

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 4137

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO
DELL'INDUSTRIA, DEL COMMERCIO E DELL'ARTIGIANATO
(ANDREOTTI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DELL'INTERNO
(TAVIANI)

COL MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA
(REALE ORONZO)

COL MINISTRO DELLE FINANZE
(PRETI)

COL MINISTRO DEL TESORO
(COLOMBO EMILIO)

COL MINISTRO DEL BILANCIO
E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA
(PIERACCINI)

COL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI
(MANCINI GIACOMO)

COL MINISTRO DELL'AGRICOLTURA E DELLE FORESTE
(RESTIVO)

COL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELL'AVIAZIONE CIVILE
(SCALFARO)

COL MINISTRO DEL LAVORO E DELLA PREVIDENZA SOCIALE
(BOSCO)

E COL MINISTRO DELLA MARINA MERCANTILE
(NATALI)

Assicurazione obbligatoria della responsabilità civile
derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti

Presentato alla Presidenza il 10 giugno 1967

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il crescente sviluppo della motorizzazione, che ha assunto in questi ultimi anni un carattere eccezionale, ha posto in particolare evidenza, anche nel nostro Paese, la esigenza di garantire alle

vittime della circolazione stradale, colpite sia nella persona che nei beni, il risarcimento dei danni subiti.

E poiché, come è dimostrato dalla pratica quotidiana, l'assicurazione facoltativa non è

da sola sufficiente a garantire la piena e adeguata riparazione dei danni derivanti dalla circolazione, appare indispensabile e urgente introdurre nel nostro ordinamento un sistema idoneo a soddisfare alle esigenze di pubblico interesse, alle quali si è sopra accennato.

Tale sistema non può essere che quello della assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti ed è proprio per dare attuazione al principio della obbligatorietà della assicurazione — principio sanzionato dalla Convenzione internazionale di Strasburgo del 20 aprile 1959 alla quale l'Italia ha aderito ma che non è stata ancora ratificata dal Parlamento — che il Governo ha predisposto l'allegato disegno di legge.

È opportuno ricordare che il problema, al quale ora si intende dare positiva soluzione, ha formato oggetto di approfondite indagini e di penetranti studi anche in sede parlamentare, concretatisi in apprezzate proposte di legge tra le quali meritano menzione particolare quelle degli onorevoli Orlandi e Iacometti.

Il Governo nella redazione del testo legislativo ha largamente utilizzato il materiale raccolto in occasione degli studi in precedenza effettuati, integrandoli e completandoli soprattutto alla luce della esperienza compiuta in quei Paesi europei (Finlandia, Norvegia, Danimarca, Svezia, Austria, Inghilterra, Svizzera, Lussemburgo, Irlanda, Germania, Belgio, Francia, Grecia e Spagna) che da tempo hanno introdotto l'obbligo assicurativo in questione.

2. — Agevole è individuare i benefici che deriveranno dall'attuazione della assicurazione obbligatoria. Innanzitutto, ed è questo l'aspetto più rilevante per le sue implicazioni di ordine sociale, patrimoniale e morale, sarà garantito, a colui il quale subisce un danno nella persona o nei beni, il ristoro del danno stesso anche se il veicolo che ha causato il danno non sia assicurato o rimanga non identificato.

In secondo luogo, potrà rendersi possibile una riduzione delle tariffe rispetto a quelle attuali: ed invero, se non può per ora determinarsi con assoluta precisione il *quantum* della riduzione, è tuttavia da considerare che l'estensione dell'assicurazione, comportando un maggior numero di unità assicurate, non potrà non conseguire l'effetto accennato, sia per la riduzione delle spese generali, sia per la riduzione dei costi provvigionali, sia, infine,

per la riduzione delle spese di liquidazione derivanti da una più efficiente e razionale organizzazione del ramo assicurativo.

In terzo luogo il provvedimento avrà positiva, se pure indiretta, influenza sullo sviluppo del turismo, in quanto introdurrà un elemento di sicurezza per il turista che si reca in automobile nel nostro Paese o che comunque percorra il nostro Paese, a fine prettamente turistico.

3. — Sul piano dell'amministrazione attiva la introduzione dell'assicurazione obbligatoria rende ancora più urgente (e tale esigenza è stata avvertita anche dal CNEL) il potenziamento dell'organo attualmente preposto al controllo sulle imprese di assicurazione. Sembra, infatti, necessario, in considerazione dello sviluppo che si registrerà nel mercato assicurativo a seguito del provvedimento in esame, adeguare il servizio a quelle che saranno le effettive esigenze del settore, mediante la creazione di un ruolo tecnico ispettivo simile a quello da tempo istituito per il controllo sulle imprese esercenti il credito.

In ordine alla istituzione di questo ruolo il Ministero della riforma ha sollevato qualche dubbio e qualche perplessità esprimendo l'avviso che il problema possa essere accantonato in attesa della generale riforma della pubblica amministrazione attualmente allo studio. Sennonché non sembra, per le considerazioni sopra svolte, autorevolmente avallate dal CNEL, che si possa procrastinare oltre la istituzione del ruolo ispettivo, giacché è proprio dalla efficiente funzionalità dell'amministrazione preposta al settore delle assicurazioni, che dipende in massima parte il raggiungimento dell'obiettivo, al quale è volto il provvedimento in esame. Tale voto, del resto, fu unanime in occasione di non lontani avvenimenti che resero acuto il problema del controllo delle imprese assicurative.

4. — Per quel che riguarda i veicoli soggetti ad assicurazione obbligatoria è necessario accennare alla questione concernente la disciplina di quelli di proprietà dello Stato. Al riguardo, scartate le due soluzioni estreme, e cioè quella di assoggettare puramente e semplicemente detti veicoli all'assicurazione obbligatoria generale e quella che, in considerazione della presunzione di solvibilità dello Stato, dovrebbe, secondo alcuni, consigliare l'esonero, si è ritenuto adottare una soluzione intermedia. Infatti, senza sancire l'esonero dall'assicurazione degli autoveicoli

di proprietà dello Stato si è stabilito il principio che la regolamentazione dell'assicurazione di detti autoveicoli verrà attuata con separato provvedimento.

In tal modo anche nel settore della responsabilità civile per danni cagionati da veicoli di proprietà dello Stato troverà applicazione il principio della obbligatorietà dell'assicurazione, salva rimanendo per l'Amministrazione la facoltà di scelta dei tempi e dei modi di attuazione.

Se, quindi, gli autoveicoli di proprietà dello Stato non sono esonerati dalla assicurazione obbligatoria, è tuttavia necessario rinviare a un separato provvedimento la regolamentazione dell'assicurazione. Il rinvio ha la sua giustificazione nella complessità delle questioni che debbono essere risolte e che pregiudicherebbero il sollecito corso del provvedimento. Del pari assoggettati all'obbligo dell'assicurazione sono i veicoli di proprietà delle aziende municipalizzate. E, infatti, con il sottoporre tutti i veicoli e tutti i natanti che circolano nel territorio o nelle acque territoriali dello Stato, ivi compresi quelli di proprietà di agenti diplomatici o consolari, di Stati esteri o di organizzazioni internazionali e quelli immatricolati in Stati esteri e temporaneamente introdotti nel territorio della Repubblica (per questi ultimi le modalità della stipulazione dell'assicurazione saranno stabilite nel regolamento di esecuzione) a una disciplina uniforme — e cioè all'obbligo dell'assicurazione senza esonero per alcuno — che si potrà dare integrale attuazione al sistema che si intende introdurre nel nostro ordinamento.

5. — Ciò premesso, le linee fondamentali del provvedimento, oltre a quelle che si sono in precedenza delineate, sono le seguenti:

1) disciplina unitaria di tutti i contratti di assicurazione della responsabilità civile per danni causati dalla circolazione dei veicoli, di cui all'articolo 2054 del codice civile, senza distinzione tra contratti obbligatori e contratti facoltativi eventualmente stipulati per la copertura del rischio oltre i limiti dell'obbligo assicurativo;

2) approvazione da parte del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato delle tariffe dei premi e delle condizioni generali di polizza presentate dalle imprese;

3) modifica dell'articolo 60 del testo unico delle leggi sull'esercizio delle assicurazioni private per adeguare alle moderne esigenze, nei confronti di tutti i rami di assicurazione contro i danni e in particolare di quello di re-

sponsabilità civile per danni causati dalla circolazione dei veicoli, la costituzione e il calcolo delle riserve tecniche;

4) azione diretta del danneggiato verso l'assicuratore del responsabile del sinistro, anche per la parte di danno eccedente le somme obbligatoriamente assicurate;

5) istituzione di un « Fondo di garanzia per le vittime della strada » per assicurare anche il risarcimento a danneggiati da veicoli sconosciuti o non coperti da assicurazione o assicurati presso una impresa la quale, al momento del sinistro, si trovi in liquidazione coatta o vi venga posta successivamente;

6) possibilità dell'assegnazione, da parte del giudice istruttore, di una somma in conto della definitiva liquidazione del danno, nel corso del giudizio penale o civile, quando vi siano speciali ragioni di urgenza o stato di bisogno del danneggiato;

7) delega al Governo per modificare il testo unico sulle assicurazioni private allo scopo di rafforzare le condizioni alle quali è subordinata l'autorizzazione all'esercizio della impresa e di assicurare un tempestivo intervento dell'autorità di vigilanza in caso di irregolare funzionamento dell'impresa.

6. — L'analisi dei singoli capi o articoli del provvedimento pone in evidenza quanto segue:

Nel Capo I, articoli 1-9, si pone il principio dell'obbligo di assicurazione e se ne determina il contenuto e la sfera di applicazione.

La sfera dell'obbligo di assicurazione è chiaramente stabilita dagli articoli 1, 2 e 5.

Tali disposizioni assoggettano all'obbligo assicurativo:

a) tutti i veicoli terrestri a motore circolanti senza guida di rotaie, compresi i filoveicoli e i rimorchi, con la sola esclusione dei ciclomotori e delle macchine agricole che, per l'uso cui sono destinati e per la loro natura, non presentano un grado di pericolosità tale da destare preoccupazione sul piano sociale. Per ciclomotori si intendono, secondo l'articolo 24 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, i veicoli a motore con due o tre ruote aventi cilindrata fino a 50 centimetri cubici, potenza fino a CV 1,50, peso del motore fino a chilogrammi 16 e capacità di sviluppare su strada piana una velocità fino a 40 chilometri all'ora. Anche per macchine agricole si intendono quelle descritte nell'articolo 24 del codice della strada.

b) i motoscafi e le imbarcazioni di stazza lorda non superiore alle 25 tonnellate, mu-

niti di motore entro o fuori fordo di potenza superiore ai 3 HP.

È stata preferita la indicazione specifica, anziché un richiamo all'articolo 1 del regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813, onde evitare ogni dubbio di interpretazione. Ma le caratteristiche sono quelle delle imbarcazioni da diporto, restando in tal modo osservato il voto espresso dal CNEL.

Quanto al contenuto dell'obbligo assicurativo, l'articolo 1 stabilisce, in via generale, che per tutti i veicoli terrestri a motore deve essere assicurata la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile, e cioè la responsabilità nella quale, per i danni prodotti a persone non trasportate o a cose dalla circolazione dei veicoli, possono incorrere il conducente e il proprietario del veicolo o, in luogo di quest'ultimo, lo usufruttuario o l'acquirente con patto di riservato dominio. La responsabilità del conducente è coperta dall'assicurazione obbligatoria anche se la circolazione sia avvenuta contro la volontà del proprietario: in questo caso il conducente è tuttavia soggetto a rivalsa da parte dell'assicuratore per le somme da questi pagate al terzo danneggiato.

Per i veicoli destinati a uso pubblico, per gli autobus destinati a uso privato e per i veicoli a uso privato da noleggiare con conducente, nonché per i veicoli destinati al trasporto di cose che siano eccezionalmente adibiti al trasporto di persone, l'obbligo dell'assicurazione non è limitato, peraltro, alla sola responsabilità prevista dall'articolo 2054 codice civile, ma si estende anche alla responsabilità per i danni cagionati ai trasportati (articolo 1, terzo comma), sia pure limitatamente ai danni da questi ultimi subiti nella persona, e quindi con esclusione dei danni subiti nelle cose. In armonia con la convenzione di Strasburgo vengono, cioè, escluse dalla copertura solo le persone trasportate « a titolo gratuito o di cortesia ». E ciò spiega l'inclusione nella norma degli autobus destinati a uso privato, giacché la carta di circolazione, a norma dell'articolo 58, sesto comma, del codice della strada, può essere rilasciata, per tale categoria di autoveicoli, solo a imprenditori, collettività e simili, quindi per trasporti nell'interesse del vettore.

