche degli svantaggi che essi comportano, ci limiteremo a dire che le obiezioni ad essi rivolte, in tutte le sedi, sono tali e così pesanti da sconsigliarne l'adozione.

Ci è parso, viceversa, opportuno introdurre una norma concernente la possibilità per il danneggiato, o i suoi eredi, di chiedere al giudice, nel corso del giudizio di primo grado, che sia loro assegnata una somma da imputarsi sulla liquidazione definitiva del danno. Il giudice istruttore, potrà accogliere tale richiesta disponendo il pagamento immediato di una somma nei limiti del presumibile ammontare dell'indennizzo definitivo, qualora risultino gravi elementi circa la sussistenza della responsabilità del conducente. Con questa norma, mentre si evitano i noti inconvenienti relativi al principio della « provvisorietà » viene accordato alle vittime della strada che si trovano in stato di bisogno, un beneficio che talvolta può essere di importanza essenziale, specie per il lavoratore che sia stato privato della propria capacità lavorativa per lungo tempo in conseguenza di un incidente stradale.

Ci è parso inoltre utile recepire nella nostra proposta l'esigenza, da molte parti avvertita, di istituire presso l'Istituto centrale di statistica un reparto speciale avente il compito di effettuare studi e ricerche approfonditi sui problemi del traffico stradale, sui sinistri verificatisi, e sulle loro cause, sui danni da essi provocati nonché su tutte le altre questioni la cui conoscenza statistica possa agevolare l'INA nell'adempimento dei compiti affidatigli dalla presente legge e, più in generale, i pubblici poteri nell'azione diretta ad assicurare una sempre maggiore sicurezza nella circolazione stradale.

Un brevissimo cenno desideriamo, per finire, dedicare al grave problema delle frodi che, come è noto, raggiunge purtroppo dimensioni notevolissime e di fronte al quale l'INA, in quanto ente pubblico, deve essere rigorosamente tutelato. Senza una più ade-

guata legislazione in materia vi è certamente il pericolo che la pubblicazione del servizio possa condurre ad un allargamento del fenomeno. È chiaro però che si tratta di materia assai vasta e complessa, come risulta anche dai dibattiti svoltisi in convegni appositamente convocati. Tale materia, a nostro avviso, dovrà essere affrontata al più presto attraverso uno o più provvedimenti legislativi.

Onorevoli Colleghi ! È assai probabile che questa nostra proposta di legge non vada esente da difetti, limiti e lacune; la questione è del tutto nuova e presenta aspetti difficili, specie dal punto di vista dal quale l'abbia-

mo affrontata. Ciò che a noi importa sottolineare però, in questo caso, non è tanto la maggiore o minore perfezione tecnico-giuridica del provvedimento, peraltro sempre suscettibile di quei miglioramenti che si riveleranno necessari, quanto l'orientamento di fondo che essa esprime. Sotto questo profilo, viceversa, siamo persuasi di aver operato l'unica scelta valida e capace di soddisfare, nel modo più equo, le molteplici esigenze connesse alla soluzione di un problema così delicato e di così vasta portata quale è quello di cui ci siamo occupati con la presente proposta di legge.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Presso l'Istituto nazionale delle assicurazioni (INA) è istituito un settore speciale con il compito di assicurare, alle condizioni e nei limiti di cui alla presente legge, il risarcimento dei danni subiti nelle persone o nelle cose a coloro che siano vittime di incidenti causati dalla circolazione sulle strade o sulle acque nazionali di veicoli a motore di cui al successivo articolo 3.

Tale risarcimento è dovuto dall'INA unicamente nel caso in cui il sinistro si sia verificato per colpa del conducente del veicolo, del proprietario o di un terzo.

ART. 2.

L'INA trae i mezzi per l'assolvimento degli scopi di cui alla presente legge da una addizionale all'imposta sui carburanti usati dai veicoli a motore di cui al successivo articolo 3.

L'addizionale di cui al precedente comma è riscossa insieme all'imposta sui carburanti ed è versata dallo Stato all'INA.

Per il primo anno di applicazione della presente legge la misura dell'addizionale sarà stabilita, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dell'industria, commercio e artigianato, sentito il consiglio di amministrazione dell'INA, tenendo conto del rapporto fra consumo dei carburanti ad uso trazione autoveicoli e danni risarciti dalle compagnie assicuratrici private nell'anno precedente.

