COMMISSIONE XII

INDUSTRIA E COMMERCIO - ARTIGIANATO - COMMERCIO CON L'ESTERO

9.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 18 GIUGNO 1969

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIOLITTI

INDICE

PAG.

Congedi:

PRESIDENTE 79

Disegno e proposte di legge (*Discussione e rinvio*):

Assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti (345-*ter*);

FODERARO e CAIAZZA: Risarcimento obbligatorio del danno alle vittime della circolazione dei veicoli a motore (6);

BARCA ed altri: Costituzione di un fondo presso il Ministero del tesoro per il pagamento dei danni causati da persone assicurate presso imprese che si trovino in stato di liquidazione coatta con dichiarazione di insolvenza (652);

AMASIO ed altri: Risarcimento del danno alle vittime della circolazione dei veicoli a motore (822) 80

PRESIDENTE 80, 83, 85, 87, 88, 89

ALESI 81, 83, 86, 88

AMASIO 83, 87

ASSANTE 81, 84

PAG.

BARDOTTI 83

CALVI 82, 83, 84, 88

DE' COCCI 85, 87

DEMARCHI 83, 85, 88

ERMINERO 86, 87

LONGONI, *Relatore* . . 80, 82, 83, 85, 86, 89

MILANI 79

SCHIETROMA, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato* 82, 83, 84, 87, 88

SERVELLO 86, 88

VAGHI 85, 86, 87

La seduta comincia alle 9,35.

MILANI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Girardin, Merenda e Molè.

Discussione del disegno di legge: Assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti (345-*ter*); e delle proposte di legge Foderaro e Caiazza: Risarcimento obbligatorio del danno alle vittime della circolazione dei veicoli a motore (6); Barca ed altri: Costituzione di un fondo presso il Ministero del tesoro per il pagamento dei danni causati da persone assicurate presso imprese che si trovino in stato di liquidazione coatta con dichiarazione di insolvenza (652); Amasio ed altri: Risarcimento del danno alle vittime della circolazione dei veicoli a motore (822).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata del disegno di legge: « Assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti »; e delle proposte di legge Foderaro e Caiazza: « Risarcimento obbligatorio del danno alle vittime della circolazione dei veicoli a motore »; Barca, Malfatti Francesco, Amasio, Marmugi, Tognoni, Raffaelli, Bastianelli, Tagliaferri, Cianca, Tempia Valenta, Biagini, Beragnoli, Vespignani, Olmini, Giachini, Jacazzi, Venturoli, Arzilli e Lombardi Mauro Silvano: « Costituzione di un fondo presso il Ministero del tesoro per il pagamento dei danni causati da persone assicurate presso imprese che si trovino in stato di liquidazione coatta con dichiarazione di insolvenza »; e Amasio, Malfatti Francesco, Cataldo, Ferri Giancarlo, Bastianelli, Chinello, D'Angelo, Di Puccio, Marmugi, Maschiella, Milani, Tempia Valenta, Vecchi, Assante, Coccia, Ceravolo Sergio, Fasoli, La Bella, Napolitano Luigi, Tagliaferri e Vespignani: « Risarcimento del danno alle vittime della circolazione dei veicoli a motore ».

Abbiamo dunque ora in sede legislativa questi provvedimenti che abbiamo già esaminato in sede referente. Il passaggio in sede legislativa è stato possibile per lo stralcio della parte concernente la delega al Governo. Ritengo che possiamo considerare acquisita la discussione generale già svolta in sede referente e per condurre ordinatamente la discussione – anche in riferimento al fatto che si è in presenza di un numero rilevante di emendamenti – assumere come testo base il disegno di legge 345-*ter*.

Pongo in votazione tale proposta.

(*È approvata*).

Prima di affrontare l'articolo 1 do la parola al relatore onorevole Longoni perché comunichi alla Commissione i pareri pervenuti dalla IV, V e X Commissione.

LONGONI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, anch'io, come l'onorevole Presidente sono del parere che convenga prendere come testo base il testo governativo dati i molti emendamenti; del resto abbiamo già spiegato in modo esauriente la necessità di questa deliberazione. Come vuole la prassi e prima di entrare nel vivo degli articoli, devo dare notizia dei pareri intervenuti fino a questo momento da parte delle Commissioni interessate.

Il parere della X Commissione suona così: « Esprime parere favorevole al disegno di legge n. 345 con le seguenti osservazioni: 1) che l'assicurazione obbligatoria venga estesa anche ai ciclomotori, previa regolamentazione del problema relativo alla targatura degli stessi, e alle macchine agricole, con il particolare accorgimento, per queste ultime, di tenere conto della limitata circolazione su strade pubbliche; 2) che l'assicurazione obbligatoria venga estesa anche ai mezzi dello Stato e degli enti pubblici in genere, sia con targa civile sia con targa militare, mediante speciali forme di assicurazione a carattere collettivo forfettario; 3) che venga evitato il contrassegno comprovante la copertura assicurativa ».