Per i natanti, l'articolo 2 limita l'obbligo dell'assicurazione alla sola responsabilità per i danni cagionati ai terzi nella persona, con esclusione dei danni subiti dalle persone trasportate salvo che si tratti di natanti adibiti a servizio pubblico. Non è apparso necessario dettare norme particolari, come auspicato dal

CNEL, essendo sembrato adeguato il richiamo contenuto nell'ultimo comma dell'articolo 2.

Sempre per quanto riguarda la sfera e la portata dell'obbligo assicurativo giova infine rilevare che tale obbligo assicurativo sorge in quanto i veicoli a esso soggetti siano posti in circolazione su strade di uso pubblico e su aree a queste equiparate; non sussiste pertanto obbligo di assicurazioni fino a quando i veicoli predetti circolino solamente su strade o aree private.

In armonia con i principi e con le norme stabilite dalla Convenzione europea di Strasburgo, all'articolo 3 è stato disciplinato il caso di veicoli che partecipano a gare o competizioni sportive.

I danni cagionati dalla partecipazione a tali gare e competizioni, nonché alle relative prove, sono esclusi dall'assicurazione obbligatoria; per gli stessi danni si è però previsto l'obbligo di stipulare una speciale assicurazione, ponendo tale obbligo a carico dell'organizzatore delle gare o competizioni. Queste ultime potranno pertanto essere organizzate, anche se in circuiti chiusi, soltanto se l'organizzatore abbia stipulato una particolare copertura assicurativa comprendente la responsabilità dell'organizzatore, dei partecipanti (soggetti alla presunzione di colpa ai sensi dell'articolo 2050 del codice civile) e dei terzi per danni arrecati a persone, animali e cose, eccezion fatta per i danni subiti dai partecipanti alle gare, competizioni e prove relative, nella loro persona o nei veicoli adoperati. In tal modo si è inteso far fronte a una esigenza particolarmente sentita e di grande attualità.

L'articolo 6 contiene particolari norme per i veicoli immatricolati in Stati esteri, la cui posizione è stata attentamente vagliata, tenuto conto dei rilevanti interessi economici connessi con lo sviluppo del turismo motorizzato. Con le disposizioni contenute in questo articolo si è inteso di recepire nella nostra legislazione il sistema del certificato internazionale di assicurazione (cosiddetta carta verde) istituito già da tempo per iniziativa e nel quadro della Commissione economica per l'Europa, e che è entrato ormai nell'uso del turismo internazionale con soddisfacenti risultati. Resta chiaramente stabilito che, ove l'utente straniero sia sprovvisto di un tale certificato internazionale di assicurazione, che presenti le caratteristiche stabilite al secondo comma dell'articolo 6, dovrà stipulare, al suo ingresso in Italia, per la durata della sua permanenza nel Paese, una valida assicurazione conforme alle prescrizioni di legge.

La sfera degli aventi diritto ai benefici derivanti dall'assicurazione obbligatoria risulta anche essa determinata dagli articoli 1 e 2, i quali trovano integrazione nell'articolo 4. Quest'ultimo articolo esclude che possano giovare dell'assicurazione obbligatoria tutti coloro la cui responsabilità deve essere coperta dalla stessa assicurazione. Si è infatti considerato che, traducendosi la responsabilità nell'obbligo del risarcimento del danno cagionato ad altri, esorbiterebbe dai normali termini della impostazione assicurativa estendere la copertura anche ai danni subiti da persona coperta dall'assicurazione e dei quali sia responsabile altra persona assicurata. Sono inoltre esclusi dai benefici derivanti dall'assicurazione, per evidenti ragioni di cautela, gli ascendenti e i discendenti legittimi naturali e adottivi delle persone assicurate, nonché, entro certi limiti e a determinate condizioni, altri parenti e affini delle persone stesse. Eguali ragioni di cautela hanno consigliato, quando sia assicurata una società, di escludere i soci a responsabilità illimitata e le persone che si trovino con questi in determinati rapporti di parentela.

L'articolo 4 ribadisce, inoltre, l'esclusione delle persone trasportate dal novero di coloro che potranno beneficiare dell'assicurazione obbligatoria salvo, naturalmente, che si tratti di persone trasportate da veicoli o natanti destinati a uso pubblico.

Fondamentale importanza ai fini del funzionamento dell'assicurazione obbligatoria ha l'articolo 7, il quale stabilisce che l'obbligo di assicurazione deve essere comprovato sia da apposito certificato rilasciato dall'assicuratore, dal quale deve risultare il periodo di assicurazione per il quale sono stati pagati il premio o la rata di premio, sia da apposito contrassegno, firmato dall'assicuratore e con l'indicazione del numero della targa di riconoscimento del veicolo e dell'anno, del mese e del giorno di scadenza del periodo di assicurazione per cui è valido il certificato, che dovrà essere applicato sul veicolo nello stesso modo stabilito per il disco contrassegno attestante il pagamento della tassa di circolazione. Analogamente a quanto dispone per i documenti di circolazione del veicolo l'articolo 77 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, l'ultimo comma dell'articolo 7 fa obbligo al conducente di avere con sé il certificato di assicurazione, che deve essere esibito, quando richiesto, agli ufficiali, agenti e organi indicati dal codice della strada e dal testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche.

Le norme per il rilascio di duplicati del certificato di assicurazione e del contrassegno saranno stabilite nel regolamento.

L'articolo 8 disciplina gli effetti dell'assicurazione obbligatoria nel caso di trasferimento del veicolo assicurato: esso dà all'assicurato la scelta tra il trasferimento del contratto ad altro veicolo di sua proprietà e la cessione al nuovo proprietario del veicolo. Cessione che si verifica *ope legis* se l'assicurato non chieda che il contratto di assicurazione sia reso valido per altro veicolo di sua proprietà.

Completa le disposizioni del Capo I del disegno di legge l'articolo 9, il quale rinvia alla tabella allegata alla legge per la determinazione delle somme minime per le quali deve essere stipulata l'assicurazione. La tabella potrà essere variata, qualora se ne ravvisi la necessità, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per l'industria, il commercio e l'artigianato, tenuto conto delle risultanze dell'assicurazione obbligatoria, dell'indice generale dei prezzi di mercato e di quello delle retribuzioni desunti dalle rilevazioni dell'Istituto centrale di statistica.

7. — Le disposizioni contenute nel Capo II (articoli 10-17) sono dirette a integrare, sulla base di più severi e rigidi criteri, la vigente disciplina dell'esercizio dell'assicurazione responsabilità civile per i danni causati da autoveicoli.

Come già si è accennato, il disegno di legge prevede che il servizio dell'assicurazione obbligatoria resti affidato alle imprese autorizzate a operare nel ramo nell'intento di conservare la necessaria snellezza della gestione utilizzando la loro organizzazione e la loro esperienza. Il passaggio da un regime di assicurazione libera a un regime di assicurazione obbligatoria richiede, tuttavia, che il sistema legislativo o regolamentare che disciplina attualmente l'esercizio delle assicurazioni responsabilità civile autoveicoli sia adeguatamente rafforzato, al fine di meglio garantire l'assolvimento delle prestazioni conseguenti alla obbligatoria stipulazione del contratto.

A questo scopo rispondono le disposizioni degli articoli 11-17 del disegno di legge, le quali, pur avendo di mira precipuamente lo esercizio dell'assicurazione obbligatoria, investono in parte tutto l'intero settore delle assicurazioni della responsabilità civile e quindi non soltanto la gestione dei contratti obbligatori, ma anche quella dei contratti integrativi eventualmente stipulati. La interdipendenza che verrà a stabilirsi tra assicurazioni

obbligatorie e assicurazioni facoltative stipulate a integrazione delle prime, consiglia, infatti, di mantenere anche in regime di assicurazione obbligatoria l'unità di gestione tecnica ed economica dell'intero ramo assicurativo, nonché l'unità di regime giuridico, quanto meno nei limiti in cui ciò è compatibile con la natura facoltativa ed esclusivamente privatistica del rapporto che eccede la copertura di legge.

8. — Le nuove disposizioni prevedono fra l'altro:

a) l'obbligo per le imprese di sottoporre all'approvazione del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato le tariffe dei premi e le condizioni generali di polizza relative all'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione di veicoli a motore per ogni tipo di rischio da essa derivante (articolo 11, primo comma). Attualmente le tariffe e le condizioni di polizza per le suddette assicurazioni, come quelle inerenti agli altri rami di assicurazione contro i danni, non sono soggette ad alcuna approvazione ministeriale; solo le tariffe e le condizioni di polizza relative alle assicurazioni sulla vita debbono essere preventivamente approvate dall'Autorità amministrativa.

Al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato viene altresì attribuito il potere di richiedere modificazioni alle tariffe e condizioni da esso approvate qualora, posteriormente alla loro approvazione, si siano verificate sensibili variazioni di rischi, nonché il potere di stabilire, ove le modificazioni richieste non siano apportate, tariffe e condizioni applicabili di diritto (articolo 11, quinto comma e sesto comma).

b) La determinazione (articolo 11, secondo comma) dei criteri di massima cui dovranno attenersi le imprese nella formazione delle tariffe. Queste dovranno essere formate in base alla valutazione dei rischi e dei necessari caricamenti. Secondo norme che dovranno essere stabilite con il regolamento potranno essere previste maggiorazioni o diminuzioni dei premi base di tariffa per i casi di aggravamento o diminuzione dei rischi. Sempre con il regolamento saranno altresì determinati le condizioni e i premi da applicare per l'assicurazione dei rischi non contemplati nelle tariffe approvate o che rivestono, per cause soggettive od oggettive, carattere di particolarità o di eccezionalità.

Come risulta dall'articolo 18, secondo comma, sarà consentito alle imprese di stipu-

lare con l'assicurato clausole che prevedano un contributo dello stesso al risarcimento del danno: conseguentemente, potranno essere stabilite tariffe che tengano conto di tali clausole.

c) L'obbligo per le imprese (articolo 16, n. 2) di attenersi alle tariffe e condizioni approvate o modificate dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato nella stipulazione dei contratti, nonché di accettare (articolo 11, ultimo comma) tutte le proposte di assicurazione presentate in conformità alle dette condizioni e tariffe, a pena, in entrambi i casi, di revoca dell'autorizzazione.

d) L'obbligo per le imprese di calcolare la riserva premi relativa ai rischi della responsabilità civile autoveicoli in misura media non inferiore al 40 per cento (anziché 35 per cento) dei premi lordi relativi ai rischi assicurati, quando la detta riserva non venga stabilita per ogni contratto o secondo le rispettive scadenze (articolo 12) e l'obbligo per le stesse imprese di costituire e vincolare per le dette assicurazioni una cauzione maggiore di quella richiesta per gli altri rami, vincolando a cauzione il 50 per cento dei premi lordi anziché il 35 per cento degli stessi (articolo 15).

e) L'introduzione di particolari norme, da stabilirsi con il regolamento di esecuzione, per la determinazione da parte delle imprese delle riserve sinistri relative alle assicurazioni della responsabilità civile autoveicoli (articolo 13).

f) L'attribuzione al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato (articolo 16) di un ampio potere di revoca dell'autorizzazione per l'inadempimento degli obblighi inerenti all'esercizio delle assicurazioni responsabilità civile autoveicoli.

9. — Di particolare importanza sono inoltre le disposizioni dell'articolo 14. Con questo articolo si stabilisce che il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato provvederà alla valutazione e approvazione delle tariffe e dei premi presentati dalle imprese o, ove ne ricorra il caso, alla formazione di proprie tariffe sulla base delle risultanze di una rilevazione statistica annuale dei rischi assunti dalle imprese, dei sinistri verificatisi e di ogni altro elemento necessario alla conoscenza dell'andamento dell'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli.

Per consentire la raccolta di elementi di sicura attendibilità sui risultati della gestione delle predette assicurazioni, lo stesso artico-

lo 14, al secondo comma, fa obbligo a tutte le imprese di immettere in un « conto consortile » una quota pari al 2 per cento di tutti i rischi da esse assunti contemplati sia dai contratti obbligatori che facoltativi. La gestione di tale conto consortile viene affidata all'Istituto nazionale delle assicurazioni, il quale vi provvederà per conto e nell'interesse di tutte le imprese, restando esclusa una sua qualsiasi partecipazione alla sorte dei rischi.