Per gli anni successivi la misura dell'addizionale potrà essere variata di anno in anno con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministero dell'industria, commercio e artigianato, sentito il consiglio di amministrazione dell'INA tenendo conto sia del consumo dei carburanti verificatosi nell'anno precedente, sia dei risultati della gestione in detto anno.

ART. 3.

Agli effetti della presente legge si intendono per veicoli a motore:

a) tutti i veicoli terrestri a motore senza guida di rotaie, compresi i rimorchi;

b) i motoscafi e le imbarcazioni a motore di cui al regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813.

ART. 4.

L'INA risarcisce i danni di cui all'articolo 1 nei limiti di somme stabilite dalla tabella allegata alla presente legge, avuto riguardo del tipo di veicolo che ha causato il danno.

Nel caso di sinistro causato da autoveicolo non identificato, valgono per il risarcimento i limiti di somme di cui alla lettera B della tabella allegata.

Nel risarcimento dei danni alle persone vanno in ogni caso comprese:

- a) le spese di trasporto al più vicino ambulatorio di pronto soccorso pubblico o privato e le spese di medicazione;
- b) le spese di trasporto all'ospedale o al domicilio;
- c) le spese di ospedalità;
- d) le spese mediche e farmaceutiche per gli infortuni che vengono curati a domicilio;
- e) le spese funerarie.

Le somme di cui sopra saranno dall'INA corrisposte direttamente agli ospedali o altri enti che le abbiano anticipate.

Qualora il danneggiato sia assistito da altra assicurazione sociale obbligatoria, dette spese e le indennità di malattia dovute dall'ente gestore della medesima saranno direttamente rimborsate all'ente stesso.

ART. 5.

Non hanno diritto al risarcimento da parte dell'INA:

- a) il proprietario ed il conducente del veicolo che ha causato il danno da risarcirsi a norma della presente legge;
- b) il coniuge, gli ascendenti e discendenti legittimi, naturali ed adottivi delle persone indicate nella lettera a), nonché gli altri parenti ed affini fino al terzo grado delle stesse persone, quando siano a carico di queste, le persone trasportate dal veicolo che ha causato il danno, salvo che si tratti di veicolo adibito ad uso pubblico o di veicolo ad uso privato da noleggiare con conducente.

ART. 6.

Il danneggiato per sinistro causato dalla circolazione di veicoli a motore di cui al precedente articolo 3 ha azione diretta per il risarcimento del danno nei confronti dell'INA.

L'azione può essere esercitata davanti al giudice del luogo in cui è avvenuto il sinistro che ha causato il danno o davanti al giudice del luogo in cui l'INA ha la propria sede prin-

cipale o la sede secondaria competente per il territorio in cui è avvenuto il sinistro.

Il danneggiato decade dall'azione diretta nei confronti dell'INA qualora non abbia dato avviso all'INA stesso entro il 60° giorno da quello in cui è avvenuto o egli ne abbia avuto conoscenza.

Qualora si tratti di sinistro causato da veicolo non identificato, il danneggiato, per poter agire contro l'INA, deve altresì dimostrare di avere fatto denuncia del sinistro entro cinque giorni da quello in cui è avvenuto o egli ne abbia avuto conoscenza, all'autorità giudiziaria o agli organi di polizia giudiziaria, mediante copia della denuncia autenticata dalle predette autorità.

L'azione diretta del danneggiato contro l'INA si prescrive con il decorso di anni 2 dal termine stabilito dal precedente comma per l'avviso del sinistro.

L'INA può chiamare nel giudizio l'autore del danno, se conosciuto, ed anche coloro che sono tenuti a rispondere per lui o con lui. Non sono opponibili all'INA le sentenze emesse contro il responsabile del sinistro se l'INA non sia stato chiamato ad intervenire nel relativo giudizio.

ART. 7.

L'INA, qualora ritenga di non essere tenuto al risarcimento del danno in base alla presente legge, deve darne comunicazione al danneggiato entro due mesi dalla richiesta di risarcimento presentata dal danneggiato stesso.

Qualora senza giustificato motivo l'INA non abbia adempiuto all'obbligo di cui al precedente comma il danneggiato, in caso di soccombenza in giudizio, non può essere condannato al rimborso delle spese in lite.

ART. 8.

Qualora vi siano più persone danneggiate nello stesso sinistro e il risarcimento dovuto superi le somme di cui alla tabella allegata, i diritti delle persone danneggiate nei confronti dell'INA sono proporzionalmente ridotti fino alla concorrenza delle somme indicate nell'anzidetta tabella.