Il parere della V Commissione è così formulato: « La Commissione delibera di esprimere parere favorevole sul disegno di legge n. 345. La Commissione delibera, altresì di esprimere parere favorevole anche sulle proposte di legge Barca ed altri (n. 652) e Amasio ed altri (822), rinviando per limiti di spesa ed indicazioni di copertura a quanto acquisibile in base all'articolo 38 del disegno di legge n. 345 ».

Per quanto attiene il parere della Commissione giustizia, ci è giunta notizia che stavolta esso è veramente in via di elaborazione, sia per la parte costituzionale e penale, affidata al professor Vassalli, sia per la parte civile, affidata all'onorevole Castelli. Pertanto, dato che sui primi tre articoli non ci sono osservazioni, ritengo che si possa senz'altro procedere almeno all'esame di essi, anche in assenza del parere della Commissione giustizia, al quale peraltro noi diamo molta importanza.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura dell'articolo 1 del disegno di legge 345-*ter* assunto come testo base:

« I veicoli a motore senza guida di rotaie, compresi i filoveicoli e i rimorchi, non pos-

sono 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'assicuratore 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 dei veicoli a uso privato da noleggiare con conducente, nonché dai veicoli destinati al trasporto di cose che siano eccezionalmente autorizzati al trasporto di persone ».

I deputati Assante, Amasio, Malfatti Francesco, Bastianelli, Marmugi, Maschiella, Olmini, Tempia Valenta, Vecchi hanno presentati i seguenti emendamenti:

« *Al primo comma sopprimere le parole* su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate »;

« *Al terzo comma sopprimere le parole* nonché dai veicoli destinati al trasporto di cose che siano eccezionalmente autorizzati al trasporto di persone ».

I deputati Alesi e Demarchi hanno presentato i seguenti emendamenti:

« *Al primo comma sostituire le parole*: secondo le disposizioni della presente legge, dall'assicurazione *con le parole*: dalla speciale assicurazione obbligatoria stipulata secondo uno schema di contratto-tipo compilato a norma di regolamento, in modo da contenere le clausole indispensabili che risultassero obbligatorie ai sensi della presente legge o da altra assicurazione considerata equivalente »;

« *Aggiungere al primo comma il seguente comma*: Si considera equivalente ogni assicurazione implicitamente comprensiva delle garanzie derivanti dalle clausole obbligatorie e risultanti dalla presente legge ».

ASSANTE. Abbiamo presentato gli emendamenti perché la giurisprudenza in proposito è stata sempre oscillante in merito alle parole « strade di uso pubblico » o « aree di uso pubblico ». Per esempio, l'area di un distributore di benzina in un primo momento era stata considerata « area privata »; successivamente si cominciò a riconoscere il fatto che essa, anche trattandosi di area privata, è però soggetta a pubblico transito; poi si è equiparato questo tipo di area a quella destinata ad uso pubblico. Recentemente la giurisprudenza ha adottato lo stesso criterio per quanto riguarda gli spazi destinati ai complessi residenziali chiusi ed ha ritenuto che anche la circolazione che avviene in queste aree debba considerarsi pubblica. Quindi il problema è questo: possiamo noi fare affidamento, per quanto concerne la definizione di « area di uso pubblico », ad una giurisprudenza così mutevole? Pensiamo, per esempio, ai *campings*: se succede un incidente in un *camping*, l'assicurazione scatta o no? Oppure alle aree industriali che sono pure spesso frequentate da molti veicoli: sono queste aree da considerarsi private o di uso pubblico? È evidente che se venissero considerate private, l'assicurazione non avrebbe valore e quindi la polizza sarebbe inoperante. È per questo motivo che noi abbiamo chiesto di sopprimere le parole « su strade di uso pubblico o su aree a questo equiparate », ritenendo sempre valida l'assicurazione allorché si verifichi un incidente, indipendentemente che si tratti di aree pubbliche o private.

Per quanto riguarda la soppressione della parte del terzo comma, dalle parole « dai veicoli destinati » fino alla fine del comma, essa è motivata dalla esigenza di non porre limitazioni. Conformemente alla Convenzione europea del 20 aprile 1959 e al Trattato del Benelux, che prevedono la estensione obbligatoria dell'assicurazione ai trasportati a qualsiasi titolo, noi riteniamo che sia da accogliere anche da parte nostra questo criterio, non limitando questa garenzia soltanto alle persone trasportate con veicoli di uso pubblico o da noleggiare con conducente, nonché con veicoli destinati al trasporto di cose che siano eccezionalmente autorizzati al trasporto di di persone. Noi riteniamo garentire, conformemente ai trattati, tutti i trasportati, indipendentemente dalla natura del veicolo.

ALESI. L'emendamento che noi proponiamo all'articolo 1 ha riflessi anche sugli articoli 11 e 16. Questo emendamento risponde al principio di porre due tipi di assicurazione: uno obbligatorio, l'altro facoltativo e libero. Evidentemente anche in quello libero debbono essere garentite le norme previste dal contratto obbligatorio. Questi due tipi di assicurazione ci sembrano necessari proprio per non far soggiacere oltre un certo limite al regime pubblicistico ogni tipo di contratto ed ogni forma di assicurazione. Due forme di assicurazione,

quindi, anche se quella facoltativa deve rispondere alle condizioni minime previste nell'altro contratto.