La soluzione che si propone darà la possibilità di seguire, attraverso la quota campione immessa nel conto consortile, l'andamento della gestione di ciascuna impresa rischio per rischio e sinistro per sinistro; solo mezzo, questo, idoneo a una obiettiva e sicura conoscenza dell'andamento della gestione stessa. L'efficacia del sistema appare garantita anche dalla natura stessa dell'operazione poiché trattandosi di cedere premi e di addebitare sinistri e relative spese, non è possibile pensare a errori anche involontari, che presupporrebbero inammissibili errori nelle scritture contabili delle imprese.

Tutti i dati desumibili dalla gestione del conto consortile dovranno essere comunicati dall'Istituto nazionale delle assicurazioni al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato il quale si baserà su di essi, oltre che naturalmente su tutti quegli altri elementi che esso riterrà opportuno di rilevare direttamente, per l'elaborazione della statistica annuale dei rischi assicurati dalle imprese e dei sinistri verificatisi.

10. — Collegata agli articoli 11 e 14 è la disposizione dell'ultimo comma dell'articolo 41 che, per consentire la prima applicazione delle norme sull'approvazione delle tariffe, dispone che, in relazione alla prima presentazione delle tariffe, le compagnie debbono fornire anche gli elementi statistici e tecnici indicati nell'articolo 14; comma primo.

Completa il quadro delle disposizioni relative all'esercizio dell'assicurazione di responsabilità civile autoveicoli l'articolo 17, le cui norme sono dirette a garantire la continuità delle prestazioni assicurative anche nel caso di trasferimento volontario di portafoglio, di fusione o di concentrazione in altre società di assicurazione.

11. — Il Capo III (articoli 18-30) disciplina le condizioni e le modalità per il risarcimento del danno. Le norme in esso contenute mirano particolarmente a completare e a rafforzare la tutela del terzo danneggiato, senza

per altro indebolire la posizione dell'assicuratore.

Di particolare importanza è la disposizione del primo comma dell'articolo 18, con la quale si dispone che l'assicuratore della responsabilità civile per i danni causati da autoveicoli è, in forza del contratto, tenuto direttamente nei confronti del terzo danneggiato — nei limiti, si intende, delle somme assicurate — e che di conseguenza il terzo danneggiato può agire direttamente nei suoi confronti per il risarcimento del danno nei suddetti limiti di somma.

Si introduce così anche nel nostro ordinamento l'« azione diretta » del danneggiato verso l'assicuratore, già largamente utilizzata in altre legislazioni.

L'innovazione si pone come logica conseguenza dell'adozione dell'obbligatorietà. La esigenza pratica di evitare duplicità di azioni e di giudizi per il risarcimento del danno conseguente a uno stesso sinistro ha consigliato, tuttavia, di non limitare il diritto del danneggiato ad agire direttamente contro l'assicuratore alla sola parte del danno rientrante nel limite della somma obbligatoriamente assicurata, ma di estendere tale diritto anche alla parte eccedente tale somma, fino al limite dell'intera somma assicurata. In tal modo si è inteso anche soddisfare alla già rilevata esigenza di assoggettare, per quanto possibile, tutte le assicurazioni della responsabilità civile autoveicoli a una disciplina unitaria, evitando una separazione di gestioni soggette a diversa regolamentazione.

Le condizioni e le modalità per l'esercizio dell'azione diretta del danneggiato nei confronti dell'assicuratore sono disciplinate dagli articoli 22, 23 e 26.

Il primo di questi articoli — con disposizioni applicabili anche all'azione che il danneggiato proponga verso il responsabile del danno — subordina l'esercizio dell'azione all'adempimento da parte del danneggiato dell'onere della preventiva comunicazione dell'avvenuto sinistro all'assicuratore e al decorso del termine di novanta giorni dalla data della comunicazione.

Con tale norma si è inteso favorire la possibilità di accordi transattivi per la liquidazione del danno, in modo da evitare, per quanto possibile, azioni giudiziarie.

L'articolo 23, nel primo comma, allo scopo di agevolare l'esercizio dell'azione diretta, ne consente la proposizione anche davanti al giudice del luogo in cui ha sede l'agenzia presso la quale è stato stipulato il contratto

di assicurazione, pure se ivi non vi sia un rappresentante autorizzato a stare in giudizio.

Viene in tal modo ampliata la disposizione dell'articolo 19, comma primo, del codice procedura civile, ferme restando le altre norme dello stesso codice sulla competenza territoriale. Lo stesso articolo 23, nel secondo comma, pone, per altro, una ulteriore importante condizione all'esercizio dell'azione diretta imponendo al danneggiato che agisce contro l'assicuratore di convenire in giudizio anche il responsabile del danno ovvero il commissario liquidatore dell'impresa assicuratrice nel caso previsto alla lettera c) del primo comma dell'articolo 19. Si è inteso così soddisfare a una esigenza fondamentale dell'assicurazione di responsabilità civile e cioè all'esigenza che l'accertamento della responsabilità sia sempre effettuato in contraddittorio con il preteso responsabile del danno.

L'articolo 26, a sua volta, fissa il termine di prescrizione per l'esercizio dell'azione diretta da parte del danneggiato, termine che è parso opportuno far coincidere con quello accordato dalle norme di diritto comune per l'esercizio dell'azione del danneggiato verso il responsabile, nascendo entrambe le azioni — quella verso il responsabile e quella verso l'assicuratore — dallo stesso fatto dannoso.

12. — Altro principio accolto dal disegno di legge (articolo 18, secondo comma) quale logica conseguenza della introduzione dell'obbligatorietà è quello che l'assicuratore non potrà opporre al danneggiato che agisce direttamente nei suoi confronti eccezioni derivanti dal contratto o clausole (quali le clausole di « franchigia ») che prevedano un contributo dell'assicurato al risarcimento del danno. La disposizione costituisce indubbiamente una deroga ai principi dell'assicurazione di responsabilità civile, ma appare imposta dalla necessità di garantire in ogni caso un adeguato risarcimento al danneggiato.

D'altra parte il rigore del principio trova un giusto temperamento nel diritto di rivalsa riconosciuto all'assicuratore verso l'assicurato nei limiti degli obblighi contrattuali.

L'inopponibilità delle eccezioni contrattuali al terzo danneggiato è, naturalmente, limitata alla sola parte di danno contenuta nei limiti delle somme obbligatoriamente assicurate. Solo entro questi limiti, infatti, si pone l'esigenza di garantire al danneggiato il risarcimento del danno subito, mentre la estensione del principio anche alla parte di danno assicurata facoltativamente altererebbe

troppo radicalmente la natura del rapporto contrattuale posto in essere tra assicurato e assicuratore.

13. — Una innovazione di rilievo, che risponde alla esigenza sociale di anticipare con le dovute garanzie gli effetti economico-patrimoniali che dovrebbero prodursi a favore del danneggiato a seguito di esito favorevole del giudizio — esigenza particolarmente sentita in ragione della durata del corso dei procedimenti giudiziari — è contenuta nell'articolo 24 dello schema, che attribuisce al giudice istruttore (civile o penale) di primo grado il potere di assegnare alla parte, che ne faccia richiesta e il cui corrispondente diritto appaia ragionevolmente fondato, una somma da imputare nella liquidazione definitiva del danno.

Detto provvedimento non è classificabile come condanna al pagamento di una provvisoria: istituto previsto dall'articolo 278 del codice di procedura civile e dall'articolo 489 del codice di procedura penale e che ha come presupposto un completo accertamento del diritto al risarcimento. Sotto tale profilo ogni eventuale critica alla innovazione fondata sulle sue divergenze rispetto all'istituto tipico della provvisoria, non può raggiungere alcun utile obiettivo. Diversamente, corretti sembrano essere l'assimilazione ai cosiddetti provvedimenti di urgenza e l'inquadramento nella particolare categoria, delineata dalla dottrina, dei provvedimenti di anticipazione della decisione definitiva con i quali si decide interinalmente (in attesa del perfezionamento della decisione definitiva a seguito del regolare e compiuto svolgimento del processo) un rapporto controverso, la cui indecisione, se perdurante fino al momento della decisione definitiva, potrebbe provocare a una delle parti danni irreparabili.

Rispetto a tale provvedimento d'urgenza sussistono le necessarie e generali condizioni, e precisamente sia il *periculum in mora*, derivante dal protrarsi — nelle more del processo ordinario — dello stato di insoddisfazione del diritto vantato dal danneggiato o suoi eredi che si trovino in stato di bisogno o siano minacciati da un pregiudizio imminente ed irreparabile, sia il *fumus boni iuris*, consistente sui gravi elementi di responsabilità sulla base di un sommario accertamento.

Naturalmente le somme versate anticipate sono ripetibili nel caso che la decisione definitiva risulti sfavorevole alla persona cui siano state corrisposte. Né il rischio della pratica inesigibilità delle somme stesse, se le

persone cui erano state assegnate non siano economicamente in grado di procedere alla restituzione, deve essere sopravvalutato, trattandosi di una pura e semplice eventualità, che difficilmente potrà verificarsi date le cautele di cui l'articolo 24 circonda l'istituto.

A tale proposito non si è ritenuto di seguire il suggerimento del CNEL di far gravare l'onere per il mancato recupero delle somme anticipate, e non dovute secondo la sentenza definitiva, sul Fondo di cui all'articolo 30 e seguenti. Infatti detto Fondo, in relazione agli articoli 19, 20 e 31, è esclusivamente destinato al risarcimento dei danni nelle particolari ipotesi in cui il responsabile dell'incidente resti sconosciuto o non sia assicurato e in cui l'assicuratore sia dichiarato insolvente a seguito di liquidazione coatta amministrativa. Perciò, mentre è giustificato che tali finalità, per gli scopi di solidarietà sociale che perseguono, possano essere raggiunte con contributi corrisposti dalla generalità delle imprese e quindi dagli assicurati, non può invece farsi carico al Fondo dell'onere del mancato recupero di un credito di una impresa assicuratrice.

Dal punto di vista processuale il provvedimento è adottato con ordinanza immediatamente esecutiva emessa dal giudice istruttore, salvo il caso di causa civile sospesa ai sensi dell'articolo 3, secondo comma, del codice di procedura civile, nel quale, analogamente a quanto disposto per il sequestro in corso di causa dall'articolo 673, secondo comma, del codice di procedura civile, l'istanza è proposta al presidente del tribunale o al pretore.

14. — Nel quadro delle disposizioni contenute nel capo terzo del disegno di legge rivestono, infine, essenziale importanza quelle contenute negli articoli 19, 20, 21, 25, 29, 30 e 31 che disciplinano il sistema di garanzia per il risarcimento dei danni causati dalla circolazione dei veicoli e dei natanti, provvedendo, entro determinati limiti, per il risarcimento dei danni nei casi in cui: a) il sinistro sia stato causato da veicolo o natante non identificato; b) il veicolo o il natante non risulti coperto da assicurazione; c) il veicolo o il natante risulti assicurato presso una impresa la quale al momento del sinistro si trovi in liquidazione coatta con dichiarazione di insolvenza o vi venga posta successivamente e venga quindi a trovarsi nella impossibilità di far fronte al suo obbligo di risarcimento dei danni.

L'articolo 19, nel primo comma, accogliendo il parere del CNEL provvede alla costitu-

zione presso l'INA, di un « Fondo di garanzia per le vittime della strada » che provvederà alla gestione dei fondi necessari per il risarcimento del danno nei tre casi suindicati. Fra questi merita particolare rilievo quello in cui il danno sia stato cagionato dal conducente di un veicolo o natante, coperto da regolare assicurazione, ma il cui assicuratore non sia più in grado di far fronte integralmente ai suoi impegni per intervenuto stato di insolvenza e la sua messa in liquidazione coatta. Si tratta di una importante novità del disegno di legge rispetto alle proposte già presentate all'esame del Parlamento e rispetto anche alle leggi straniere, con la quale si è inteso garantire il funzionamento del sistema di tutela delle vittime della strada posto in essere con l'introduzione dell'obbligo di assicurazione, anche nel caso in cui, nonostante i più severi controlli e la più accurata vigilanza, abbia a verificarsi il dissesto di una impresa assicuratrice. Giova rilevare che, per il combinato disposto dell'articolo 19 e del successivo articolo 29, la prevista sostituzione della collettività degli assicuratori all'assicuratore insolvente gioverà non soltanto al danneggiato, ma anche al responsabile assicurato presso l'impresa caduta in stato di insolvenza. Il citato articolo 29, infatti, esclude che l'assicuratore che abbia pagato il danno in sostituzione dell'assicuratore posto in liquidazione coatta possa rivalersi dell'importo pagato nei confronti del responsabile, attribuendo a esso soltanto un diritto di surroga nei diritti di quest'ultimo verso l'impresa in liquidazione. Ciò appare pienamente giustificato in un regime di assicurazione obbligatoria, essendo evidente la necessità che nel momento in cui lo Stato obbliga il cittadino ad assicurarsi contro la propria responsabilità debba essere data al cittadino medesimo, che abbia adempiuto a tale obbligo, garanzia di piena solvibilità dell'assicuratore e cioè sicurezza di essere sollevato dalla propria responsabilità.