Qualora l'INA, ignorando l'esistenza di altre persone danneggiate abbia pagato ad una o ad alcune delle persone danneggiate una quota superiore a quella di loro spettanza, non è tenuto responsabile di fronte alle altre persone danneggiate fino alla concorrenza della somma versata, salva l'azione degli interessati per il recupero delle somme indebi-

tamente percepite dagli altri danneggiati ai fini della ripartizione in conformità del primo comma del presente articolo.

ART. 9.

Nei limiti di cui alla presente legge, l'INA è tenuto a risarcire anche i danni causati alle persone e alle cose dalla partecipazione dei veicoli di cui all'articolo 3 a gare, competizioni di qualsiasi genere e relative prove, ancorché esse si svolgano in circuiti chiusi, esclusi i danni subiti dai partecipanti alle gare stesse, nonché dai veicoli in esse adoperati.

Gli organizzatori delle manifestazioni di cui al precedente comma, sono tuttavia tenuti a corrispondere all'INA, per ogni manifestazione da essi organizzata, un contributo complementare secondo le tariffe da stabilirsi dal Consiglio di Amministrazione dell'INA stesso in base ai criteri che saranno fissati dal regolamento di esecuzione.

ART. 10.

Nessuna imposta o tassa è dovuta sulle operazioni e gli atti inerenti e conseguenti al pagamento dei risarcimenti corrisposti dall'INA in base alla presente legge.

ART. 11.

Il danneggiato o i suoi eredi che a causa di un sinistro causato da uno dei veicoli di cui all'articolo 3 vengano a trovarsi in stato di bisogno, possono chiedere al giudice nel corso del giudizio di primo grado, civile o penale, che sia loro assegnata una somma da imputarsi sulla liquidazione definitiva del danno.

Il giudice istruttore, dopo aver sentito le parti ed aver proceduto a sommari accertamenti, qualora risultino gravi elementi circa la sussistenza della responsabilità del conducente, può accogliere la richiesta disponendo con ordinanza immediatamente esecutiva, il pagamento di una somma nei limiti del presumibile ammontare dell'indennizzo definitivo, tenuto anche conto della eventuale colpa concorrente del danneggiato.

Se la causa civile è sospesa ai sensi dell'articolo 3 secondo comma del codice di procedura penale, l'istanza è proposta al Presidente del Tribunale o al Pretore davanti al quale è pendente la causa stessa.

L'istanza può essere ripetuta nel corso del giudizio.

L'ordinanza può essere revocata con la decisione di merito.

ART. 12.

L'INA è tenuto a compilare ogni anno un elenco dei conducenti che nel corso dell'anno precedente hanno colposamente causato danni alle persone o alle cose.

Tale elenco sarà dall'INA trasmesso al Ministero dei trasporti, il quale compilerà a sua volta una graduatoria della frequenza degli incidenti provocati dai singoli conducenti.

Di tale graduatoria sarà tenuto conto al momento della revisione quinquennale di guida della patente prevista dall'articolo 80 del codice della strada.

ART. 13.

Al conducente di veicolo a motore che per tre anni consecutivi non abbia provocato danni alle persone o alle cose suscettibili di risarcimento, verranno rilasciati appositi buoni annuali per il prelievo gratuito di carburante la cui entità sarà fissata ogni anno dal Consiglio di Amministrazione dell'INA.

Il diritto a tale trattamento cesserà con il verificarsi di un sinistro colposo provocato dal conducente.

ART. 14.

È istituito presso l'Istituto centrale di statistica, ai sensi dell'articolo 2 del regio decreto-legge 27 maggio 1929, n. 1285, uno speciale reparto studi e ricerche per la compilazione, la illustrazione e la pubblicazione di statistiche riflettenti la sicurezza del traffico stradale, i danni provocati dagli incidenti, l'ammontare dei risarcimenti a carico dell'INA, il consumo dei carburanti ad uso trazione auto-veicoli, nonché tutte le questioni la cui conoscenza statistica possa agevolare l'INA nell'adempimento dei compiti di cui alla presente legge.

ART. 15.

Il Governo è autorizzato ad emanare entro 365 giorni dalla pubblicazione della presente legge, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per l'industria, il commercio e l'artigianato, di intesa con quello per la grazia e giustizia e con quello dei trasporti e dell'aviazione civile, il regolamento di esecuzione della legge stessa.

L'applicazione dell'addizionale di cui all'articolo 2 e l'obbligo per l'INA di provvedere al risarcimento dei danni ai sensi della presente legge decorrono dal 180° giorno successivo alla pubblicazione del regolamento di esecuzione.