LONGONI, *Relatore*. Vorrei pregare gli onorevoli colleghi di ritirare i loro emendamenti. Il collega Assante dice giustamente che la giurisprudenza in materia qualche volta ha delle posizioni diverse. Ma è anche certo che la giurisprudenza ha deciso che i distributori di benzina, le zone residenziali, i *campings*, sono compresi nell'uso pubblico e pertanto il parere del relatore è che non si può accettare la proposta di sopprimere dal primo comma le parole « su strade di uso pubblico o su aree a questo equiparate ». Questa delimitazione infatti comprende, estendendola, la sfera di applicazione delle norme sulla circolazione stradale come risulta dagli articoli 1 e 2 del codice della strada e dal Decreto presidenziale del 15 giugno 1959, n. 393. È d'altra parte chiaro che non può esservi l'obbligo dell'assicurazione per la responsabilità civile ex articolo 2054 del Codice civile che in gran parte attiene all'inosservanza delle norme del Testo unico, in base alle quali eventuali responsabilità vanno valutate secondo i princìpi generali. Il parere del relatore è quindi contrario.

Quanto al primo emendamento degli onorevoli Alesi e De Marchi, la sua introduzione non sembra necessaria se si rileva quanto detto all'articolo 11 di questo stesso disegno di legge: l'autorità di vigilanza deve preventivamente approvare non soltanto le tariffe dei prezzi, ma anche le condizioni generali. È evidente quindi che sarà il Ministero che si renderà interprete delle preoccupazioni alle quali si è ispirato l'emendamento. Per quanto riguarda l'emendamento aggiuntivo degli stessi proponenti valgono le stesse considerazioni svolte per l'emendamento che prima ho consigliato di ritirare. Sul terzo comma v'è l'emendamento soppressivo Assante, Amasio ed altri: le stesse ragioni che configurano il titolo della responsabilità basata sulle norme dell'articolo 2054 del Codice civile non consentono di accoglierlo, poiché esso è diretto ad includere il risarcimento dei danni – ed il fatto è di assai vasta portata – per qualsiasi persona trasportata dal veicolo. In questo modo si verrebbe ad estendere il risarcimento dei danni a persone trasportate a titolo di cortesia e per le quali la giurisprudenza ha già a suo tempo stabilito il principio che non si applica l'articolo 2054 del Codice civile. Per tutte queste considerazioni pregherei i colleghi Amasio ed Assante di ritirare il loro emendamento, proprio per la chiarezza della nostra discussione, in quanto esso potrebbe essere interpretato dalla giurisprudenza con quell'incertezza della quale abbiamo già parlato. Comunque il parere del relatore è contrario.

SCHIETROMA, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Per quanto riguarda l'emendamento Alesi e De Marchi mi riporto a quello che ha detto il relatore. Quindi il parere del Governo non può che essere contrario. Per quanto riguarda le preoccupazioni del collega Assante che ha suggerito la soppressione delle parole « sulle strade per uso pubblico... », direi che proprio se togliamo questa specificazione dovremmo di nuovo affidarci alla giurisprudenza, mentre nella specificazione è recepita la giurisprudenza attuale che noi riteniamo idonea e che si enunclea poi nel concetto stabilito dal decreto del Presidente della Repubblica del 1959, recante il testo unico delle norme sulla circolazione.

La preoccupazione del collega Assante si riferisce soprattutto a questo dubbio: scatta o no l'assicurazione, è operante o no la polizia, se il veicolo si trova su queste aree? Ma l'assicurazione scatta sempre. Nell'articolo 1 non c'è un problema di questo genere; esso dice: il veicolo che è destinato alla circolazione deve essere assicurato. È chiaro che dovunque avviene un incidente ci rifacciamo alle norme del codice. Il problema è di chiarire che cosa significa circolazione, e di chiarirlo nel testo legislativo. Per esempio, che cosa avviene dei veicoli a motore non destinati al traffico? Noi propenderemmo per l'assicurazione anche di tali veicoli, e proprio per questo motivo credo che si debba tener conto delle preoccupazioni dell'onorevole collega Assante.

CALVI. Nel caso di un incidente verificatosi, per esempio, in un cortile, in un garage (ma già il garage è discutibile, per quanto riguarda la sua definizione come locale di uso pubblico), come opera questa legge? L'area non è pubblica. E allora, nessuno deve pagare?

SCHIETROMA, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Il veicolo che causa un incidente in una di queste aree, probabilmente è già assicurato per poter circolare anche fuori dal garage o fuori dal cortile. Il problema è invece quello dell'obbligo dell'assicurazione. Cioè: è esclu-

so o no dall'obbligo di assicurazione il veicolo a motore che non è destinato a circolazione su strade di uso pubblico. Sopprimendo le parole « su strade di uso pubblico e su aree a queste equiparate » avremmo come primo « guasto », mi sia consentito il termine, la necessità di affidarci di nuovo alla giurisprudenza per sapere che cosa si intenda per circolazione, e come secondo « guasto » l'inclusione nell'obbligo anche dei veicoli a motore non destinati alla circolazione.