L'obbligo di risarcimento, nei tre casi previsti all'articolo 19, primo comma, è limitato ai soli danni alle persone per i casi di responsabile che rimanga sconosciuto e di responsabile non assicurato, mentre è esteso anche ai danni alle cose per il caso in cui il responsabile risulti assicurato, ma sia intervenuta la liquidazione coatta dell'assicuratore con dichiarazione di insolvenza.

Si è infatti considerato che nei primi due casi l'intervento di solidarietà riveste carattere straordinario, ed appare perciò giusto che resti limitato a quei soli danni di cui, sul piano umano, più avvertito è il bisogno di risto-

ro. Diversa è invece la situazione nella terza ipotesi, in cui l'obbligo di assicurazione è stato regolarmente soddisfatto e nulla può essere imputato all'utente assicurato, talché non sarebbe equo che egli non venisse sollevato dalla sua responsabilità anche per i danni alle cose secondo il contratto stipulato nei limiti e con le modalità previste dalla legge. Però, in quest'ultimo caso, con l'articolo 19, secondo comma, si è limitato ai danni superiori a lire 100.000 il risarcimento dei danni alle cose. È sembrato, invero, giustificato, anche per la notevole incidenza numerica dei danni minori alle cose e per il costo elevato della loro liquidazione che si ripercuoterebbe sulla gestione del Fondo, non solo non spingere la tutela per tali danni fino all'integrale risarcimento, ma anche fissare un limite al disotto del quale non si ha diritto al risarcimento per contrastare nei limiti del possibile la tendenza dei danneggiati meno scrupolosi a elevare l'ammontare dei danni in sede di denuncia.

Con gli ultimi due commi dell'articolo 19 e con il successivo articolo 20 si determinano le modalità per il risarcimento dei danni nei tre casi previsti dallo stesso articolo 19.

Tra le varie soluzioni possibili è parso di poter utilmente avvalersi della soluzione già accolta dalla proposta di legge dell'onorevole Orlandi e altri, con le modificazioni rese necessarie dall'accoglimento della proposta del CNEL di costituire presso l'INA un « Fondo di garanzia per le vittime della strada ».

Secondo la soluzione accolta il Ministero della industria, del commercio e dell'artigianato, con proprio decreto da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale*, designerà per ogni regione o per gruppi di regioni del territorio nazionale, tra tutte le imprese autorizzate ad esercitare le assicurazioni della responsabilità civile per i danni causati dagli autoveicoli, le imprese che, per un triennio a partire dalla data di pubblicazione del decreto stesso o dalla diversa data in questo indicata, dovranno provvedere al risarcimento dei danni avvenuti nel territorio di propria competenza a favore dei danneggiati, qualunque sia il luogo di residenza degli stessi.

Le imprese designate provvedono alla liquidazione nei confronti degli aventi diritto per il pagamento delle somme dovute per risarcimento e saranno poi rimborsate di tutte le somme anticipate, nonché delle spese, dal Fondo predetto. Le imprese sono altresì legittimate a stare in giudizio nel caso in cui il danneggiato proceda giudiziariamente alla tutela del suo diritto. L'azione è ammessa solo

nei confronti dell'impresa designata per la regione in cui si è verificato il sinistro che gli ha causato il danno. Nel caso di danno causato da responsabile assicurato presso un'impresa posta in liquidazione coatta con dichiarazione di stato di insolvenza, al risarcimento del danno è tenuta a provvedere l'impresa designata per il territorio in cui il danno stesso si è verificato alla data di pubblicazione del decreto che ha disposto la liquidazione coatta.

Il primo comma dell'articolo 20 detta le norme per la gestione del « Fondo di garanzia per le vittime della strada », che, sotto il controllo del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, è amministrato dall'INA a mezzo del proprio consiglio di amministrazione con la collaborazione di un comitato del quale fa anche parte, e la disposizione merita particolare rilievo, un rappresentante degli utenti di autoveicoli.

Alla provvista delle somme occorrenti per il funzionamento del « Fondo » avrebbe dovuto provvedersi, secondo il CNEL, con una addizionale sui premi nella misura stabilita annualmente con decreto ministeriale con un massimo del 3 per cento.

Ma, fermo restando tale massimo, è sembrato più conforme al sistema provvedere all'alimentazione del Fondo mediante contributi posti a carico delle imprese di assicurazione (articolo 31), dato che fra queste, secondo lo stesso suggerimento del CNEL, dovranno essere scelte quelle che saranno designate a provvedere alla liquidazione dei sinistri.

L'articolo 30 dispone che le imprese designate per il risarcimento dei danni nei casi di cui all'articolo 19 dovranno tenere una separata gestione di tali sinistri, sottoposta alla vigilanza del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dovranno, alla fine di ciascun esercizio, trasmettere all'INA un rendiconto degli oneri sostenuti nell'esercizio stesso per il pagamento dei sinistri e spese di gestione afferenti i sinistri pagati. Conseguentemente, per i sinistri liquidati, ma non ancora pagati alla data di chiusura dell'esercizio, e per quelli avvenuti nell'esercizio, ma non ancora liquidati alla stessa data, non si farà luogo ad alcun rimborso da parte del Fondo. Ciascuna impresa designata dovrà perciò tenere in separata evidenza l'ammontare presunto di tali sinistri.

15. — L'azione del danneggiato verso l'impresa designata per il risarcimento del danno e le condizioni e modalità di esercizio della stessa sono disciplinati dagli arti-

coli 22, 23 e 26 con disposizioni che in parte si conformano e in parte integrano quelle stabilite per la disciplina dell'esercizio dell'azione diretta esercitabile nei confronti dell'assicuratore del responsabile quando sussista regolare assicurazione. Specifiche disposizioni, con riguardo al caso in cui il responsabile risulta assicurato presso un'impresa posta in liquidazione coatta, sono stabilite dall'articolo 25 per disciplinare i rapporti tra le azioni eventualmente già promosse dal danneggiato nei confronti dell'assicuratore prima della sua messa in liquidazione coatta e le azioni successivamente promosse dal danneggiato stesso contro l'impresa designata cui spetta di provvedere al risarcimento del danno.

I limiti entro i quali si farà luogo al risarcimento dei danni nei tre casi previsti dall'articolo 19 sono fissati dall'articolo 21.

Per il caso di sinistri causati da conducente che rimanga sconosciuto (articolo 19, primo comma, lettera a), si è ritenuto opportuno prevedere alcune cautele. È giustificato, infatti, il timore che la garanzia, in questo caso, possa prestarsi a frodi, sia nel senso che si assumano come causati da responsabile sconosciuto sinistri accaduti per altre cause accidentali, sia nel senso che sinistri causati da automobilisti ben identificati vengano fatti passare come causati da sconosciuti, allo scopo, per l'assicurato, di sottrarsi alle conseguenze penali e, eventualmente, a un inasprimento del premio e, per il danneggiato, di avvantaggiarsi di una posizione processuale più favorevole.

Onde contrastare l'accennato pericolo, con il primo comma dell'articolo 21 vengono stabilite determinate « franchigie » per il risarcimento dei sinistri in questione, sull'esempio, d'altronde, di quanto previsto dalla legislazione sugli infortuni sul lavoro. Sempre per evitare possibili intenti speculativi, nel terzo comma dell'articolo 21 è altresì previsto che, agli effetti del calcolo dell'indennizzo, non potrà tenersi conto di un guadagno superiore a quello denunciato dal danneggiato o accertato nei suoi confronti nell'anno precedente agli effetti dell'imposta complementare e che, in mancanza di denuncia e di accertamenti, il guadagno non potrà essere calcolato in misura superiore al minimo imponibile stabilito per la detta imposta.

Le accennate cautele integrano quanto previsto dall'articolo 22, ultimo comma, il quale prescrive che il danneggiato, nell'ipotesi di sinistro causato da responsabile che rimane sconosciuto, per poter agire contro la impresa designata per il risarcimento del dan-

no, deve dimostrare di aver fatto denuncia del sinistro stesso, entro cinque giorni da quello in cui esso è avvenuto o egli ne abbia avuto conoscenza, all'autorità giudiziaria o agli organi di polizia giudiziaria, salvo che il danno sia conseguente a un reato perseguibile d'ufficio.

16. — Sono inoltre comprese nel capo III del disegno di legge le disposizioni dell'articolo 27, le quali disciplinano il risarcimento del danno nel caso in cui più persone siano danneggiate nello stesso sinistro; dell'articolo 28, che, al fine di garantire al danneggiato certezza di pronta assistenza, attribuiscono ai pubblici ospedali e agli altri enti pubblici, che le abbiano anticipate, il diritto di richiedere direttamente all'assicuratore il rimborso delle spese di soccorso, di spedalità e farmaceutiche quando queste spese non siano garantite da altra assicurazione obbligatoria e conferiscono eguale diritto agli enti gestori delle assicurazioni obbligatorie per il rimborso delle spese sostenute per le prestazioni da essi erogate ai danneggiati della strada, disciplinando i rapporti fra l'assicurazione obbligatoria di responsabilità civile e le assicurazioni sociali, in modo da garantire l'esercizio del diritto di surroga da parte degli enti gestori di queste ultime. Quelle, infine, dell'articolo 29, che accordano alle imprese designate che corrispondono il risarcimento dei danni, anche in via di transazione, nei casi di conducente rimasto sconosciuto e di responsabile non assicurato, diritto di recupero dell'indennizzo pagato e dei relativi interessi e spese. Lo stesso articolo 29, nel secondo comma, stabilisce altresì che l'impresa che ha pagato il danno nel caso previsto alla lettera c) del primo comma dell'articolo 19 (responsabile assicurato presso una impresa posta in liquidazione coatta con dichiarazione di stato di insolvenza) è surrogata nei diritti sia del responsabile che del danneggiato verso l'impresa posta in liquidazione coatta, con gli stessi privilegi stabiliti dalla legge a favore dei medesimi.

17. — Il capo IV (articoli 32-33) contiene le disposizioni penali. Il primo comma dell'articolo 32 stabilisce la pena dell'ammenda fino a lire 300.000 e, congiuntamente, dell'arresto fino a tre mesi per chiunque ponga in circolazione o consenta alla circolazione di un veicolo per il quale sussista l'obbligo di assicurazione senza aver adempiuto a tale obbligo. Il secondo comma provvede per il caso in cui, essendo stato adempiuto all'obbligo di assicurazione, il conducente del vei-

colo circoli senza essere munito del certificato di assicurazione o non tenga esposto il contrassegno in modo visibile e nel posto prescritto. Il terzo comma, infine, richiama, per le infrazioni di cui al secondo comma, l'articolo 5 della recente legge sulla depenalizzazione.

L'articolo 33 attribuisce la competenza per l'accertamento delle violazioni alle norme della legge agli organi indicati nell'articolo 137 del testo unico delle leggi sulla circolazione stradale e nell'articolo 388 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche.

Completano il disegno di legge le « Disposizioni transitorie e finali » contenute nel Capo V (articoli 34-41).

L'articolo 34 disciplina il passaggio dall'assicurazione libera all'assicurazione obbligatoria con riguardo alla sorte dei contratti in corso.