ALLEGATO A.

TABELLA DELLE SOMME MASSIME RISARCIBILI DALL'INA
AI SENSI DELL'ARTICOLO 4 DELLA PRESENTE LEGGE

a) Per i motoveicoli ad uso privato, la somma risarcibile non può essere superiore a lire:

- 7.000.000 per ogni sinistro, di cui lire 700.000 per le cose e gli animali, per i motoveicoli di cilindrata non superiore a 150 centimetri cubi.
- 15.000.000 per ogni sinistro, di cui lire 1.500.000 per le cose e gli animali, per i motoveicoli di cilindrata superiore a 150 centimetri cubi.
- 7.000.000 per ogni persona danneggiata.

b) Per le vetture ad uso privato, la somma risarcibile non può essere superiore a lire:

- 20.000.000 per ogni sinistro, di cui lire 2.000.000 per le cose e gli animali.
- 7.000.000 per ogni persona danneggiata.

c) Per gli autobus ad uso privato, la somma risarcibile non può essere superiore a lire:

- 25.000.000 per ogni sinistro, di cui lire 3.000.000 per le cose e gli animali.
- 7.000.000 per ogni persona danneggiata.

d) Per gli autoveicoli da noleggio o ad uso pubblico la somma risarcibile non può essere superiore a lire:

- 25.000.000 (di cui lire 2.000.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicolo con un numero di posti non superiore a nove.
- 50.000.000 (di cui lire 2.500.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicolo con un numero di posti non superiore a venti.
- 80.000.000 (di cui lire 4.000.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicolo con un numero di posti superiore a quaranta.
- 100.000.000 (di cui lire 5.000.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicolo con un numero di posti non superiore a sessanta.
- 140.000.000 (di cui lire 7.000.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicolo con un numero di posti non superiore a sessanta.
- 140.000.000 (di cui lire 7.000.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicolo con un numero di posti non superiore a cento.
- 150.000.000 (di cui lire 10.000.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicolo con un numero di posti oltre cento.
- 7.000.000 per ogni persona danneggiata.

e) Per gli autoveicoli e i rimorchi per trasporto di cose, per trasporto promiscuo di persone e di cose, per uso speciale o per trasporti specifici la somma risarcibile non può essere superiore a lire:

- 20.000.000 (di cui lire 2.000.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicolo di peso complessivo a pieno carico non superiore a 25 quintali.
- 25.000.000 (di cui lire 2.500.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicolo di peso complessivo a pieno carico non superiore a 70 quintali.
- 40.000.000 (di cui lire 4.000.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicolo di peso complessivo a pieno carico non superiore a 70 quintali.
- 7.000.000 per ogni persona danneggiata.

f) Per i trattori stradali, i carrelli e le macchine operatrici, la somma risarcibile non può essere superiore a lire:

30.000.000 per ogni sinistro, di cui lire 2.500.000 per le cose e gli animali.
7.000.000 per ogni persona danneggiata.

g) Per i motoscafi e le imbarcazioni a motore adibiti a diporto o ad uso privato la somma risarcibile non può essere superiore a lire:

7.000.000 per ogni sinistro se il motore è di cilindrata non superiore a 150 centimetri cubi o di potenza non superiore a 5 cavalli-vapore.
15.000.000 per ogni sinistro se il motore è di cilindrata non superiore a 500 centimetri cubi o di potenza non superiore a 11 cavalli-vapore.
20.000.000 per ogni sinistro se il motore è di cilindrata superiore a 500 centimetri cubi o di potenza superiore a 11 cavalli-vapore.
7.000.000 per ogni persona danneggiata.

h) Per i motoscafi e le imbarcazioni a motore adibiti a servizio pubblico la somma risarcibile non può essere superiore a lire:

25.000.000 per ogni sinistro se trattasi di veicolo con un numero di posti non superiore a 9.
50.000.000 per ogni sinistro se trattasi di veicolo con un numero di posti non superiore a 20.
7.000.000 per ogni persona danneggiata.

i) Per il risarcimento previsto dall'articolo 9 della legge per gare o competizioni di qualsiasi genere, la somma risarcibile non può essere superiore a lire:

130.000.000 (di cui lire 15.000.000 per le cose e gli animali) nel corso di gare motociclistiche.
400.000.000 (di cui lire 30.000.000 per le cose e gli animali) nel caso di gare automobilistiche.
7.000.000 per ogni persona danneggiata.