AMASIO. Se un veicolo non assicurato investe una persona, ha luogo il risarcimento dell'incidente secondo l'interpretazione del fondo di garanzia, o no ? Ovviamente, nel caso esaminato poco fa dall'onorevole collega.

SCHIETROMA, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Ma per questo io dico che il problema non consiste nel sopprimere o meno le parole « su strada di uso pubblico ». La Commissione dovrebbe invece esaminare il caso – presentando magari un altro emendamento – se bisogni o meno far assicurare anche il veicolo privato non destinato alla circolazione. Io posso benissimo usare un veicolo dentro la mia proprietà, diciamo dentro casa mia o nel parco... Se poi combino guai è tutta un'altra questione. Insomma, tutto il problema sta più in alto, non è risolvibile dall'emendamento in questione; ce ne vorrebbe semmai un altro. Per esempio questo: « tutti i veicoli a motore devono essere assicurati ».

BARDOTTI. Riferendomi al caso presentato dal collega, mi sono domandato: se vado a comprare una macchina, la porto nel mio cortile prima di metterla in circolazione e provoco un incidente, cosa succede ?

SCHIETROMA, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. L'autoveicolo deve già essere assicurato all'atto dell'acquisto.

ALESI. Sempre su questo argomento. Io ho un fondo dove circolano dei mezzi destinati soltanto a quel fondo: per esempio delle *jeeps*...

SCHIETROMA, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Secondo il disegno di legge l'assicurazione non è obbligatoria. Non dico che il problema non esiste: esiste ed è grave. Io mi sto sforzando di dire che il problema non viene risolto dall'emendamento. Così il problema dovrebbe spostarsi: ogni veicolo a motore, che sia destinato o meno alla circolazione, deve essere assicurato per il solo fatto che è un veicolo a motore. Comunque, va rilevato che questo disegno di legge, così com'è, si rivolge al traffico, alla circolazione, non già ai fatti interni. Se così facesse, dico per dire, si dovrebbe allora anche prevedere, in altro campo, il caso della tegola che cade in testa e che fa sorgere il problema del risarcimento. È un problema di sicurezza, quest'ultimo, che è un po' diverso da quello che affronta il disegno di legge.

Passando al secondo emendamento, sempre a firma Assante, dell'articolo 1, va rilevato che esso mira, senza mezzi termini, ad estendere l'assicurazione anche ai trasportati a titolo gratuito su un qualsiasi mezzo, non solamente pubblico.

LONGONI, *Relatore*. Interrompo il rappresentante del Governo per dire che si dovrebbe tener conto anche del costo maggiorato, in tal caso, dell'assicurazione.

SCHIETROMA, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Noi stiamo affrontando il problema cercando di introdurre l'obbligatorietà ma anche di far tesoro della prassi consolidata; a meno che non ci sia un'assicurazione specifica che le aziende assicurative accettino semmai a parte: quella cioè di indennizzare i familiari e le altre persone trasportate. Qui si è fatto riferimento alla Convenzione di Strasburgo. Dai miei appunti rilevo che la Convenzione consente a ciascuno degli Stati contraenti lo esonero dall'obbligo dell'assicurazione per i danni causati a terze persone. Di tale esonero è opportuno avvalersi, sia per le ragioni che ho esposto, sia per le questioni a cui ho fatto riferimento nelle conclusioni. Queste sono le ragioni che mettono il Governo nella condizione di non dover accettare questi tre emendamenti.

DEMARCHI. Ma le strade di uso pubblico e quelle private, sono equiparate ?

PRESIDENTE. Certo, sono equiparate.

CALVI. Mi pare che l'inizio di questa legge debba dare il tono. L'emendamento non mi convince ancora. Se io per la strada, accolgo un amico sulla mia macchina, decediamo tutti e due in un incidente, e non c'è l'assicurazione...

SCHIETROMA, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* È obbligatoria per te che lo trasportavi, mentre era assicurato anche lui. Ma c'è anche l'altro che ha causato l'incidente; e c'è il gioco delle assicurazioni.

CALVI. Voglio fare altre due considerazioni: invece dell'amico può essere anche il medico che sono andato a prendere (e i medici, per esempio, non sono ancora tutelati); poi c'è l'aumento del costo. Ebbene, io penso che se, considerate tutte le preoccupazioni che abbiamo, aumentassimo in una minima misura il costo, ciò non sarebbe dannoso, e rimedierebbe a problemi che altrimenti non potremmo risolvere.

SCHIETROMA, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* Tu hai fatto l'ipotesi di prnedere in macchina uno che si espone al rischio. La regola generale che contempliamo è che chi si espone al rischio non costringe colui che l'ha trasportato all'obbligo dell'assicurazione. Ma non è che questi in ogni caso non ha il risarcimento poiché interviene poi il gioco delle assicurazioni reciproche: generalmente infatti un incidente comporta due protagonisti. Rispondo all'osservazione del collega Calvi così: è regola generale che chi si espone al rischio no nobbliga colui che viene richiesto ad assicurarlo per i danni; comunque c'è sempre l'assicurazione dell'altro veicolo.