L'articolo 35 si ricollega all'articolo 15 il quale eleva dal 35 per cento al 50 per cento dei premi lordi l'ammontare della cauzione da costituirsi dalle imprese assicuratrici per lo esercizio delle assicurazioni della responsabilità civile autoveicoli. Tale norma diverrà pienamente operante solo a partire dal secondo esercizio successivo alla sua entrata in applicazione, in quanto la cauzione che deve essere costituita in ciascun esercizio si commisura ai premi incassati nell'esercizio precedente. Ciò pone l'esigenza di garantire adeguatamente, con apposita disposizione transitoria, anche gli impegni che le imprese assumeranno nel corso del primo esercizio svolto nel nuovo regime di obbligatorietà dell'assicurazione. A ciò intende appunto provvedere l'articolo 35 il quale fa obbligo alle imprese, che si troveranno in esercizio alla data di entrata in vigore del regolamento di esecuzione della legge, di costituire immediatamente una cauzione aggiuntiva a quella ordinaria già prevista dalla vigente legge, di ammontare pari al 10 per cento dei premi lordi incassati nel ramo responsabilità civile autoveicoli dell'ultimo esercizio per il quale è stato approvato il bilancio.

L'articolo 36 reca disposizioni di carattere tributario, intese a ridurre, in considerazione dell'introduzione del regime di obbligatorietà, la misura dell'imposta di assicurazione dovuta sui contratti di assicurazione della responsabilità civile autoveicoli, nonché a introdurre un particolare regime tributario di favore per le operazioni e gli atti inerenti e conseguenti al pagamento dei sinistri nei tre casi previsti dall'articolo 19, primo comma. Tale regime di favore è giustificato dal fatto

che, per i risarcimenti di tali sinistri, si è in presenza di un intervento di natura sociale.

Con l'articolo 37 si dispone che le norme di cui all'articolo 19, primo comma, lettera c) sono applicabili anche nel caso in cui il responsabile del danno risulti assicurato presso un'impresa che, al momento di entrata in vigore della legge, era in stato di liquidazione coatta con dichiarazione di insolvenza.

È ovvio che in tal caso le suddette disposizioni sono applicabili nei limiti del contratto di assicurazione e comunque non oltre i massimali indicati nell'allegato alla legge, e, altresì, per la sola quota del credito per risarcimento ammesso al passivo, che, rispetto a detti limiti, non sia stato soddisfatto in sede di ripartizione dell'attivo.

La disposizione dell'articolo 38 prevede il potenziamento dell'attuale Ispettorato per le assicurazioni private, elevandolo al rango di Direzione generale e istituendo un Corpo tecnico ispettivo.

Tale potenziamento, già da tempo auspicato e richiesto anche dal CNEL e dalle stesse imprese assicuratrici, che tra l'altro sono soggette al pagamento di un apposito contributo di vigilanza, si rende necessario in rapporto allo sviluppo del mercato assicurativo, caratterizzato anche dall'accresciuto numero di imprese operanti, nazionali e estere, e ai maggiori e più impegnativi compiti che ne derivano anche con il provvedimento in esame, il quale affida al servizio di controllo altre importanti attribuzioni ed essenziali funzioni per l'attuazione della prevista assicurazione obbligatoria.

A fronte del maggiore onere derivante dall'istituzione della Direzione generale e del ruolo ispettivo si provvede con l'aumento della aliquota di detto contributo dall'1 per mille all'1,25 per mille dei premi incassati dalle imprese in ciascun esercizio.

L'articolo 39 prevede una delega al Governo per l'emanazione di norme intese a modificare e integrare il testo unico delle leggi sull'esercizio delle assicurazioni private, allo scopo di adeguare le norme stesse ai risultati dell'esperienza della sua applicazione, soprattutto al fine di consentire un adeguato e tempestivo intervento dell'autorità di vigilanza in caso di cattivo funzionamento dell'impresa.

L'articolo 40 riguarda, infine, il regolamento di esecuzione.

Per rendere più agevole a tutti gli utenti della motorizzazione, specie di quella minore, il passaggio al nuovo regime di assicurazione obbligatoria, nell'articolo 41 è infine previsto che le disposizioni della legge avranno appli-

cazione a decorrere dal 180° giorno successivo a quello di pubblicazione del regolamento di esecuzione. È tuttavia anticipata alla data di pubblicazione dello stesso regolamento l'entrata in applicazione di tutte quelle disposizioni che prevedano adempimenti a carico delle imprese e dell'autorità di vigilanza, i quali devono essere soddisfatti preventivamente per consentire il pieno funzionamento dell'assicurazione obbligatoria e dello speciale sistema di intervento per il risarcimento di sinistri nei casi previsti dall'articolo 19. Naturalmente si applicano dopo il decorso del normale periodo di *vacatio* le disposizioni dello stesso articolo 41 e quelle dell'articolo 38, che prevedono l'emanazione dei provvedimenti delegati.

* * *

Nel suo parere il CNEL, allo scopo di non aggravare i costi amministrativi che incidono sul costo globale della assicurazione, ha proposto l'introduzione di un articolo che pre-

veda forme particolari di compensi per l'assistenza legale.

Una norma che si prefiggeva gli stessi fini di quella proposta dal CNEL era contenuta in un precedente testo, ma venne soppressa su richiesta del Ministero di grazia e giustizia. Sennonché le preoccupazioni che avevano consigliato l'introduzione di tale norma e che sono ora a base del suggerimento del CNEL sono superate da una recentissima sentenza della Corte di cassazione (3 febbraio 1967, n. 302) che, nei casi da essa previsti, consente di derogare ai minimi delle tariffe professionali stabiliti per le professioni legali. A seguito di tale indirizzo giurisprudenziale è, pertanto, sembrato del tutto superfluo integrare il disegno di legge con l'articolo proposto dal CNEL, potendo la finalità di riduzione dei costi amministrativi a mezzo della diminuzione delle spese legali essere ugualmente raggiunta senza alcuna particolare norma modificatrice delle leggi sull'ordinamento delle professioni legali.

DISEGNO DI LEGGE

CAPO I.

DELL'OBBLIGO DELL'ASSICURAZIONE

ART. 1.

I veicoli a motore senza guida di rotaie, compresi i filoveicoli e i rimorchi, non possono essere posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate se non siano coperti, secondo le disposizioni della presente legge, dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile.

L'assicurazione stipulata ai sensi del precedente comma spiega il suo effetto anche nel caso di circolazione avvenuta contro la volontà del proprietario, usufruttuario o acquirente con patto di riservato dominio del veicolo, salvo, in questo caso, il diritto di rivalsa dell'assicuratore verso il conducente.

L'assicurazione deve comprendere anche la responsabilità per i danni prodotti alle persone trasportate dai veicoli destinati a uso pubblico, dagli autobus destinati a uso privato e dai veicoli a uso privato da noleggiare con conducente, nonché dai veicoli destinati al trasporto di cose che siano eccezionalmente autorizzati al trasporto di persone.

ART. 2.

I motoscafi e le imbarcazioni di stazza lorda non superiore alle 25 tonnellate muniti di motore entro o fuoribordo di potenza superiore ai 3 HP, non possono essere posti in navigazione se non siano coperti dall'assicurazione della responsabilità civile verso i terzi per i danni prodotti alle persone.

L'obbligo di assicurazione non riguarda la responsabilità per danni riportati dalle persone trasportate, salvo che si tratti di natanti adibiti a servizio pubblico.

Ai motoscafi e alle imbarcazioni a motore di cui al primo comma si applicano, in quanto possibile, tutte le norme previste dalla presente legge per i veicoli di cui all'articolo 1.

ART. 3.

Le gare e le competizioni sportive di qualsiasi genere di veicoli a motore e le relative prove non possono essere organizzate, anche se in circuiti chiusi, se l'organizzatore non abbia provveduto a contrarre assicurazione

per la responsabilità civile ai sensi della presente legge.

L'assicurazione deve coprire la responsabilità dell'organizzatore e degli altri obbligati per i danni arrecati alle persone, agli animali e alle cose, esclusi i danni prodotti ai partecipanti stessi e ai veicoli da essi adoperati.

ART. 4.

Non sono considerati terzi e non hanno diritto ai benefici derivanti dai contratti di assicurazione obbligatoria stipulati a norma della presente legge:

a) tutti coloro la cui responsabilità deve essere coperta dall'assicurazione;

b) il coniuge, gli ascendenti e i discendenti legittimi, naturali o adottivi delle persone indicate alla lettera a) nonché gli altri parenti e affini fino al terzo grado delle stesse persone, quando convivano con queste o siano a loro carico;

c) le persone trasportate, salvo quanto disposto all'ultimo comma dell'articolo 1 e al secondo comma dell'articolo 2;

d) ove l'assicurato sia una società, i soci a responsabilità illimitata e le persone che si trovano con questi in uno dei rapporti indicati alla lettera b).

ART. 5.

Non vi è obbligo di assicurazione ai sensi della presente legge per i ciclomotori e le macchine agricole.

L'assicurazione dei veicoli appartenenti allo Stato sarà disciplinata con separato provvedimento.

ART. 6.

Per i veicoli e i natanti di cui agli articoli 1 e 2, immatricolati o registrati in Stati esteri, che circolino temporaneamente nel territorio o nelle acque territoriali della Repubblica, deve esser stipulata, per la durata della permanenza in Italia, una assicurazione ai sensi della presente legge, secondo le modalità che saranno stabilite con il regolamento di esecuzione.

L'obbligo di assicurazione si considera tuttavia assolto quando l'utente sia in possesso di un certificato internazionale di assicurazione rilasciato da apposito ente costituito all'estero, che attesti l'esistenza di un'assicurazione per la responsabilità civile per i danni causati dal veicolo o dal natante, a condizione che il certificato risulti accettato da un corri-

spondente ente costituito in Italia presso il quale l'assicurato si intende domiciliato, che si assuma di provvedere, nei limiti e nelle forme stabilite dalla presente legge, alla liquidazione dei danni causati nel territorio o nelle acque territoriali della Repubblica, garantendone il pagamento agli aventi diritto e sia, a tale effetto, riconosciuto dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Le disposizioni della presente legge si applicano anche ai veicoli, comunque targati, di proprietà di agenti diplomatici e consolari e di funzionari internazionali nonché a quelli di proprietà di Stati esteri e di Organizzazioni internazionali.

ART. 7.

L'adempimento degli obblighi stabiliti dalla presente legge deve essere comprovato da apposito certificato rilasciato dall'assicuratore, da cui risulti il periodo di assicurazione per il quale sono stati pagati il premio o la rata di premio.

L'assicuratore è tenuto nei confronti dei terzi danneggiati per il periodo di tempo indicato nel certificato, salvo quanto disposto dall'articolo 1901, secondo comma, del codice civile.

All'atto del rilascio del certificato di assicurazione l'assicuratore consegna inoltre all'assicurato un contrassegno recante la sua firma, il numero della targa di riconoscimento del veicolo e l'indicazione dell'anno, mese e giorno di scadenza del periodo di assicurazione per cui è valido il certificato.

Il contrassegno deve essere applicato sul veicolo cui l'assicurazione si riferisce negli stessi modi stabiliti dall'articolo 12 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, per l'applicazione del disco contrassegno rilasciato all'atto del pagamento della tassa di circolazione.

Il regolamento di esecuzione stabilirà le modalità per il rilascio e le caratteristiche del certificato di assicurazione e del contrassegno di cui ai precedenti commi, nonché le modalità per il rilascio di duplicati degli stessi in caso di sottrazione, smarrimento o distruzione.

Il conducente del veicolo deve avere con sé il certificato di assicurazione ed esibirlo, insieme ai documenti di circolazione, a richiesta degli organi indicati nell'articolo 33 della presente legge.

ART. 8.

Il trasferimento di proprietà del veicolo o del natante importa la cessione del contratto di assicurazione, salvo che l'alienante chieda che il contratto, stipulato per il veicolo o il natante venduto, sia reso valido per altro veicolo o natante di sua proprietà, previo l'eventuale conguaglio del premio. La garanzia sarà valida per il nuovo veicolo o natante dalla data del rilascio del certificato relativo al veicolo o natante stesso.

Il regolamento stabilirà le norme di attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo.

ART. 9.

Per l'adempimento dell'obbligo di assicurazione di cui agli articoli 1 e 2, il contratto deve essere stipulato per le somme non inferiori a quelle stabilite nell'allegato alla presente legge.

Con decreto del Presidente della Repubblica, da emanarsi su proposta del Ministro per l'industria, il commercio e l'artigianato, potranno, quando se ne ravvisi la necessità, essere variate le somme di cui all'allegato predetto, tenuto conto delle risultanze dell'assicurazione obbligatoria, nonché dell'indice generale dei prezzi di mercato o di quello delle retribuzioni desunti dalle rilevazioni dell'Istituto centrale di statistica.

CAPO II.

DELL'ESERCIZIO DELL'ASSICURAZIONE

ART. 10.

L'assicurazione obbligatoria può essere stipulata con qualsiasi impresa autorizzata all'esercizio dell'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli, a norma del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449.

ART. 11.

Ogni impresa deve sottoporre alla preventiva approvazione del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato le tariffe dei premi e le condizioni generali di polizza relative all'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli, per ogni tipo di rischio da essa derivante.

Le tariffe devono essere formate in base alla valutazione dei rischi e dei necessari caricamenti, secondo le modalità e con i criteri che saranno stabiliti dal regolamento. Nello stesso regolamento saranno indicati i criteri in base ai quali le imprese potranno prevedere variazioni dei premi stabiliti nelle tariffe in caso di aggravamento o diminuzione dei rischi nonché determinare condizioni e premi da applicare per l'assicurazione dei rischi non contemplati nelle tariffe approvate o che rivestano, per qualsiasi causa, sia soggettiva che oggettiva, carattere di particolarità o di eccezionalità.

Le tariffe e le condizioni generali di polizza, nonché le successive modifiche, sono approvate con decreto del Ministro per l'industria, il commercio e l'artigianato da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale*.

Il Ministro per l'industria, il commercio e l'artigianato, nel caso che le tariffe non possano essere approvate per difetto dei prescritti requisiti tecnici, stabilisce, con proprio decreto, altre tariffe che l'impresa di assicurazione è tenuta ad adottare per un periodo non inferiore a un anno.

Lo stesso Ministro può chiedere alle imprese di modificare, entro un termine da esso fissato e comunque non inferiore a 30 giorni, le tariffe approvate qualora, posteriormente alla loro approvazione, si siano verificate sensibili variazioni dei rischi cui si riferisce l'obbligo di assicurazione previsto dalla presente legge. Qualora l'impresa interessata non ottemperi alla richiesta, il Ministro provvede con decreto a stabilire la nuova tariffa che la impresa stessa dovrà applicare.

Le tariffe stabilite ai sensi del quarto e quinto comma del presente articolo sono inserite di diritto nei contratti di assicurazione con decorrenza dalla prima scadenza di premio successiva alla data di pubblicazione del relativo decreto nella *Gazzetta Ufficiale* e comunque dal 365° giorno successivo alla pubblicazione stessa.

Le imprese sono tenute ad accettare, secondo le condizioni generali di polizza e le tariffe approvate o stabilite dal Ministro per l'industria, il commercio e l'artigianato, le proposte per l'assicurazione obbligatoria che siano loro presentate in conformità della presente legge.

ART. 12.

L'articolo 60 del testo unico delle leggi sull'esercizio delle assicurazioni private, approvato con decreto del Presidente della Re-

pubblica 13 febbraio 1959, n. 449, è sostituito dal seguente:

« *Riserva premi e riserva sinistri*). —

Le imprese di assicurazione e di riassicurazione nazionali ed estere hanno l'obbligo di costituire la riserva dei premi per i rischi diversi da quelli sulla vita che sono in corso alla fine di ogni esercizio, iscrivendo nel bilancio l'importo delle frazioni di premio di competenza degli esercizi successivi e quello delle annualità dei premi pagati anticipatamente per gli anni futuri.

Le stesse imprese debbono inoltre costituire alla fine di ogni esercizio la riserva sinistri, iscrivendo nel bilancio l'ammontare complessivo delle somme che, in base a una prudente valutazione tecnica, risultino necessarie per far fronte al pagamento dei sinistri avvenuti nell'esercizio stesso o in quelli precedenti e non ancora liquidati.

È data facoltà di calcolare il riporto dei premi, quando esso non venga stabilito per ogni contratto secondo le rispettive scadenze, in misura media non inferiore al 35 per cento dei premi lordi relativi ai rischi assunti nell'esercizio. Tale aliquota è elevata alla misura minima del 40 per cento per i rischi della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli ed è ridotta alla misura minima del 15 per cento per i rischi di breve durata da determinarsi secondo i criteri stabiliti dal regolamento.

Il Ministro per l'industria, il commercio e l'artigianato può stabilire, con proprio decreto da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale*, modalità particolari per la determinazione della riserva dei premi per i rischi in corso quando questa non sia calcolata per ogni contratto.

Il bilancio della gestione italiana deve recare iscritte, fra gli elementi dell'attivo, disponibilità patrimoniali, di natura reale o di sicuro e pronto realizzo, per un ammontare non inferiore all'importo della riserva premi per i rischi in corso e della riserva sinistri. Possono essere comprese fra le predette disponibilità anche le attività vincolate a cauzione ai sensi dell'articolo 42 ».

ART. 13.

Il regolamento di esecuzione stabilirà le modalità per la valutazione della riserva per sinistri avvenuti e non ancora liquidati alla fine dell'esercizio, che le imprese debbono co-

stituire per le assicurazioni della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli.

ART. 14.

Il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato provvede alla valutazione e approvazione delle tariffe premi presentate dalle imprese, o alla formazione di altre tariffe nei casi previsti dall'articolo 11, sulla base delle risultanze della rilevazione statistica annuale dei rischi assunti dalle imprese, dei sinistri verificatisi o di ogni altro elemento utile alla conoscenza dell'andamento dell'assicurazione della responsabilità civile per danni causati dalla circolazione dei veicoli.

Ai fini di tale rilevazione, una quota pari al 2 per cento di tutti i rischi assunti dalle imprese per l'assicurazione predetta viene immessa in un conto consortile, da tenersi dall'Istituto nazionale delle assicurazioni per conto comune delle imprese stesse, secondo i criteri e con gli effetti che saranno stabiliti dal regolamento di esecuzione. L'Istituto nazionale delle assicurazioni, al termine di ogni esercizio, comunica al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato tutti i dati desumibili dalla gestione del conto consortile, che possono essere utilizzati per gli scopi di cui al primo comma.

ART. 15.

Per l'esercizio dell'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli, la cauzione stabilita dall'articolo 40 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449 è raggugliata, alla fine di ogni esercizio, al 50 per cento dei premi lordi dell'esercizio scaduto inerenti ai contratti stipulati nell'esercizio stesso o anteriormente, escluse le imposte a carico degli assicurati.

ART. 16.

L'autorizzazione a esercitare l'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli può essere revocata quando le imprese:

1) non provvedano a costituire, vincolare o integrare la cauzione dovuta ai sensi degli articoli 15 e 37 della presente legge o a costituire le riserve tecniche di cui all'articolo 60 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449, modificato con l'articolo 12 della presente legge;

2) non presentino per la prescritta approvazione ministeriale le tariffe e le condizioni generali di polizza ovvero concludano contratti di assicurazione in base a tariffe e condizioni generali diverse da quelle approvate o stabilite dal Ministro per l'industria, il commercio e l'artigianato;

3) rifiutino proposte per l'assicurazione obbligatoria che siano loro presentate in conformità della presente legge;

4) non osservino l'obbligo di cui all'articolo 14, comma secondo, o facciano al riguardo comunicazioni difformi dal vero;

5) omettano o ritardino ingiustificatamente l'adempimento di quanto prescritto negli articoli 19, 30 e 31.

La revoca dell'autorizzazione è disposta con decreto del Ministro per l'industria, il commercio e l'artigianato, sentita la Commissione consultiva per le assicurazioni private. Dalla data della pubblicazione del decreto, l'impresa deve limitare la sua attività alla gestione dei contratti in corso e non può stipulare nuovi contratti né rinnovare quelli esistenti.

È fatta salva l'applicazione di tutte le altre sanzioni previste dal testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449.

ART. 17.

In caso di trasferimento volontario del portafoglio afferente l'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli, l'impresa cedente deve sottoporre all'approvazione del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, le relative deliberazioni e convenzioni.

L'approvazione è data con decreto del Ministro per l'industria, il commercio e l'artigianato da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale*.

Sino alla pubblicazione del decreto, i danneggiati per sinistri possono agire, ai sensi dell'articolo 18, comma primo, nei confronti dell'impresa assicuratrice cedente, mentre questa è tenuta, se richiesta, a curare per conto dell'impresa subentrante la rinnovazione dei contratti di assicurazione che giungano a scadenza.

Il trasferimento del portafoglio non è causa di scioglimento dei contratti di assicurazione.

Le disposizioni di cui ai commi precedenti si applicano anche in caso di fusione o di concentrazione di azienda mediante apporto in altra impresa dell'intero portafoglio.

La fusione o la concentrazione non possono essere approvate se non ricorrano le condizioni di cui all'articolo 128 del regolamento approvato con regio decreto 4 gennaio 1925, n. 63.

CAPO III.

DEL RISARCIMENTO DEL DANNO

ART. 18.

Il danneggiato per sinistro causato dalla circolazione di un veicolo o di un natante di cui agli articoli 1 e 2 ha azione diretta per il risarcimento del danno nei confronti dell'assicuratore, entro i limiti delle somme per le quali è stata stipulata l'assicurazione.

Fino alle somme minime per cui è obbligatoria l'assicurazione, indicate nell'allegato alla presente legge, l'assicuratore non può opporre al danneggiato, che agisce direttamente nei suoi confronti, eccezioni derivanti dal contratto, né clausole che prevedano l'eventuale contributo dell'assicurato al risarcimento del danno. L'assicuratore ha tuttavia diritto di rivalsa verso l'assicurato nella misura in cui avrebbe avuto contrattualmente diritto di rifiutare o ridurre la propria prestazione.

ART. 19.

È costituito presso l'Istituto nazionale delle assicurazioni un « Fondo di garanzia per le vittime della strada », per il risarcimento dei danni causati dalla circolazione dei veicoli o dei natanti di cui agli articoli 1 e 2 nei casi in cui:

- a) il sinistro sia stato cagionato da veicolo o natante non identificato;
- b) il veicolo o natante non risulti coperto da assicurazione a norma della presente legge;
- c) il veicolo o natante risulti assicurato, con polizza facente parte del portafoglio italiano, presso una impresa la quale, al momento del sinistro, si trovi in stato di liquidazione coatta con dichiarazione di insolvenza, o vi venga posta successivamente.

Nelle ipotesi di cui alle lettere a) e b), il risarcimento è dovuto solo per i danni alle persone. Nella ipotesi di cui alla lettera c) è dovuto il risarcimento per i danni alle persone nonché per i danni alle cose il cui ammontare sia superiore a lire 100.000.

La liquidazione dei danni è effettuata dall'impresa designata a norma del successivo articolo 20 per il territorio in cui il sinistro è avvenuto.

L'eventuale azione per il risarcimento del danno deve essere esercitata nei confronti della stessa impresa.

L'Istituto nazionale delle assicurazioni, gestione autonoma del « Fondo di garanzia per

le vittime della strada », può intervenire nel processo, anche in grado di appello.

ART. 20.

Il « Fondo di garanzia per le vittime della strada » è gestito sotto il controllo del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dall'Istituto nazionale delle assicurazioni, a mezzo del proprio Consiglio di amministrazione, con la collaborazione di un comitato, composto di rappresentanti del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, del Ministero del tesoro, dell'Istituto nazionale delle assicurazioni, delle imprese di assicurazione e degli utenti di autoveicoli, secondo le modalità che saranno determinate nel regolamento di esecuzione della presente legge. Il Comitato è presieduto dal presidente dell'Istituto o, in sua vece, dal direttore generale.

Il Ministro per l'industria, il commercio e l'artigianato, con decreto da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale*, designa per ogni regione, o per gruppi di regioni, del territorio nazionale l'impresa che provvede a liquidare agli aventi diritto le somme loro dovute per i sinistri di cui al precedente articolo, comma primo, lettere *a)* e *b)*, verificatisi nel territorio di sua competenza nel triennio successivo alla data di pubblicazione del decreto o alla diversa data indicata nel decreto stesso.

L'impresa designata deve provvedere anche per i sinistri verificatisi oltre la scadenza del triennio, fino alla pubblicazione del decreto che designi altra impresa.

Nel caso previsto nel comma primo, lettera *c)* del precedente articolo, debbono provvedere alla liquidazione dei danni da sinistri le imprese che risultino territorialmente designate alla data di pubblicazione del decreto che dispone la liquidazione coatta.