ASSANTE. Ritengo necessario parlare delle tariffe. Vorrei che la Commissione le conoscesse, perché qui continuiamo a dire che aumentano enormemente, mentre non ci rendiamo conto del fatto che includere i trasportati è oggi estremamente importante tenuto conto del modo come si vive, soprattutto di come vivono i giovani, che la domenica salgono in quattro cinque su una macchina e si ammazzano, come succede spesso. Costoro non hanno diritto al risarcimento dei danni. Vi leggo alcuni premi dalle tariffe dell'Associazione: le più care sono quelle della zona di Napoli e Bari: da 76.700 lire passiamo – per un massimale di 15 milioni – a 81.700. Per il secondo gruppo, Lombardia e Milano, la spesa va da 51 mila a 55 mila lire: quattro mila lire di differenza all'anno. Ce la sentiamo di non garentire le persone trasportate per legge, obbligatoriamente, quando queste persone possono essere, ad esempio, i giovani che tutti insieme la domenica si recano a ballare ? Il discorso che a questo proposito fa la giurisprudenza è chiaro: il risarcimento è sempre dovuto, ma a condizione che, nel caso di trasporto di cortesia, ci sia la responsabilità. Se esiste una responsabilità colui che trasporta per cortesia deve egualmente risarcire i danni. Questa legge in fondo ha un fine sociale: quello di garentire il patrimonio della persona dannneggiata. Se noi lasciassimo la facoltà di decidere al trasportatore, ci troveremmo di fronte ad una situazione pietosa: infatti quei giovani che incorressero in un incidente mortale tornando da ballare la domenica, non avrebbero diritto a nessun risarcimento per le loro famiglie. Sinceramente, il gioco delle reciproche assicurazioni mi risulta comprensibile solo nell'eventualità d'un concorso di colpa. Ma se c'è non ci fosse la colpa da parte dell'altro veicolo che cosa succederebbe ? Queste non mi sembrano garenzie. Per non far spendere quattro-cinque mila lire all'anno noi ci accolliamo una grossa responsabilità, privando di garanzia il patrimonio dell'eventuale vittima trasportata sugli autoveicoli. Non dovremmo farlo, proprio tenendo conto della natura della legge.

Sulle eccezioni sollevate circa il primo emendamento, non credo di poter condividere la tesi del sottosegretario e del relatore. Quando diciamo veicoli, in verità intendiamo mezzi a motore e in questo caso deve sussistere l'obbligo della assicurazione, indipendentemente dal fatto che i mezzi vengano messi in circolazione su aree private o pubbliche. Un veicolo, ad esempio, che circola esclusivamente in una fabbrica come lo considerate ? Lo considerate circolante su strada di uso pubblico o no ?

Se ci troviamo, ad esempio, di fronte ad un fallimento come quello di Riva, chi lo paga il danno ? Bisogna prevedere tutte le ipotesi. Quanto al costo dell'assicurazione va sottolineato che aumenta soltanto l'obbligo dell'assicurazione per chi si serve di questi veicoli all'interno della propria aerea, al fine di garentire chiunque si trovi costretto a passare all'intetrno di quest'area.

SCHIETROMA, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* Non dobbiamo pensare che non ci siano altre assicurazioni. Nell'interno delle fabbriche, quando si verificano incidenti, si reca un funzionario dell'Ispettorato del lavoro per constatare come si svolge l'attività lavorativa e quali sono le misure di sicurezza adottate. Devo far rilevare che in tale maniera interverremmo a limitare delle libertà, sia pure nell'interesse sociale. Ma perché obbligare al

pagamento di quattromila lire una persona per la quale esse possono pur rappresentare qualcosa? Questa persona potrebbe anche dire: « Io non voglio pagarle perché non ho nessuna intenzione di far salire chicchessia sul mio autoveicolo e quindi non corro nessun rischio di coinvolgerlo in un eventuale incidente che dovesse accadermi... ». C'è ancora tanta gente che fa questo ragionamento, diciamolo francamente, che cerca di risparmiare anche le cento lire. Io ritengo che, proprio per motivi di carattere sociale, noi non dobbiamo limitare la libertà di un individuo di liberamente disporre di altre quattromila lire del suo stipendio o del suo salario. Per queste considerazioni il Governo dà parere negativo all'emendamento.

PRESIDENTE. Mi sembra che l'argomento sia stato sufficientemente dibattuto. Lei insiste, onorevole Demarchi, sul suo primo emendamento?

DEMARCHI. Mi pare che esso corrisponda ad un certo principio. È opportuno poi appurare su un articolo di questo genere il parere della Commissione.

LONGONI, *Relatore*. Ho già detto che l'articolo 11 sistemerà la materia perché esso dà la facoltà al Ministero di rendersi interprete di tutte le preoccupazioni sia riguardo alle tariffe che alle condizioni generali.