Le somme anticipate dalle imprese designate, comprese le spese e al netto delle somme recuperate a norma del successivo articolo 29, saranno rimborsate dall'Istituto nazionale delle assicurazioni, gestione autonoma del « Fondo di garanzia per le vittime della strada », secondo le convenzioni che saranno stipulate fra le imprese e l'Istituto predetto e che saranno soggette all'approvazione del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

ART. 21.

Nel caso previsto alla lettera *a)* del primo comma dell'articolo 19, il danno è risarcito sol-

tanto se dal sinistro siano derivate la morte o una inabilità temporanea superiore a 90 giorni, o una inabilità permanente superiore al 20 per cento, con il massimo di lire 5 milioni per ogni persona sinistrata nel limite di lire 15 milioni per ogni sinistro.

La percentuale di inabilità permanente, la qualifica di vivente a carico e la percentuale di reddito del sinistrato da calcolare a favore di ciascuno dei viventi a carico, sono determinate in base alle norme del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1965, n. 1124, recante il testo unico delle disposizioni per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali.

Quando per il calcolo dell'indennizzo debba essere preso in considerazione il reddito del danneggiato, il reddito stesso non può essere determinato in misura superiore a quella del reddito lordo denunciato dal danneggiato o accertato a suo carico nell'anno precedente agli effetti dell'imposta complementare progressiva sul reddito o, in mancanza di denuncia o accertamento per tale imposta, al minimo imponibile determinato ai sensi dell'articolo 130 del testo unico delle leggi sulle imposte dirette approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 gennaio 1958, n. 645. Nel calcolo vanno compresi anche i redditi esenti, per legge, dall'imposta.

Nei casi previsti dalle lettere *b)* e *c)* del primo comma dell'articolo 19, il danno è risarcito nei limiti dei massimali indicati nell'allegato alla presente legge per i veicoli della categoria cui appartiene il mezzo che ha causato il danno.

ART. 22.

Nessuna azione per il risarcimento di danni causati dalla circolazione dei veicoli o dei natanti di cui agli articoli 1 e 2 è proponibile prima che siano decorsi novanta giorni da quello in cui sia stata data comunicazione del sinistro, a mezzo lettera raccomandata con avviso di ricevimento all'assicuratore o, nelle ipotesi previste dall'articolo 19, comma primo, lettera *a)* e *b)*, all'impresa designata a norma dell'articolo 20 o all'Istituto nazionale delle assicurazioni, gestione autonoma del « Fondo di garanzia per le vittime della strada ». Il danneggiato che, nella ipotesi prevista dall'articolo 19, comma primo, lettera *a)*, abbia dato comunicazione del sinistro all'impresa designata o all'Istituto predetto, non è tenuto a rinnovare la comunicazione stessa

qualora successivamente venga identificato l'assicuratore del responsabile.

Nell'ipotesi prevista dall'articolo 19, comma primo, lettera *a*), il danneggiato, per poter agire contro l'impresa designata, deve inoltre dare la prova di avere denunciato il sinistro entro cinque giorni da quello in cui esso è avvenuto o egli ne abbia avuto conoscenza, all'autorità giudiziaria o agli organi di polizia giudiziaria, salvo che il danno sia conseguente a un reato perseguibile d'ufficio. La prova è data mediante esibizione di copia della denuncia, rilasciata dall'ufficio al quale è stata presentata.

ART. 23.

Il danneggiato che agisce contro l'assicuratore o contro l'impresa designata può convenirli, oltre che dinanzi ai fori previsti negli articoli 19 e 20 del codice di procedura civile, anche davanti al giudice del luogo in cui ha sede la agenzia presso la quale è stato stipulato il contratto di assicurazione, pure se in tale sede non vi sia un rappresentante autorizzato a stare in giudizio.

Nel giudizio promosso contro l'assicuratore, a norma dell'articolo 18, comma primo, della presente legge, deve essere chiamato nel processo anche il responsabile del danno. Nel caso previsto alla lettera *b*) del primo comma dell'articolo 19 deve essere convenuto in giudizio anche il responsabile del danno. Parimenti nel giudizio promosso ai sensi della lettera *c*) del primo comma dello stesso articolo 19 deve essere convenuto in giudizio anche il commissario liquidatore dell'impresa assicuratrice.

ART. 24.

Nel corso del giudizio di primo grado, il danneggiato o i suoi eredi che, a causa del sinistro, vengano a trovarsi in stato di bisogno o siano minacciati da un pregiudizio imminente e irreparabile, possono chiedere che sia loro assegnata una somma da imputarsi nella liquidazione definitiva del danno.

Il giudice istruttore civile o penale, sentite le parti, qualora da un sommario accertamento risultino gravi elementi di responsabilità a carico del conducente, può con ordinanza immediatamente esecutiva, provvedere all'assegnazione della somma ai sensi del primo comma, nei limiti della presumibile entità del risarcimento che sarà liquidato con la sentenza. Se la causa civile è sospesa ai sensi dell'articolo 3, comma secondo, del codice di

procedura penale, l'istanza è proposta al Presidente del tribunale o al pretore, dinanzi al quale è pendente la causa stessa.

L'istanza può essere ripetuta nel corso del giudizio.

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

ART. 25.

Le sentenze ottenute dal danneggiato contro l'assicuratore prima che sia intervenuto nei confronti del medesimo il provvedimento di liquidazione coatta con dichiarazione dello stato di insolvenza sono opponibili, se passate in giudicato, alla impresa designata per il risarcimento del danno a norma dell'articolo 20, entro i limiti di risarcibilità fissati dall'articolo 21, ultimo comma.

Se il provvedimento di cui al precedente comma interviene in corso di giudizio e questo prosegue nei confronti dell'impresa in liquidazione coatta, le pronunce relative sono opponibili, entro i limiti di risarcibilità fissati dall'articolo 21, ultimo comma, alla impresa designata a condizione che la pendenza del giudizio le sia stata comunicata da chi vi abbia interesse con atto notificato a mezzo di ufficiale giudiziario.

L'impresa designata può intervenire volontariamente nel processo, anche in grado di appello, proponendo, nella comparsa di costituzione, le istanze, difese e prove che ritiene di suo interesse.

ART. 26.

L'azione diretta che spetta al danneggiato nei confronti dell'assicuratore a norma dell'articolo 18, primo comma, e quella che spetta al danneggiato nei confronti della impresa designata a norma dell'articolo 20, nei casi previsti nel primo comma dell'articolo 19, lettere *a*) e *b*), sono soggette al termine di prescrizione cui sarebbe soggetta l'azione verso il responsabile.

L'azione che spetta al danneggiato contro l'impresa designata a norma dell'articolo 20, nel caso previsto al primo comma dell'articolo 19, lettera *c*), è proponibile fino a che non sia prescritta l'azione nei confronti della impresa posta in liquidazione coatta.

ART. 27.

Qualora vi siano più persone danneggiate nello stesso sinistro e il risarcimento dovuto dal responsabile superi le somme assicurate,

i diritti delle persone danneggiate nei confronti dell'assicuratore o dell'impresa designata a norma dell'articolo 20, sono proporzionalmente ridotti fino alla concorrenza delle somme assicurate o rispettivamente di quelle indicate nell'articolo 21.

L'assicuratore o l'impresa designata a norma dell'articolo 20 che, ignorando l'esistenza di altre persone danneggiate, ha pagato ad alcuna di esse una somma superiore alla quota spettante, non risponde verso le altre persone danneggiate fino alla concorrenza della somma versata, salva l'azione degli interessati per il recupero delle somme indebitamente percepite ai fini della ripartizione in conformità del primo comma del presente articolo.

ART. 28.

Le somme dovute dall'assicuratore o dall'impresa designata a norma dell'articolo 20 al danneggiato per:

- 1) spese di trasporto a un vicino ospedale o ambulatorio di pronto soccorso pubblico o privato o al domicilio;
- 2) spese di medicazione;
- 3) spese di ospedalità;
- 4) spese mediche e farmaceutiche;
- 5) spese funerarie;

qualora siano state anticipate da pubblici ospedali o da altri enti pubblici debbono, se non garantite da altra assicurazione obbligatoria, essere corrisposte direttamente a coloro che le hanno anticipate, purché essi ne facciano richiesta prima che sia stato pagato il risarcimento al danneggiato.

Qualora il danneggiato sia assistito da assicurazione sociale obbligatoria, l'ente gestore dell'assicurazione sociale ha diritto di ottenere direttamente dall'assicuratore del responsabile o dall'impresa designata a norma dell'articolo 20 il rimborso delle spese sostenute per le prestazioni erogate al danneggiato ai sensi delle leggi e dei regolamenti che disciplinano detta assicurazione, sempreché non sia già stato pagato il risarcimento al danneggiato, con l'osservanza degli adempimenti prescritti nei due commi successivi.

Prima di provvedere alla liquidazione del danno, l'assicuratore del responsabile o l'impresa designata a norma dell'articolo 20 sono tenuti a richiedere al danneggiato una dichiarazione attestante, che lo stesso non ha diritto ad alcuna prestazione da parte di istituti che gestiscono assicurazioni sociali obbligatorie. Ove il danneggiato dichiari di avere diritto a

tali prestazioni, l'assicuratore o l'impresa designata a norma dell'articolo 20 sono tenuti a darne comunicazione al competente ente di assicurazione sociale e potranno procedere alla liquidazione del danno solo previo accantonamento di una somma idonea a coprire il credito dell'ente per le prestazioni erogate o da erogare.

Trascorsi 45 giorni dalla comunicazione di cui al precedente comma senza che l'istituto di assicurazione abbia dichiarato di volersi surrogare nei diritti del danneggiato, l'assicuratore del responsabile o l'impresa designata a norma dell'articolo 20 potranno disporre la liquidazione definitiva in favore del danneggiato.

ART. 29.

L'impresa designata che, anche in via di transazione, ha risarcito il danno nei casi previsti nel primo comma dell'articolo 19, lettere *a)* e *b)*, ha azione di regresso nei confronti dei responsabili del sinistro per il recupero dell'indennizzo pagato nonché dei relativi interessi e spese.

Nel caso previsto alla lettera *c)* del primo comma dell'articolo 19, l'impresa che, anche in via di transazione, ha risarcito il danno è surrogata, per l'importo pagato, nei diritti sia dell'assicurato che del danneggiato verso l'impresa posta in liquidazione coatta con gli stessi privilegi stabiliti dalla legge a favore dei medesimi.

ART. 30.

Le imprese designate a norma dell'articolo 20 debbono tenere separata gestione dei sinistri di cui all'articolo 19. Alla fine di ciascun semestre dell'esercizio esse debbono trasmettere all'Istituto nazionale delle assicurazioni, gestione autonoma del « Fondo di garanzia per le vittime della strada », un rendiconto degli oneri sostenuti nel semestre stesso per pagamento di danni derivanti da sinistri e relative spese di gestione, redatto in conformità delle norme che saranno stabilite con il regolamento di esecuzione.

Le imprese stesse debbono altresì, alla fine di ogni esercizio, comunicare all'Istituto nazionale delle assicurazioni, gestione autonoma del « Fondo di garanzia per le vittime della strada », l'ammontare dei danni derivanti da sinistri liquidati e non ancora pagati, nonché il presumibile ammontare dei danni da sinistri denunciati e non ancora liquidati.

Le gestioni separate di cui al primo comma sono sottoposte alla vigilanza del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, il quale potrà adottare tutti i provvedimenti eventualmente necessari, compresa la sostituzione dell'impresa designata.

ART. 31.

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'Istituto nazionale delle assicurazioni, gestione autonoma del « Fondo di garanzia per le vittime della strada », con le modalità che saranno stabilite nel regolamento di esecuzione, un contributo da stabilirsi in una percentuale del premio incassato per ciascun contratto relativo alle predette assicurazioni.

La misura del contributo è determinata annualmente, nel limite massimo del 3 per cento, con decreto del Ministro per l'industria, il commercio e l'artigianato, tenuto conto dei risultati della gestione dei sinistri di cui all'articolo 19.

Per la determinazione del contributo di cui al precedente comma l'Istituto nazionale delle assicurazioni, gestione autonoma del « Fondo di garanzia per le vittime della strada », è tenuto a trasmettere ogni anno al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato un rendiconto della gestione riferito all'anno precedente, secondo le norme che saranno stabilite nel regolamento di esecuzione della presente legge.

Nel primo anno di applicazione della presente legge il contributo predetto è stabilito nella misura del 3 per cento dei premi incassati risultanti dall'ultimo bilancio approvato.