DE' COCCI. Mi sembra che le norme proposte dagli onorevoli Alesi e Demarchi siano veramente pleonastiche e superficiali; oltretutto anche dal punto di vista estetico imbruttiscono l'articolo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo emendamento presentato dal deputato Assante ed altri all'articolo 1:

« *Al primo comma sopprimere le parole* su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate ».

(*Non è approvato*).

Pongo in votazione il primo emendamento Alesi:

« *Al primo comma sostituire le parole* secondo le disposizioni della presente legge, dall'assicurazione *con le parole*: dalla speciale assicurazione obbligatoria stipulata secondo uno schema di contratto-tipo compilato a norma di regolamento, in modo da contenere le clausole indispensabili che risultassero obbligatorie ai sensi della presente legge o da altra assicurazione considerata equivalente ».

(*Non è approvato*).

Pongo in votazione il secondo emendamento Alesi:

« *Aggiungere al primo comma il seguente comma*: Si considera equivalente ogni assicurazione implicitamente comprensiva delle garanzie derivanti dalle clausole obbligatorie e risultanti dalla presente legge ».

(*Non è approvato*).

Passiamo al secondo emendamento Assante:

« *Al terzo comma sopprimere le parole* nonché dai veicoli destinati al trasporto di cose che siano eccezionalmente autorizzati al trasporto di persone ».

VAGHI. Io non sono proprio convinto di quello che ha detto il rappresentante del Governo. Dunque mi astengo, perché oggi si usa molto accompagnare in macchina qualcuno in qualche posto. Non è una questione di libertà.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il secondo emendamento Assante.

(*È respinto*).

Pongo in votazione l'articolo 1 nel suo complesso.

(*È approvato*).

Passiamo all'articolo 2. Ne do lettura:

« 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 ».

L'onorevole Merenda ha presentato un emendamento inteso a sostituire al primo

comma l'espressione « 3 HP » con l'espressione « 2 HP ».

Gli onorevoli Alesi e Demarchi hanno invece presentato un emendamento inteso a sostituire al primo comma la dizione « 3 HP » con « 5 HP ».

LONGONI, *Relatore*. Non ho nessuna difficoltà a capire lo spirito dell'emendamento Merenda. Il problema comunque è controverso. Alcuni ravvisano l'opportunità, anzi la necessità – lo annuncio alla Commissione a solo titolo di informazione – di sopprimere totalmente l'articolo 2 (non si scandalizzi il Governo...) ed eventualmente di raggruppare in un provvedimento separato la disciplina dei natanti. Non voglio qui entrare nel merito; quando parleremo dell'articolo 5 il relatore sarà senz'altro dell'avviso di tenere conto dei convincimenti che sono emersi nel corso della discussione generale. Però voglio sottolineare ancora una volta come l'inserimento dei natanti nel quadro della legge creerebbe delle difficoltà forse insormontabili in seguito per quanto concerne il controllo e la selezione nelle acque territoriali italiane dei natanti stranieri. I quali, non sussistendo nei paesi di origine provvedimenti per l'assicurazione obbligatoria, possono entrare nelle acque territoriali privi di qualsiasi copertura assicurativa. È noto che – e su questo mi è stata fornita una nota che puntualizza la situazione – il Ministero della marina mercantile a cui io stesso mi sono fatto carico di sottoporre il problema, ha dichiarato in modo categorico che le capitanerie di porto e le delegazioni di spiaggia non sono assolutamente in grado di assolvere a qualsiasi adempimento o controllo che derivassero dall'applicazione della legge sull'assicurazione obbligatoria.

Limitare eventualmente ai natanti italiani l'obbligo dell'assicurazione, lascia certamente aperta la possibilità di stabilire in seguito lo stesso obbligo per i natanti stranieri, a favore dei quali, mancando la copertura assicurativa, dovrebbe intervenire il fondo, con il conseguente aumento degli oneri per la collettività italiana. Pertanto il relatore fa presente che bisognerebbe ovviare a questo inconveniente. Qualora poi l'emendamento Merenda venisse posto in votazione il relatore sarebbe favorevole.

ALESI. A proposito del mio emendamento: o si riconosce la non pericolosità di questi mezzi, e allora ci si deve anche preoccupare di incoraggiare la produzione dell'industria nautica minore; oppure se ne riconosce la pericolosità. Nella prima ipotesi io chiederei di portare il limite di potenza a cinque cavalli. Del resto, questi piccoli motori sono pressappoco dello stesso livello, e due cavalli di differenza non significano molto.

SERVELLO. Sono poco convinto delle opinioni espresse dal relatore. Sono d'accordo che bisogna incoraggiare la nautica minore, ma non credo che la si incoraggi evitando provvedimenti cautelativi. Bisogna piuttosto guardare alle strutture come oggi sono: ad esempio la mancanza di porticcioli e la possibilità quindi di collocare il natante. Per quanto riguarda invece l'assicurazione, l'ipotesi, che è stata qui avanzata, della disparità di trattamento tra la nautica italiana e quella straniera, non mi pare che regga poiché non possiamo aspettare che tutti i paesi introducano l'assicurazione obbligatoria, né sperare che, approvando noi questo provvedimento obbligheremmo gli altri paesi a fare altrettanto. Viceversa, siccome noi vogliamo essere promotori, almeno in questo campo, di una norma di assicurazione globale, non vedo perché si debba abbandonare questa strada. In più, a parte la piccolissima nautica, si tratta di un genere se non di lusso certamente al di sopra dei consumi minimi; ed è per questo che non capisco perché questi natanti debbano essere esclusi. In ordine invece alla questione dei cavalli vorrei sentire il parere di un esperto.