CAPO IV

DISPOSIZIONI PENALI

ART. 32.

Chiunque pone in circolazione veicoli o natanti di cui agli articoli 1 e 2 o consente alla circolazione dei medesimi senza che i veicoli o i natanti siano coperti dall'assicurazione a norma della presente legge, è punito con la ammenda fino a lire 300.000 e con l'arresto fino a 3 mesi.

Il conducente di un veicolo o di un natante per il quale sia stato adempiuto all'obbligo di assicurazione, che circoli senza essere munito del certificato di assicurazione o senza tenere

esposto il contrassegno in modo ben visibile e nel posto prescritto, è punito con la sanzione amministrativa da lire 1.000 a lire 10.000.

Per l'illecito amministrativo previsto nel comma precedente è ammesso il pagamento in misura ridotta a norma dell'articolo 5 della legge 3 maggio 1967, n. 317, contenente modificazioni al sistema sanzionatorio in tema di circolazione stradale e delle norme dei regolamenti locali.

ART. 33.

L'accertamento delle violazioni alle norme della presente legge è anche demandato agli organi indicati nell'articolo 137 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, che approva il testo unico delle norme sulla circolazione stradale e nell'articolo 38 del decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, che approva il testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche.

CAPO V .

DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

ART. 34.

I contratti di assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli, in vigore alla data di decorrenza dell'obbligo dell'assicurazione, debbono essere adeguati, con effetto da tale data, alle disposizioni della presente legge cui divengono soggetti. L'assicurato è tenuto, ove occorra, a corrispondere il relativo maggior premio.

ART. 35.

Le imprese che alla data di pubblicazione del regolamento di esecuzione della presente legge esercitano nel territorio della Repubblica l'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli, debbono costituire e vincolare una cauzione iniziale aggiuntiva a quella prescritta dall'articolo 40 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449, raggugliata al 10 per cento dei premi lordi dell'ultimo esercizio per il quale è stato approvato il bilancio, inerenti alle predette assicurazioni stipulate nell'esercizio stesso o anteriormente, escluse le imposte a carico degli assicurati.

La cauzione aggiuntiva di cui al comma precedente è computabile ai fini della costituzione della cauzione di cui all'articolo 15.

ART. 36.

Le assicurazioni della responsabilità civile per danni causati dalla circolazione dei veicoli sono soggette alla imposta sui premi stabilita dalla legge 29 ottobre 1961, n. 1216, nella misura proporzionale di lire 5 per ogni cento lire del premio e degli accessori. Tale misura resta ferma anche nel caso in cui con lo stesso contratto siano assicurati, insieme al rischio della responsabilità civile, anche altri rischi inerenti al veicolo o al natante o ai danni causati dalla loro circolazione.

Per le quietanze inerenti al pagamento di somme in dipendenza di contratti di assicurazione di cui al precedente comma, rilasciate all'impresa assicuratrice dall'assicurato o dal danneggiato o loro aventi causa, anche se risultanti da atto formale o aventi effetto transattivo e anche se comprensive, oltre che dell'indennizzo, di spese e competenze legali e di altri diritti accessori previsti dalla polizza, restano ferme le disposizioni dell'articolo 16 della legge 29 ottobre 1961, n. 1216.

Tutte le operazioni e gli atti necessari per il pagamento dei risarcimenti corrisposti a norma dell'articolo 19, nonché quelli inerenti ai rapporti fra l'Istituto nazionale delle assicurazioni, gestione autonoma del « Fondo di garanzia per le vittime della strada » e le imprese assicuratrici, sono esenti da qualsiasi tassa e imposta indiretta sugli affari e dalla formalità della registrazione.

ART. 37.

Gli aventi diritto a risarcimento nei confronti di assicurati presso imprese che, alla data di pubblicazione della presente legge o a quella in cui essa entra in vigore, si trovino in stato di liquidazione coatta con dichiarazione di insolvenza, possono agire nei confronti delle imprese designate a norma dell'articolo 20 per conseguire, nei limiti del contratto di assicurazione e comunque non oltre i massimali indicati nell'allegato alla presente legge, la quota del credito per risarcimento ammesso al passivo che, rispetto a detti limiti, non sia stata soddisfatta in sede di ripartizione dell'attivo dell'impresa in liquidazione coatta.

Non possono avvalersi delle disposizioni di cui al precedente comma gli aventi diritto al risarcimento per danni a cose o animali il cui credito non superi l'importo di lire 100.000.

ART. 38.

Presso il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato è istituita la Direzione

ne generale delle assicurazioni private e di interesse collettivo con i compiti e le funzioni già, svolte dall'Ispettorato delle assicurazioni private istituito con decreto luogotenenziale 23 febbraio 1946, n. 223. A tal fine è disposto l'aumento di un posto nell'organico dei Direttori generali del ruolo dell'Amministrazione centrale del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Con decreto del Presidente della Repubblica, da emanare entro 180 giorni dalla pubblicazione della presente legge, su proposta del Ministro per l'industria, il commercio e l'artigianato, di concerto con il Ministro per il tesoro, sarà provveduto alla istituzione di un ruolo tecnico ispettivo delle assicurazioni private e di interesse collettivo, il cui organico non potrà superare 30 unità, da ripartire nelle qualifiche delle carriere direttive e di concetto.

All'onere derivante dalla istituzione della Direzione generale e del ruolo ispettivo di cui ai commi precedenti, sarà provveduto con le maggiori entrate del contributo di vigilanza, di cui all'articolo 67 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449. A tale scopo la misura massima di detto contributo è elevata all'1,25 per mille dei premi incassati dalle imprese in ciascun esercizio.

ART. 39.

Il Governo è delegato a emanare, entro un anno dalla pubblicazione della presente legge, norme intese a modificare e integrare il testo unico delle leggi sull'esercizio delle assicurazioni private, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449, allo scopo di:

1) rafforzare le condizioni alle quali è subordinata l'autorizzazione all'esercizio dell'industria, al fine di garantire una migliore e più sicura gestione delle imprese;

2) introdurre misure particolari di tempestivo e graduale intervento dell'autorità di vigilanza in caso di irregolare funzionamento dell'impresa, al fine di promuovere il risanamento della gestione, anche mediante il concorso degli interessati e il trasferimento d'ufficio del portafoglio ad imprese in stato di regolare funzionamento;

3) aggiornare le disposizioni che disciplinano il divieto di assunzione di nuovi affari, la revoca della autorizzazione e la liquidazione coatta delle imprese di assicurazione, coordinandole con le disposizioni di cui al regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, e con quelle della presente legge.

ART. 40.

Il regolamento di esecuzione sarà emanato con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per l'industria, il commercio e l'artigianato, di concerto con i Ministri per la grazia e la giustizia e per i trasporti e l'aviazione civile.

Il regolamento stesso potrà prevedere, per le infrazioni alle sue norme, sanzioni amministrative da lire 1.000 a lire 50.000.

ART. 41.

Le disposizioni della presente legge, esclusi il presente articolo e gli articoli 38 e 39, si applicano a decorrere dal 180° giorno successivo a quello della pubblicazione del regolamento di esecuzione, salvo quelle di cui agli articoli 11, primo, secondo, terzo, quarto, quinto e sesto comma; 12; 14, primo comma; 15; 16, primo comma nn. 1 e 2, secondo e terzo comma; 17; 20; 31 e 35, le quali si applicano dal giorno della pubblicazione del regolamento stesso.

Le imprese autorizzate all'esercizio dell'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli, in esercizio alla data di pubblicazione del regolamento di esecuzione della presente legge, debbono, per poter continuare la loro attività in questo ramo, provvedere agli adempimenti di cui agli articoli 11, primo comma e 35, entro il 60° giorno da tale data.

Nella prima applicazione dell'articolo 11 le imprese debbono presentare al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, unitamente alle tariffe dei premi e alle condizioni generali di polizza, gli elementi statistici e tecnici indicati nell'articolo 14, comma primo.

ALLEGATO

TABELLA DEI MINIMI DI GARANZIA PER L'ASSICURAZIONE OBBLIGATORIA
STABILITI AI SENSI DELL'ARTICOLO 9 DELLA LEGGE

<p>a) Per i motoveicoli ad uso privato, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:</p> <p>5.500.000 per ogni sinistro, di cui lire 500 mila per le cose e gli animali, per i motoveicoli di cilindrata non superiore a 150 centimetri cubi;</p> <p>10.000.000 per ogni sinistro, di cui lire 1 milione per le cose e gli animali, per i motoveicoli di cilindrata superiore a 150 centimetri cubi;</p> <p>5.000.000 per ogni persona danneggiata.</p> <p>b) per le autovetture ad uso privato, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:</p> <p>15.000.000 per ogni sinistro, di cui lire 1 milione 500.000 per le cose e gli animali;</p> <p>5.000.000 per ogni persona danneggiata.</p> <p>c) per gli autobus ad uso privato, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:</p> <p>20.000.000 per ogni sinistro, di cui lire 2 milioni per le cose e gli animali;</p> <p>5.000.000 per ogni persona danneggiata.</p> <p>d) per le motocarrozze da noleggio o ad uso pubblico, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:</p> <p>15.000.000 per ogni sinistro, di cui lire 1 milione per le cose e gli animali;</p> <p>5.000.000 per ogni persona danneggiata.</p> <p>e) per gli autoveicoli da noleggio o ad uso pubblico, i filoveicoli e i rimorchi, destinati al trasporto di persone, nonché per gli autocarri adibiti eccezionalmente al trasporto di persone, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:</p> <p>20.000.000 (di cui lire 1.500.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicoli con numero di posti non superiore a nove;</p>	<p>40.000.000 (di cui lire 2.000.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicolo con numero di posti non superiore a venti;</p> <p>60.000.000 (di cui lire 3.000.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicoli con numero di posti non superiore a quaranta;</p> <p>80.000.000 (di cui lire 4.000.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicoli con numero di posti non superiore a sessanta;</p> <p>100.000.000 (di cui lire 5.000.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicolo con numero di di posti non superiore a cento;</p> <p>120.000.000 (di cui lire 7.000.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicolo con numero di posti oltre cento;</p> <p>5.000.000 per ogni persona danneggiata.</p> <p>f) per gli autoveicoli, i filoveicoli e i rimorchi per trasporto di cose, per trasporto promiscuo di persone e di cose, per uso speciale o per trasporti specifici, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:</p> <p>15.000.000 (di cui lire 1.500.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicolo di peso complessivo a pieno carico non superiore a 25 quintali;</p> <p>20.000.000 (di cui lire 2.000.000 per cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicolo di peso complessivo a pieno carico non superiore a settanta quintali;</p> <p>30.000.000 (di cui lire 3.000.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicolo di peso complessivo a pieno carico superiore a settanta quintali;</p> <p>5.000.000 per ogni persona danneggiata.</p>
---	--

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

g) per i trattori stradali, i carrelli e le macchine operatrici, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:

20.000.000 per ogni sinistro, di cui 2.000.000 per le cose e gli animali;

5.000.000 per ogni persona danneggiata.

h) per i motoscafi e le imbarcazioni a motore adibiti a diporto o ad uso privato, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:

5.000.000 per ogni sinistro se il motore è di cilindrata non superiore a 150 centimetri cubi o di potenza non superiore a 5 cavalli-vapore;

10.000.000 per ogni sinistro se il motore è di cilindrata non superiore a 500 centimetri cubi o di potenza non superiore a 11 cavalli-vapore;

15.000.000 per ogni sinistro se il motore è di cilindrata superiore a 500 centimetri cubi o di potenza superiore a 11 cavalli-vapore;

5.000.000 per ogni persona danneggiata.

i) per i motoscafi e le imbarcazioni a motore adibiti a servizio pubblico, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:

20.000.000 per ogni sinistro se trattasi di veicolo con numero di posti non superiore a nove;

40.000.000 per ogni sinistro se trattasi di veicolo con numero di posti non superiore a venti;

60.000.000 per ogni sinistro se trattasi di veicolo con numero di posti superiore a venti;

5.000.000 per ogni persona danneggiata.

l) per l'assicurazione prevista all'articolo 3 della legge per gare o competizioni di qualsiasi genere, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:

100.000.000 (di cui lire 10.000.000 per le cose e gli animali) nel caso di gare motociclistiche;

300.000.000 (di cui lire 20.000.000 per le cose e gli animali) nel caso di gare automobilistiche;

5.000.000 per ogni persona danneggiata.