ERMINERO. Io penso che se si tratta di imbarcazioni fuoribordo è chiaro che l'assicurazione si riferisce al mezzo. Ma non è detto che normalmente il fuoribordo venga sempre applicato; esso può essere applicato a diversi canotti a seconda delle esigenze. In questo caso, allorché il motore è mobile, non si tratta di assicurare l'imbarcazione bensì i fuori bordo non fissi. Nemmeno l'assicurazione delle persone risolverebbe il problema perché questi sono mezzi che si prestano facilmente.

VAGHI. Sarebbe opportuno che l'assicurazione fosse sul motore, in quanto c'è già un obbligo di denuncia del numero di matricola del motore, mentre non c'è per l'imbarcazione. Chi ha un natante di gomma non ha nessun obbligo di denuncia, mentre chi ha il motore dovrebbe avere l'assicurazione. Sono d'accordo sul mantenimento completo dell'articolo 2: con il turismo, infatti, sono proprio i natanti stranieri ad essere in numero superiore a quelli italiani. Se quando varco la frontiera devo pagare per il veicolo, alla stes-

sa maniera deve pagare il natante straniero. E non mi si dica che la capitaneria di porto non ha la possibilità di effettuare il controllo. Innanzitutto sono mezzi che giacciono nell'imbarcadero; poi, non vedo perché le delegazioni di spiaggia, che devono operare il controllo su tutta la spiaggia, non dovrebbero controllare anche se il natante ha fatto o no l'assicurazione. Quindi io sono d'accordo sull'obbligo dell'assicurazione anche per i natanti stranieri. Non sono d'accordo invece sulla necessità di definire la potenza dei motori. Per mia esperienza (sono direttore di colonie marine) posso dirvi che quando vedo i bambini che fanno i bagni, avvicinati improvvisamente da questi natanti, mi sento male. Indipendentemente dai cavalli, dalla potenza del motore, può verificarsi qualche grave incidente. E chi ne risponde se questi mezzi, quali che essi siano, non sono assicurati obbligatoriamente ?

AMASIO. Sono anch'io particolarmente sensibile all'argomento trattato dall'onorevole Erminero ed al quale, francamente, non avevo ancora pensato. Vengono coinvolti infatti non soltanto i natanti da diporto ma anche i natanti per la libera pesca. Vi sono molti pescatori che hanno due-tre tipi di imbarcazione e che utilizzano il motore fuoribordo ora sull'uno ora sull'altro. È improprio un obbligo assicurativo per ciascuna di queste imbarcazioni di cui si servono i pescatori alternativamente, sempre con lo stesso motore. Non so se il rappresentante del governo intenda o meno studiare una formulazione che consenta appunto, come propone l'onorevole Erminero, di assoggettare agli obblighi non già il natante ma il motore.

SCHIETROMA, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* Mi pare che non si faccia tesoro in questa discussione di ciò che è stato detto nella relazione. L'obbligo dell'assicurazione, che è sancito dall'articolo 2, si riferisce ed è limitato ai motoscafi ed alle imbarcazioni indicati nell'articolo 1 del regio decreto legislativo 9 maggio 1932, n. 813. È stata preferita l'indicazione specifica anziché il richiamo del suddetto articolo proprio per evitare ogni dubbio di interpretazione: le caratteristiche sono quelle delle imbarcazioni da diporto. Bisogna stare attenti alla potenza del motore perché altrimenti usciamo da quella che è la caratteristica dell'imbarcazione, del motoscafo. Quindi la dizione dell'articolo ha un punto di riferimento preciso e in tal senso vi è stato anche un voto del Cnel. Perciò atteniamoci a quanto già stabilito dalla legislazione italiana sulle imbarcazioni da diporto.

DE' COCCI. Mi sembra che la difficoltà possa essere superata in pratica: chiunque ha un motore e due scafi, nella polizza farà notare all'assicuratore che con quel motore adopera due scafi. Quindi la polizza varrà per un motore e due scafi. Si ha tutto l'interesse a far notare quanti sono gli scafi usati...

ERMINERO. Si tenga presente comunque che alcuni scafi hanno l'obbligo dell'iscrizione al Registro navale ed altri no...

PRESIDENTE. Probabilmente l'onorevole Sottosegretario ancora potrà precisare ma, in fondo, questi aspetti potranno essere oggetto del regolamento. Quando si parla di obbligo di assicurazione per imbarcazioni ci si riferisce ad oggetti che siano identificabili, che siano registrati. Nel caso di natanti non registrati sarà il regolamento a risolvere il caso.

SCHIETROMA, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* Vi ricordo che siamo in sede legislativa e quindi tutte le vostre osservazioni sono registrate. La volontà della commissione, mi pare, è che nessuno sfugga all'assicurazione obbligatoria. Lo scopo verrà raggiunto anche con il regolamento. Il Governo si impegna su questo punto e lo mette a verbale. Il regolamento deve essere osservato.

PRESIDENTE. Vorrei che gli onorevoli colleghi prendessero atto dell'impegno assunto dal Governo a tenere conto delle loro osservazioni in sede di stesura del regolamento. L'impegno riguarda i problemi specifici e tecnici del motore e dell'imbarcazione; si tratterà di norme tali da far fronte a tutte le loro preoccupazioni.

VAGHI. Accetto pienamente l'impegno del Governo di tenere conto delle osservazioni in sede di regolamento. E proprio per questo io ritengo che sia il caso di mantenere l'articolo 2 molto generico; dicendo, per esempio, che ogni imbarcazione posta in navigazione col motore deve essere assicurata.

SCHIETROMA, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* Il regolamento comunque non può essere sostituito alla legge. La dizione è quella giusta. Voi vi preoccupate che vi possano essere

ipotesi - ed è questa una preoccupazione già recepita dalla legge - di sottrazione a questo obbligo. Noi regolamenteremo la materia in modo che nessuno possa sfuggire.

CALVI. Fra le altre preoccupazioni c'è anche quella di non far pagare ad un povero pescatore la propria barca.

SERVELLO. E per le imbarcazioni da diporto che battono bandiera straniera - visto che in questa condizione vi sono anche molte barche italiane - come ci si comporta ? Questa è una ipotesi che non è prevista.

SCHIETROMA. *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* Ma la regola generale non ammette eccezioni.

PRESIDENTE. Siamo d'accordo su queste dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario Schietroma, in riferimento al regolamento. Questo impegno è da me ribadito. Rimane per l'articolo 2 la questione dei 3 o 5 cavalli. La questione si riferisce alle imbarcazioni da diporto; si potrebbe quindi aggiungere dopo la parola « imbarcazione » la parola « da diporto ».

SCHIETROMA. *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* Diverse sono le caratteristiche dell'imbarcazione da diporto. Non vorrei in questo modo che la legge consentisse delle scusanti.

ALESI. Circa il « diporto » io starei molto attento, perché nella pratica con queste imbarcazioni si possono trasportare anche dei generi che servono, ad esempio, ad una azienda. Ed allora che cos'è in quel momento l'imbarcazione ?

DE MARCHI. Ma le imbarcazioni non sono diverse dalle automobili. O si assicurano tutte o no. L'assicurazione obbligatoria sarà nell'interesse stesso di chi guida. In questo modo non si potranno fare speculazioni.

SCHIETROMA. *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* Il relatore ha manifestato un parere che tenderebbe ad escludere questa obbligatorietà generale. Perché vengono assicurati i natanti ? Perché quando vengono usati per diporto c'è chi combina diversi guai e provoca anche disgrazie. Bisogna dunque avere un punto di riferimento preciso perché la legge non si presti in partenza a delle frodi. Noi ci facciamo carico di questi fatti incresciosi che avvengono ed introduciamo l'obbligatorietà dell'assicurazione limitandola però con un punto di riferimento preciso che ha già fatto la sua esperienza nel corpo delle leggi dello Stato. Per questo io dico: manteniamo l'articolo così com'è.

PRESIDENTE. Passiamo allora alla votazione degli emendamenti. All'articolo 2 il deputato Merenda ha presentato il seguente emendamento:

« *Al primo comma sostituire l'espressione* 3 HP *con l'espressione* 2 HP ».

In assenza del proponente, poiché nessuno fa proprio l'emendamento, esso si intende ritirato.

Do nuovamente lettura dell'emendamento Alesi-Demarchi:

« *Al primo comma sostituire la dizione* 3 HP *con la dizione* 5 HP ».

Insistono i proponenti per la votazione ?

ALESI. No, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 2 nel testo di cui ho dato lettura.

(*È approvato*).

All'articolo 3 non sono stati presentati emendamenti. Ne do quindi lettura e lo porrò successivamente in votazione:

« Le gare e le competizioni sportive di qualsiasi genere di veicoli a motore e le relative prove non possono essere autorizzate, 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 ».

(*È approvato*).

Per l'aricolo 4 ci troviamo di fronte a dei problemi che coinvolgono l'opportunità di attendere il giudizio della Commissione giustizia anche se non ci sono emendamenti.

SCHIETROMA, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* Veramente signor Presidente, proprio a questo ar-

ticolo il Governo vorrebbe proporre un emendamento aggiuntivo alla lettera *C*.

PRESIDENTE. Penso convenga attendere il parere della Commissione giustizia. Non so comunque se l'onorevole relatore ritenga opportuno che si proceda ugualmente ad affrontare altri articoli.

LONGONI, *Relatore*. L'articolo 5 si connette ad altri articoli; è perciò indispensabile il parere della Commissione giustizia che considero preliminare anche alla trattazione degli articoli successivi.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 11,15.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO