COMMISSIONE XII

INDUSTRIA E COMMERCIO - ARTIGIANATO - COMMERCIO CON L'ESTERO

11.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 1° OTTOBRE 1969

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIOLITTI

INDICE

PAG.

Congedi e sostituzioni:

PRESIDENTE 93

Disegno e proposte di legge (*Seguito della discussione*):

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) 94

PRESIDENTE . 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 104, 105, 108, 109, 110

ALESI 96, 99, 101, 102, 104, 109

AMASIO . 95, 97, 100, 104, 105, 106, 107, 110

ASSANTE . . . 94, 99, 100, 101, 102, 103, 104

BALDANI GUERRA 93

BALDI 104

CALVI 108

COCCO MARIA 102

DE' COCCI 98, 99, 100, 108

DEMARCHI 99

HELFER 102

LAFORGIA 98, 100

PAG.

LATTANZIO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato* . . . 95, 97, 98, 100, 101, 102, 104, 105, 107

LONGONI, *Relatore* . 94, 95, 97, 100, 101, 102, 103, 104, 106, 109, 110

MERENDA 96, 99, 100, 101, 108

MILANI 99, 107

OLMINI 100

Disegno di legge (*Rinvio della discussione*):

Proroga della durata in carica degli organi elettivi dell'artigianato (*Approvato dalla IX Commissione permanente del Senato*) (1548) 110

PRESIDENTE 110

LATTANZIO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato* 110

La seduta comincia alle 9,30.

BALDANI GUERRA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

Congedi e sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Vaghi.

Comunico che i deputati Caroli, Ceravolo Domenico e Napolitano Giorgio sono sostituiti rispettivamente dai deputati Pisoni, Boiardi Franco e Assante per la discussione dei progetti di legge all'ordine del giorno.

Seguito della 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 il seguito della 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 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 »; Amasio ed altri: « Risarcimento del danno alle vittime della circolazione dei veicoli a motore ».

Prego il relatore di voler fare il punto della situazione che, come i colleghi ricordano, era rimasta alle soglie dell'articolo 4.

LONGONI, *Relatore*. Credo non sia necessario spendere molte parole per riassumere quanto è stato finora fatto. Abbiamo approvato l'articolo 3 e abbiamo stabilito la obbligatorietà; ora bisogna dare corpo e consistenza a questa obbligatorietà. Non v'è da parte nostra nessuna preclusione al miglioramento del testo governativo con le proposte di legge: è necessaria però una certa speditezza nelle nostre discussioni; e credo che questo sia il pensiero di tutti.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo 4:

ART. 4.

Non sono considerati terzi e non hanno diritto ai beneficî 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 in quanto l'assicurato provvede abitualmente al loro mantenimento;

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*).

A questo articolo i colleghi Assante e Amasio hanno proposto un emendamento soppressivo del punto *c*). Tale emendamento risulta precluso dall'approvazione dell'articolo 1, che esclude dai beneficî dell'assicurazione le persone trasportate.

LONGONI, *Relatore*. Voglio ricordare che il parere della Commissione giustizia include tutti i trasportati; cioè suggerisce che le condizioni generali di polizza per i veicoli motorizzati stabiliscano che i danni corporali alle terze persone trasportate siano compresi nella garanzia con patto speciale. Dobbiamo prendere in seria considerazione le osservazioni di questo parere, che comunque non sono vincolanti per la nostra Commissione. Desidero però spiegare brevemente perché non possiamo tenerne conto.

Abbiamo già trattato l'argomento a proposito del terzo comma dell'articolo 1 e l'abbiamo trattato in senso diverso. Del resto, per quanto riguarda le persone trasportate a titolo di cortesia, la giurisprudenza ha da tempo stabilito il principio che non si applica l'articolo 2054 del codice civile. Anche la carta di Strasburgo, da noi regolarmente sottoscritta, esclude questa categoria di trasportati.

ASSANTE. Non è vero; anzi, ne raccomanda la inclusione..

LONGONI, *Relatore*. Da un raffronto dei premi di tariffa si rileva che l'estensione ai terzi trasportati si concreta in una maggiorazione di premio di circa l'8 per cento per le autovetture con potenza fino ai 14 cavalli-vapore. In poche parole la 1100 familiare o

la 1200, avrebbero una maggiorazione dell'8 per cento, mentre la maggiorazione sarebbe di circa il 10 per cento per le autovetture di potenza superiore. Bisogna anche tener presente che nel corso dell'esame del provvedimento ci sarà qualche altra cosa da rivedere nel senso di operare altre maggiorazioni: per il coefficiente di valutazione dei massimali esse comporteranno forse un altro 10 per cento.

LATTANZIO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Sul problema dei trasportati, mi pare che ci sia già un sufficiente accordo nell'interno della Commissione; il problema, del resto, è già stato affrontato. C'è comunque una questione di chiarezza opportunamente sollevata dalla Commissione giustizia, per rispondere alla quale, se il relatore lo consente, io proporrei che al termine del comma *b*) il punto e virgola sia sostituito da un punto, e che sia aggiunto il seguente periodo: « L'esclusione tuttavia non opera quando le dette persone siano trasportate dai veicoli indicati dall'articolo 1, ultimo comma, o da natanti adibiti al servizio pubblico ».

LONGONI, *Relatore*. Non ho alcuna difficoltà ad accettare l'emendamento presentato dal Governo anche se il principio mi sembra già implicito.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento proposto dal Governo, testè letto dal Sottosegretario.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 4 con l'emendamento del Governo.

(*È approvato*).

L'articolo 4 rimane pertanto così formulato:

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 in quanto l'assicurato provvede abitualmente al loro mantenimento. L'esclusione tuttavia non opera quando le dette persone siano trasportate dai veicoli indicati dall'articolo 1, ultimo comma, o da natanti adibiti al servizio pubblico;

c) le persone trasportate, salvo quanto disposto dall'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*).

Passiamo all'articolo 5. Ne do lettura:

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.

È stato presentato dall'onorevole Amasio un emendamento soppressivo dell'intero articolo. L'onorevole Amasio ha facoltà di svolgerlo.

AMASIO. Noi proponiamo di sopprimere l'articolo poiché esso esclude dall'assicurazione obbligatoria i ciclomotori, le macchine agricole ed i veicoli dello Stato. Per quanto riguarda i ciclomotori (non mi soffermerò sulle macchine agricole poiché per queste non esiste un grosso indice di sinistrosità), ho già avuto occasione di affrontare il problema nel corso della discussione generale; chiesi in quell'occasione all'onorevole sottosegretario, che non era quel giorno l'onorevole Lattanzio, i motivi che hanno indotto il Governo ad escludere questi veicoli dall'obbligo dell'assicurazione. Il sottosegretario non mi rispose, e non ho trovato su questo punto una giustificazione neanche nella relazione che accompagna il disegno di legge. Non credo che tali motivi vadano ricercati nello scarso indice di sinistrosità dei ciclomotori, perché ho già avuto occasione di citare una circolare del Ministero dei lavori pubblici del 1968, contenente una statistica che dimostra che i ciclomotori sono autoveicoli che, forse, per il fatto di essere guidati prevalentemente da giovani, imprudenti e spericolati, hanno un altissimo indice di sinistrosità. Quindi non può soc-

correre l'argomento della scarsa sinistrosità. Probabilmente la ragione è che si teme che l'inclusione di questi autoveicoli nell'obbligo assicurativo possa determinare minor consumo degli stessi e quindi una diminuzione della produzione con conseguenze sociali facilmente immaginabili. In merito vi è un esempio da richiamare; quando in Francia fu istituito l'obbligo assicurativo, c'era una situazione analoga a quella italiana: si è fatta la legge (i veicoli a quattro ruote erano per la massima parte già assicurati al contrario di quelli a due ruote) la quale ha determinato infatti la caduta del consumo e della produzione di ciclomotori.

Questa considerazione è però, come ho già detto nel mio intervento in sede di discussione generale, in contraddizione con la natura del provvedimento che stiamo esaminando: se vogliamo raggiungere lo scopo di assicurare un risarcimento del danno a tutti i cittadini incolpevoli che siano stati coinvolti in incidenti stradali, non possiamo escludere questo tipo di autoveicoli che hanno un così alto indice di sinistrosità. Inoltre vi è da dire che spesso abbiamo incidenti in cui sono coinvolti autoveicoli a quattro ruote e ciclomotori. Ciò potrebbe dar luogo all'entrata in funzione del fondo di garanzia scaricando così sugli utenti che sono obbligati all'assicurazione il costo del sinistro.

Nella nostra proposta noi avevamo previsto una assicurazione di tipo pubblicistico che avrebbe consentito una diluizione del costo. Questa soluzione, a nostro avviso la migliore, è stata scartata e si va verso una soluzione di tipo privatistico. Ritengo comunque che, pur tenendo conto delle considerazioni che ho fatto prima di carattere economico e sociale, se si vuole dare una base di serietà e di coerenza a questa legge, occorre includere nell'obbligo assicurativo anche i ciclomotori, le macchine agricole, eventualmente impegnando il Governo con un ordine del giorno a stabilire per queste categorie di veicoli particolari tariffe, o agendo nella fissazione dei massimali in modo da evitare che l'onere sia eccessivamente pesante e possa determinare una diminuzione della produzione e del consumo.

Per quanto riguarda i veicoli dello Stato, noi siamo del parere che questi debbano essere assoggettati all'obbligo dell'assicurazione per le ragioni che ha fatto presente la Commissione giustizia e anche perché potrebbe verificarsi il fatto che il conducente di un autoveicolo dello Stato che provoca un incidente si dia alla fuga e faccia scattare così il fondo di garanzia; nel qual caso si avrebbe il risultato assurdo e paradossale che lo Stato non concorre ad alimentare il fondo di garanzia e concorre invece a farlo funzionare scaricando sugli altri utenti privati il costo del fondo di garanzia stesso, almeno in una certa misura.

Per queste ragioni siamo dell'opinione di includere nell'obbligo i veicoli dello Stato e dichiariamo che, qualora il rappresentante del Governo non fosse dell'opinione di accettare il nostro emendamento, noi ci riserviamo di presentare un emendamento che impegni il Governo ad emanare un provvedimento entro un certo periodo di tempo per assoggettare all'obbligo assicurativo i veicoli dello Stato.

PRESIDENTE. L'onorevole Merenda ha proposto, al primo comma, dopo la parola: « ciclomotori », di aggiungere le parole: « di cilindrata inferiore agli 80 cc. », e di sopprimere il secondo comma.

L'onorevole Merenda ha facoltà di svolgere questi emendamenti.

MERENDA. Con il primo emendamento ho inteso fissare un limite di cilindrata per i ciclomotori. Ma, poiché tecnicamente per ciclomotori si intendono quelli di cilindrata inferiore a 50 cc., ritiro l'emendamento. Sul secondo emendamento, diretto alla soppressione del secondo comma, non c'è bisogno di spendere molte parole. L'emendamento è stato ampiamente illustrato dall'onorevole Amasio ed io mi permetto di fare mie le sue considerazioni. Mi rendo conto che si tratta di un problema che forse deve essere affrontato in maniera diversa e particolare; ma proprio per questo mi permetto di insistere sull'emendamento, oppure su un ordine del giorno, che impegni il Governo, con un termine preciso e non dilazionabile, a presentare un provvedimento per la soluzione di questo problema.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Alesi e Demarchi hanno presentato un emendamento al secondo comma, proponendo di aggiungere le parole seguenti: « entro un anno dall'approvazione della presente legge ».

L'onorevole Alesi ha facoltà di svolgerlo.

ALESI. Dichiaro di ritirare l'emendamento se viene approvato quello annunciato dall'onorevole Amasio.

PRESIDENTE. Do lettura dell'emendamento dell'onorevole Amasio, che mi è ora pervenuto.

« I veicoli appartenenti allo Stato non sono soggetti all'assicurazione obbligatoria fino al 31 dicembre 1971 ».

AMASIO. Questo emendamento è formulato in modo da dare la massima garanzia: se entro il 31 dicembre 1971 lo Stato non avesse provveduto, scatterà immediatamente l'obbligo assicurativo.

LONGONI, *Relatore*. Per quanto riguarda il secondo emendamento Amasio, concordo sul principio che l'obbligatorietà deve concernere tutti. Ma è mio dovere, come relatore, accennare ancora alle ragioni per le quali è stato riservato un provvedimento a parte per i veicoli dello Stato: è necessaria una ristrutturazione delle norme che regolano la responsabilità dello Stato. L'onorevole Amasio ci ha esposto delle ragioni che riteniamo valide, specialmente per la parte che riguarda i dipendenti.

Il primo emendamento Amasio tende alla totale soppressione dell'articolo 5; esso comporterebbe dunque l'obbligo dell'assicurazione per i ciclomotori e le macchine agricole. A me pare che non sussistano difficoltà di principio ad accettare tale estentsione. Si fa presente però che l'estensione ai ciclomotori comporterebbe la necessità di munirli di targa e di libretto di circolazione, così come vuole la Commissione trasporti. Anche a questo riguardo gli inconvenienti che sono stati fatti rilevare all'inizio possono essere superati. Le macchine agricole che circolano su strade di uso pubblico rappresentano casi del tutto eccezionali e, comunque, la loro velocità è talmente modesta da consigliare di non insistere sulla loro inclusione nell'obbligo assicurativo, anche per le ragioni economiche nelle quali versa l'economia agricola. Posso fare mie gran parte delle considerazioni avanzate dalla Commissione giustizia a questo riguardo. Viene tra l'altro invocata la circostanza che esse non possono provocare incidenti mortali. Va peraltro osservato che nell'articolo 1 del disegno di legge, ormai definito e approvato dalla Commissione, noi circoscriviamo espressamente l'obbligatorietà dell'assicurazione per i veicoli a motore che circolino su strade di uso pubblico. Ora questa ipotesi non si realizza evidenemente per i veicoli che vengono a circolare sui fondi agricoli. Attesa dunque la scarsa circolazione, considerando anche la modesta velocità degli stessi è da ritenersi giustificata la esclusione di questi mezzi dall'obbligatorietà dell'assicurazione.

Per quanto riguarda le macchine dello Stato, sono validi i suggerimenti della Commissione giustizia, rispecchiati anche nel secondo emendamento Amasio, di assoggettare all'obbligo assicurativo tali veicoli entro un termine stabilito, che potrebbe essere quello del 31 dicembre 1971.

LATTANZIO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Indubbiamente l'articolo 5 costituisce uno dei punti nodali della legge ed è giusto quindi soffermarsi su di esso ed in particolare su tre ordini di problemi che esso solleva. Innanzitutto il problema dei ciclomotori. L'onorevole Merenda ha rinunziato al suo emendamento, restano però da chiarire alcune cose. Se il collega Schietroma, che ha seguito la legge nella prima fase di discussione, non ha avuto il tempo di chiarire i motivi per i quali questi veicoli sono stati esclusi, questo chiarimento lo hanno fornito oggi gli onorevoli Amasio e Longoni. Non vi è una esclusione di principio, vi è soltanto un motivo di opportunità legato ad un fattore economico. A mio avviso si può accettare su questo punto ciò che ha suggerito la Commissione trasporti: assoggettare cioè alla assicurazione obbligatoria tutti i ciclomotori che sono o che saranno targati, perché in questo caso essi sarebbero individuabili in maniera precisa. Pertanto si rende necessario un emendamento che stabilisca l'obbligo dell'assicurazione, ai sensi della presente legge, per i ciclomotori che siano soggetti a targatura.

Per quanto riguarda le macchine agricole, vorrei pregare la Commissione di soprassedere. Credo infatti che sia volontà comune del Parlamento e del Governo fare in modo che la meccanizzazione agricola abbia il massimo sviluppo. Ora è evidente che una forma di assicurazione obbligatoria potrebbe rallentare tale sviluppo. Nulla impedisce del resto che al momento in cui si sarà attuato questo sviluppo della meccanizzazione agricola il problema possa essere affrontato nuovamente lasciando aperta la possibilità, a quel momento, di assoggettare questa categorie di veicoli all'assicurazione obbligatoria. Forse per alcune parti del territorio nazionale tale assoggettamento potrebbe essere opportuno sin da oggi, ma noi sappiamo che la meccanizzazione agricola non è egualmente sviluppata nelle varie parti dell'Italia: a zone con scarso livello di meccanizzazione si contrappongono

altre zone con alti livelli di meccanizzazione. Poiché la legge avrà vigore per tutto il territorio nazionale, si comprende l'opportunità di soprassedere.

Per quanto riguarda il problema delle macchine dello Stato, credo che sia noto che il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato sin dalla prima stesura è stato favorevole alla loro inclusione nella obbligatorietà dell'assicurazione. Conoscete d'altronde le difficoltà che si presentano a questo proposito. Per questo condivido lo spirito dell'emendamento proposto in un primo momento dalla Commissione giustizia e successivamente dall'onorevole Amasio. Sollevo soltanto, signor Presidente – e mi rivolgo più specificatamente a lei che guida i lavori di questa Commissione – una questione. Sono d'accordo per quanto riguarda la fissazione della data al 31 dicembre 1971: possiamo noi, però, porre un obbligo al Parlamento di approvare una legge entro tale data? Si può far obbligo al Governo di presentare entro il 31 dicembre 1971 un apposito disegno di legge; ma si può impegnare il Parlamento ad approvare un nuovo provvedimento entro quella data? Pertanto, per quel che riguarda il Governo condivido lo spirito e l'impostazione dell'onorevole Amasio – ed ho piacere che questo resti a verbale –, mi chiedo però se sul piano parlamentare noi possiamo impegnarci a fare in modo che entro il 31 dicembre 1971 sia approvata una nuova legge; sembra un termine molto lontano, ma sappiamo bene per esperienza che in realtà può risultare molto ravvicinato.

Ecco perché a questo punto, pur condividendo in pieno lo spirito dell'emendamento, non so se sia il caso di fissare questo termine nella legge o non sia piuttosto preferibile presentare un ordine del giorno che io fin da questo momento mi impegno ad accettare ed anzi a far proprio.

PRESIDENTE. Molto opportunamente lo onorevole sottosegretario ha richiamato la nostra attenzione e in particolare la mia sulle conseguenze che potrebbero derivare, ai fini degli impegni di Governo e di Parlamento, dall'emendamento Amasio.

A mio avviso, però, data la formulazione dell'emendamento questa preoccupazione non dovrebbe sorgere per il caso in questione; l'emendamento infatti implica certamente una esortazione al Governo a provvedere, ma formalmente ha il significato di fare entrare in vigore questa legge, per quanto riguarda le macchine dello Stato, a partire dal 31 dicembre 1971. Così come, in genere, nell'ultimo articolo dei disegni di legge si dice che il provvedimento entra in vigore a distanza di quindici giorni, questa legge, limitatamente alle macchine dello Stato, entra in vigore il 31 dicembre 1971. Sapendo che a tale data scatta l'applicazione della legge alle macchine dello Stato, il Governo e il Parlamento potranno decidere in conseguenza. Formalmente però non mi pare si possano fare obiezioni circa l'inclusione di un impegno nella legge; l'impegno ne deriva come conseguenza ma non è fissato dalla formulazione del testo.

LAFORGIA. Non credo, signor Presidente, che l'osservazione dell'onorevole sottosegretario debba riferirsi all'automaticità della legge, che è cosa scontata: nel momento in cui si dice che fino al 31 dicembre 1971 sono esonerate le macchine dello Stato, è chiaro che, scaduto il termine, scatta il provvedimento. Ma è anche evidente che nel momento in cui scatta questo obbligo esso determina un onere per il bilancio dello Stato, per il quale il Parlamento e il Governo debbono preordinare per tempo gli strumenti di copertura. E dunque oggi noi impegnamo il Parlamento a indicare questa copertura.

DE' COCCI. Mi pare che l'emendamento proposto non crei, in sostanza, i problemi che sono stati sollevati. Faccio presente all'onorevole sottosegretario che nell'emendamento non si parla dell'obbligo di emanare un provvedimento entro il 31 dicembre 1971.

LATTANZIO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* Ma questo è lo spirito, onorevole de' Cocci.

DE' COCCI. No, a quella data vengono assoggettate automaticamente ad assicurazione le macchine dello Stato. Circa il problema della copertura – e l'onorevole Presidente ci è maestro in questa materia – non mi sembra che debbano sorgere preoccupazioni. Lo Stato comunque deve avere già i fondi per pagare i sinistri; l'ammontare di questi fondi sarà equivalente, o forse anche superiore, alla somma occorrente per pagare le polizze di assicurazione, senza che per altro i dipendenti siano coperti da eventuali responsabilità. Mi pare quindi che si possa accettare la formula dell'obbligo differito al 31 dicembre 1971, senza rinvio esplicito ad alcun provvedimento legislativo. Sarà lo Stato, se riterrà di disciplinare minutamente la materia, che dovrà provvedere a predisporre un provvedimento legislativo.

Per quanto riguarda le macchine agricole, raccomanderei anche io di esonerarle dall'obbligo dell'assicurazione. Mi pare che statisticamente il numero dei sinistri causati da macchine agricole circolanti su strade sia pressocché nullo. Si tratta per lo più di trasferimenti da un fondo ad altro fondo contiguo, forse solo con l'attraversamento di una strada per raggiungere una parte di fondo che non abbia continuità territoriale con l'altra. Del resto la situazione in cui versa l'agricoltura è nota, così come è nota la diffidenza dei piccoli agricoltori verso troppo gravose pratiche di carattere amministrativo. Raccomanderei perciò l'esonero per questo tipo di macchine.

Relativamente ai ciclomotori, c'è la proposta di esonerare i ciclomotori non dotati di targa di circolazione. Mi sembra che questa norma lasci opportunamente la situazione elastica nel senso che con eventuali provvedimenti che disciplinino la targatura dei ciclomotori, avremo automaticamente l'assoggettamento di essi all'obbligatorietà assicurativa. La motorizzazione di 48 centimetri cubi è popolarissima; si tratta del primo mezzo di cui si avvale l'operaio, il giovane. Concludendo, ritengo che attraverso queste tre formulazioni la Commissione possa raggiungere un sostanziale accordo.

DEMARCHI. Si è detto qui che le macchine agricole effettuano spostamenti solo nei terreni vicini per cui non sarebbero pericolose: i trattori invece vanno sui mercati e percorrono chilometri sulle strade. I colleghi sanno benissimo che una delle maggiori cause di incidenti è proprio la scarsa velocità; senza considerare poi l'ingombro notevole di questi mezzi. A me pare quindi che non sia opportuna l'esclusione delle macchine agricole.

Nemmeno per i ciclomotori mi sembra giusta l'esclusione; il pericolo attuale è proprio costituito dai mezzi con cilindrata inferiore ai 50 centimetri cubi. Sono mezzi che vengono condotti da ragazzi di 14 anni; le strade delle città sono piene di bambini, di ragazzetti che guidano con una mentalità che è propria della loro età. Ritengo che la motorizzazione debba essere completamente assoggettata per portare ad una situazione di sicurezza; altrimenti il fondo di garanzia servirà solo per pagare i danni di chi non abbiamo potuto assoggettare. Sarei pertanto per l'inclusione di tutti i tipi di ciclomotori.

MILANI. Vorrei soffermarmi sulla questione dei ciclomotori e sull'argomento sollevato qui circa la possibilità di una crisi dell'industria del ciclomotore. Credo non sia il caso di sottolineare che se c'è un'industria in crisi non è quella del ciclomotore bensì quella del motociclo. Dovremmo eventualmente portare la nostra attenzione su questa attività industriale. Il ciclomotore, del resto, non è oggi il mezzo popolare di trasporto; oggi si usa il ciclomotore come strumento per rendere possibile un movimento più rapido nell'ambito della città, quindi per percorrenze molto limitate.

La nostra preoccupazione quindi che questi mezzi siano coperti da assicurazione obbligatoria è sorretta anche da questa ulteriore riflessione. A mio avviso è corretta l'indicazione che ci viene dalla Commissione giustizia, di orientarci cioè verso massimali assolutamente ridotti.

Faccio notare che qui abbiamo un parere vincolante della Commissione giustizia.

Faccio notare che su questo punto il parere della Commissione giustizia è vincolante.

PRESIDENTE. No, onorevole collega, non si tratta di un parere vincolante.

ALESI. Per quanto riguarda i ciclomotori, ritengo che si possa accettare la formulazione dell'articolo 5, nel senso di non procedere subito alla targatura: è sufficiente, a mio parere, che le case costruttrici diano i necessari riferimenti mediante il numero di matricola e i documenti del ciclomotore. Quindi, per ora, escludiamoli, ma non in attesa della targatura della macchina bensì in attesa di un qualche provvedimento particolare.

MERENDA. Sull'emendamento del Governo a proposito di ciclomotori, dichiaro che sono d'accordo non soltanto perché rende più esplicito il concetto che ci si deve riferire alla cilindrata per la quale è obbligatoria l'immatricolazione, ma anche e soprattutto per un altro motivo: perché, legando il problema dell'obbligo dell'assicurazione all'immatricolazione, non ci si ferma alla situazione attuale; al contrario, nel momento in cui si stabilirà che anche i ciclomotori con cilindrata inferiore ai 50 cc dovranno essere necessariamente immatricolati ci sarà l'estensione automatica dell'obbligo dell'assicurazione.

ASSANTE. Può accadere anche l'inverso.

DE' COCCI. Non credo, visto l'orientamento generale.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione degli emendamenti.

Onorevole Amasio, insiste sul suo emendamento soppressivo dell'intero articolo?

AMASIO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Amasio e altri soppressivo dell'articolo 5.

(*È respinto*).

Passiamo al primo comma. L'emendamento Merenda è stato ritirato. Do lettura dell'emendamento del Governo sostitutivo del primo comma:

« Non v'è obbligo di assicurazione ai sensi della presente legge per i ciclomotori che non siano soggetti a targatura e per le macchine agricole ».

LAFORGIA. Penso che potremmo sostituire la parola « targatura » con la parola « immatricolazione ».

LONGONI, *Relatore*. La proposta dell'onorevole Laforgia può essere, a mio avviso, tenuta presente in sede di coordinamento.

PRESIDENTE. D'accordo, perché dobbiamo adoperare il termine più esatto tecnicamente.

Pongo in votazione il primo comma nel testo proposto dal Governo.

(*È approvato*).

Gli onorevoli Alesi e Demarchi hanno ritirato il loro emendamento e si sono rimessi a quello degli onorevoli Amasio ed altri.

LATTANZIO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. A questo riguardo, mi sono già dichiarato sostanzialmente d'accordo sullo spirito che ha indotto l'onorevole Amasio a presentare il suo emendamento, però vorrei far notare ancora una volta che v'è una sostanziale diversità nell'impostazione dell'emendamento Amasio rispetto a quella del testo governativo su un punto. L'onorevole Amasio propone di rinviare al 31 dicembre 1971 senza dare una motivazione nella legge: la motivazione specifica – cioè l'impegno ad una disciplina particolare – risulta soltanto dalla relazione e da questa discussione. Colui che leggerà il testo della legge si chiederà senz'altro perché mai è stata concessa una proroga di due anni allo Stato e non al privato cittadino. A mio avviso, è necessario chiarire il motivo: e cioè che si predisporrà un provvedimento legislativo *ad hoc*.

MERENDA. Ma questa dizione non supera le sue preoccupazioni.

LATTANZIO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Le preoccupazioni che avevo manifestato alla Commissione erano state espresse più dal parlamentare che non dal rappresentante del Governo. La Commissione le ha superate ed io ne prendo atto. Desidererei soltanto sottolineare che la proroga concessa alle macchine dello Stato va collegata al fatto che dobbiamo emanare un provvedimento in proposito.

ASSANTE. Desidero rispondere all'obiezione del sottosegretario Lattanzio. Intanto, c'è da dire che lo Stato non è insolvente, mentre può esserlo il cittadino che non si assicura. Noi ci preoccupiamo di obbligare all'assicurazione le macchine dello Stato soprattutto perché vogliamo evitare che le lungaggini burocratiche ai fini di una eventuale liquidazione rendano vana la solvibilità dello Stato. Questo è il motivo reale per cui noi insistiamo nel nostro emendamento. E c'è anche un altro motivo: quello di evitare una doppia morale, la morale del cittadino, che ha l'obbligo di assicurarsi, e la morale dello Stato che non avrebbe l'obbligo di assicurarsi perché solvibile.

OLMINI. L'onorevole sottosegretario ha accennato alla necessità di motivare presso l'opinione pubblica la temporanea esclusione dei veicoli dello Stato dall'obbligo dell'assicurazione. Poiché nel secondo comma dell'articolo 5 si afferma che questa materia sarà disciplinata con separato provvedimento, vorrei ricordare che, in genere, le Commissioni non rispettano l'impegno di approvare provvedimenti entro le date stabilite, salvo casi eccezionali. L'ultimo esempio è stato offerto recentemente dalla Commissione speciale per i fitti. Sarebbe forse più opportuno formulare il comma nel seguente modo: « I veicoli appartenenti allo Stato sono esclusi dall'obbligo, poiché saranno disciplinati con separato provvedimento, fino al 31 dicembre 1971 ».

DE' COCCI. A mio avviso, la formulazione più corretta è quella proposta dalla Commissione giustizia nel suo parere e riproposta dall'emendamento Amasio. Essa è la seguente: « I veicoli appartenenti allo Stato non sono soggetti ad assicurazione obbligatoria sino al 31 dicembre 1971 ».

LONGONI, *Relatore*. Accetto questa formulazione.

ALESI. Sono d'accordo: questa formulazione consente al Governo di studiare una disciplina appropriata e rende esecutivo il provvedimento in caso di inerzia legislativa.

MERENDA. Vorrei aggiungere un'altra argomentazione a quelle esposte dall'onorevole de' Cocci. Prendo atto, innanzitutto, della volontà politica del Governo di far sì che, entro il 31 dicembre 1971, sia emanata una regolamentazione per i veicoli appartenenti allo Stato. Mi rendo anche conto delle preoccupazioni espresse dall'onorevole sottosegretario circa le ripercussioni di questo rinvio sull'opinione pubblica. Ritengo però che la formulazione del secondo comma proposta dalla Commissione giustizia possa finire per essere, in pratica, una norma « in bianco », senza la previsione di sanzioni. Infatti, cosa accadrà se non verrà emanata una regolamentazione per i veicoli dello Stato entro la fine del 1971 ? Potrebbero, infatti, sorgere ostacoli obiettivi che impediscano di emanare questa regolamentazione. Ora, poiché pare evidente che il Governo ha intenzione di risolvere il problema, è nostro dovere studiare una formula che garantisca questa soluzione. Governo e Parlamento debbono sentirsi impegnati a risolvere il problema entro il 31 dicembre 1971.

LATTANZIO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Ritiro l'emendamento da me proposto e accetto la formulazione proposta dalla Commissione giustizia. Suggerisco tuttavia la seguente formulazione, che mi pare più precisa: « I veicoli appartenenti allo Stato non sono soggetti all'obbligo dell'assicurazione, ai sensi della presente legge, sino al 31 dicembre 1971 ».

LONGONI, *Relatore*. D'accordo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il secondo comma dell'articolo 5, nel testo proposto dal parere della Commissione giustizia e modificato dal Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 5, nel testo risultante dalle modificazioni testè approvate.

(*È approvato*).

L'articolo 5 rimane pertanto così formulato:

ART. 5.

Non v'è obbligo di assicurazione ai sensi della presente legge per i ciclomotori che non siano soggetti a targatura e per le macchine agricole.

I veicoli appartenenti allo Stato non sono soggetti all'obbligo dell'assicurazione ai sensi della presente legge sino al 31 dicembre 1971.

Passiamo all'articolo 6. Ne do lettura:

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 corrispondente 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.

Gli onorevoli Assante ed Amasio propongono di aggiungere al secondo comma, dopo le parole: « presso il quale l'assicurato si intende domiciliato », le altre: « anche per l'esecuzione delle sentenze di condanna e delle liquidazioni provvisionali di cui all'articolo 24 ».

ASSANTE. Il provvedimento si riferisce, evidentemente, a cittadini domiciliati in Italia. Noi chiediamo che il certificato di assicurazione risulti accettato da un ente costituito in Italia, presso il quale l'assicurato si intenda domiciliato anche per l'esecuzione di sentenze di condanna e di liquidazioni provvisionali di cui all'articolo 24. Spesso, infatti,

praticamente si può fare l'atto di citazione presso il domicilio eletto, ma per l'esecuzione della sentenza tutto è molto più difficile, poiché le sentenze devono essere ratificate all'estero, secondo le convenzioni internazionali. Noi chiediamo che l'esecuzione delle sentenze sia resa possibile anche presso le compagnie italiane con le quali è assicurato l'utente. Saranno poi le varie compagnie a risolvere i problemi connessi a questa questione mediante convenzioni speciali. Il cittadino potrà avere così la possibilità di riscuotere in Italia quanto gli spetta.

LONGONI, *Relatore*. Faccio osservare che l'ufficio legislativo del Ministero asserisce che l'emendamento è superfluo, dal momento che esistono disposizioni del codice di procedura civile che disciplinano tutta la materia.

LATTANZIO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Il relatore ha anticipato le mie considerazioni. Secondo gli uffici del Ministero compententi in materia, l'emendamento è superfluo. Ma se la Commissione è di parere opposto, non ho difficoltà ad accettare l'emendamento.

ASSANTE. Mi permetto di insistere sullo emendamento.

ALESI. Nel primo comma dell'articolo 6 stabilisce che l'assicurazione stipulata dai veicoli stranieri durante la loro permanenza in Italia deve avvenire secondo le modalità che saranno stabilite con il regolamento di esecuzione. Questo inciso dovrebbe, a mio avviso, essere soppresso, poiché il regolamento di esecuzione finirebbe per far ritardare la applicazione del provvedimento in esame proprio in quei casi particolari che sono già implicitamente previsti dal provvedimento stesso. Ritengo, infatti, che il provvedimento preveda quasi tutti i casi che si possono verificare.

PRESIDENTE. Anche il parere della Commissione giustizia si esprime in questi termini.

ALESI. Si potrebbe anche suggerire una nuova dizione con cui si impegni il Governo ad emanare il regolamento di esecuzione entro una certa data.

LATTANZIO, *Sottosegretario di Stato per l'indostria, il commercio e l'artigianato*. Il parere della Commissione giostizia, fatto proprio dall'onorevole Alesi, contrasta con la realtà. Non vi è dubbio, infatti, che su questa come su altre questioni sarà necessario stabilire alcune modalità per mezzo di un regolamento. Si conservi o no il richiamo al regolamento, sul piano pratico è evidente che queste modalità potranno essere note solo una volta emanato il regolamento. Assicuro comunque l'onorevole Alesi che il Ministero dell'industria sta già lavorando in questo senso, sicché non attende che l'approvazione della legge per poter procedere sollecitamente all'emanazione del regolamento. Sarebbe tra l'altro un nonsenso aver sollecitato tante volte la discussione di questa legge e poi non renderla applicabile per mancanza del regolamento.

HELFER. Condivido l'opinione espressa dal sottosegretario, anche perché laddove si parla di regolamento, come per esempio all'articolo 13, si dice che « il regolamento di esecuzione potrà stabilire criteri per il controllo, eccetera ». Proporrei piuttosto che il regolamento debba essere varato e pubblicato entro un termine ragionevole. Potremmo fare un articolo aggiuntivo a tal proposito.

COCCO MARIA. Mi associo a questa proposta.

LONGONI, *Relatore*. Vorrei fare un'osservazione di massima e, riferendomi prima ancora all'emendamento Alesi, desidero ricordare che tutti abbiamo riconosciuto in sede di discussione generale che i problemi posti da questa legge sono di carattere prevalentemente tecnico. Quindi il riferimento al regolamento è quanto mai indispensabile. Nell'articolo 40 si potrà stabilire un termine per la emanazione del regolamento. Pertanto sono favorevole a che rimanga la dizione del testo.

ALESI. Ritiro la proposta di emendamento, con la riserva, però, di riproporre il problema del termine.

PRESIDENTE. Resta, pertanto, l'emendamento Assante-Amasio al secondo comma, sul quale i proponenti insistono. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

Pongo in votazione l'intero articolo 6, che rimane pertanto nel testo a stampa di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo 7:

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 allo 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.

A questo articolo gli onorevoli Assante e Amasio hanno presentato il seguente emendamento interamente sostitutivo:

« Il conducente del veicolo deve avere con sé la polizza di assicurazione nonché la ricevuta o un certificato di pagamento da cui risulti il periodo di assicurazione per il quale sono stati pagati il premio o la rata di premio, ed esibirli a richiesta degli organi indicati nell'articolo 33 della presente legge ».

ASSANTE. Il motivo che ci ha spinti a presentare questo emendamento è uno solo: la necessità di non aggravare i costi dell'assicurazione. L'articolo richiede una serie di adempimenti che è impossibile che l'assicurazione non scarichi sugli utenti. Noi ci preoccupiamo che il conducente dell'autoveicolo abbia presso di sé soltanto la polizza e il documento di pagamento con le singole date di scadenza che comprova la validità della polizza, evitando così tutta una serie di costose procedure burocratiche.

LONGONI, *Relatore*. L'emendamento è suggestivo e mi rendo conto che potrebbe veramente prenderci in contropiede, come suol dirsi. Però è inaccettabile, perché la istituzione del contrassegno da applicarsi in modo visibile sul parabrezza risponde all'elementare necessità di un immediato, visibile controllo da parte degli agenti della polizia stradale ed urbana, nonché alla necessità di munire i veicoli di un documento uniforme che difficilmente si presti a falsificazioni. Non la stessa cosa si potrebbe dire delle polizze di assicurazione o delle corrispondenti certificazioni di esistenza dell'assicurazione, quando è noto che le polizze sono dal punto di vista sostanziale e formale notevolmente diverse le une dalle altre a seconda dei tipi di assicurazione e delle imprese assicuratrici. Credo di non svelare niente di nuovo dicendo che, se proprio non si è del ramo, è difficile interpretare una polizza di assicurazione. Comunque il sistema proposto dall'emendamento supporrebbe una conoscenza così approfondita dei documenti formali di assicurazione che, a mio avviso, è assolutamente impossibile pretendere dai tutori dell'ordine. Inoltre, basare sulla esibizione di un siffatto documento il riconoscimento dell'esistenza o meno d'una valida assicurazione comporterebbe sicuramente una discussione sulla portata del documento. E qui c'è una ragione che credo possa convincere i presentatori a desistere dal loro emendamento: il fatto che tutte le polizze contengono la clausola di un tacito rinnovo, per cui sarebbe agevole per l'utente affermare che la polizza sia stata rinnovata per un altro anno.

ASSANTE. Ma c'è la quietanza del pagamento della rata di premio!

LONGONI, *Relatore*. Rendetevi quindi conto, onorevoli colleghi, della difficoltà in cui verremmo a mettere i tutori dell'ordine per la verifica di questi documenti così difficilmente interpretabili. Pertanto insisto nel mio parere contrario all'emendamento.

LATTANZIO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* Vorrei che su questa questione, così particolare, non si aprisse un dibattito sproporzionato. Noi vogliamo trovare un sistema di indicazione rapida e precisa dell'assolvimento da parte dell'utente dell'obbligo del pagamento dell'assicurazione. Quello proposto dal disegno di legge sembra agli uffici che sia il sistema più immediato.

ASSANTE. Il motociclista come farà ?

LATTANZIO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* A questo proposito, vorrei ricordare che abbiamo approvato or ora un emendamento che sostanzialmente comprende anche i ciclomotori. Ora, immaginate il conducente del ciclomotore costretto a portare sempre con sé il documento dell'assicurazione ! Il contrassegno lo mette sul parabrezza o sul manubrio, ma non è possibile obbligarlo ogni volta a provvedersi della polizza o a portarla sempre con sé ! Credo quindi che la formulazione tecnica più spedita sia quella del testo del disegno di legge.

ALESI. La Commissione giustizia condiziona il rilascio del bollo di circolazione alla prova dell'adempimento degli obblighi assicurativi. In tal modo possiamo evitare un bollo (si parla di bollo per quattro mesi) fornendo il certificato assicurativo che comprova che l'assicurazione è stata fatta per un anno. Mi pare che, secondo il parere della Commissione giustizia, sarebbe consentito un unico bollo – il bollo di circolazione – nonché la garanzia che la pratica assicurativa è stata assolta.

BALDI. Ritengo che il doppio bollo sia un sistema assai pratico; così infatti in caso di vendita dell'automobile o del ciclomotore si può prolungare la validità del bollo di circolazione. Dal momento che l'ufficio competente rilascia il bollo dietro esibizione del certificato della società assicuratrice, col sistema del doppio bollo in caso di vendita dell'automezzo, si può operare la sostituzione dell'uno con l'altro.

AMASIO. Noi ritiriamo l'emendamento, ma voglio ribadire che esso mirava, da un lato, ad evitare un accrescimento dei costi, che saranno già notevoli soprattutto in relazione al conto consortile previsto dall'articolo 14 di cui chiederemo la soppressione; dall'altro, a non fornire argomenti alle compagnie per un aumento ingiustificato dei premi.

Al convegno di Saint-Vincent, la questione del bollo fu posta dai rappresentanti delle compagnie come un argomento atto a giustificare l'aumento dei costi futuri del servizio assicurativo.

PRESIDENTE. Poiché l'emendamento è stato ritirato, pongo in votazione l'articolo 7 al quale non sono stati presentati altri emendamenti.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo 8:

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 alienato, sia reso valido per altro veicolo o natante di sua proprietà, previo lo 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.

Gli onorevoli Alesi e De Marchi propongono di sostituirne il primo comma con il seguente:

« Il contratto di assicurazione si intende ceduto con il trasferimento di proprietà del veicolo o del natante salvo espresso patto contrario o motivata opposizione da parte della impresa assicuratrice ».

LONGONI, *Relatore.* Onorevole Alesi, il suo emendamento è, tutto sommato, limitativo. Il testo originario è senz'altro più estensivo. Pertanto, la prego di ritirarlo.

ALESI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 8.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo 9:

ART. 9.

Per l'adempimento dell'obbligo di assicurazione il contratto deve essere stipulato per 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 della assicurazione obbligatoria, nonché dell'indice generale dei prezzi di mercato o di quello delle retribuzioni desunti dalle rilevazioni dell'Istituto centrale di statistica.

AMASIO. Desidero un chiarimento. L'articolo 9 fa un riferimento alla tabella dei massimali. Se, approvando l'articolo 9, si dovesse intendere approvata anche la tabella dei massimali, io chiederei l'accantonamento dell'articolo, poiché ritengo che tale tabella sia assurda e non realistica per la limitatezza dei massimali stessi.

PRESIDENTE. La votazione sull'articolo 9, cui ci accingiamo, non comporta approvazione della tabella dei massimali.

LATTANZIO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Signor Presidente, ritengo che la parola « allegato » debba essere sostituita con le parole: « tabella allegata *A* ».

PRESIDENTE. Sta bene. ciò sarà fatto in sede di coordinamento.

Poiché all'articolo 9 non sono stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo 10:

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.

Poiché non sono stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo 11:

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 le procedure e le modalità 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 lo 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.

Gli onorevoli Amasio, Assante, Malfatti Francesco, Marmugi, Bastianelli, Olmini, Ma-

schiella. Tempia Valente e Vecchi propongono di sostituirlo con il seguente:

« Il Ministero per l'industria, il commercio l'artigianato, sulla base dei dati statistici degli ultimi cinque anni, con decreto da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale*, determinerà le tariffe dei premi comprensivi dei necessari caricamenti. Le tariffe devono essere differenziate per categorie di rischio e per zone di immatricolazione.

Le imprese devono applicare le tariffe così come previste in decreto, salvo la facoltà di applicare una diminuzione od un aggravio non superiore al cinque per cento.

Nel regolamento saranno inoltre indicati i criteri in base ai quali le imprese potranno prevedere variazioni dei premi stabiliti nelle tariffe formate dal Ministero, in caso di aggravamento o diminuzione dei rischi o nei confronti di assicurati plurisinistrosi, nonché le procedure e le modalità per l'assicurazione di rischi non contemplati nelle tariffe formate dal Ministero o che meritano, per qualsiasi causa sia soggettiva che oggettiva, carattere di particolarità.

Il Ministero per l'industria, il commercio e l'artigianato, con decreto pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*, quando se ne ravvisi la necessità, tenuto conto dei dati statistici relativi ai sinistri, potrà modificare le tariffe dei premi per tutti o per alcuni particolari rischi.

Le tariffe 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 tariffe stabilite dal Ministero per l'industria, il commercio e l'artigianato, le proposte per l'assicurazione obbligatoria che sono loro presentate in conformità alla presente legge.

Nella proposta dovrà essere indicato il numero dei sinistri subiti nel biennio precedente e la compagnia presso la quale si era precedentemente assicurati ».

AMASIO. Come ho già avuto occasione di dire nel corso della discussione generale, uno dei pericoli che il provvedimento in esame implica è quello di dar luogo ad un processo di concentrazione nel settore assicurativo, e quindi alla creazione di situazioni di monopolio. La formulazione dell'articolo, a proposito della fissazione delle tariffe, potrebbe facilitare tale processo. Fissando tariffe rigide, potrebbe verificarsi il fenomeno che le grosse compagnie riescano ad ottenere tariffe non tecniche e le usino come strumento di lotta contro le piccole compagnie. Vi è poi un altro problema. In generale le compagnie praticano una supertariffa, per così dire, a carico dei plurisinistrosi. Nel disegno di legge questa possibilità non è prevista. Il nostro emendamento si ripropone di consentire alle compagnie di giocare con un 5 per cento in più o in meno rispetto alle tariffe previste dal decreto ministeriale, in modo da consentire alle compagnie stesse di evitare le conseguenze di cui prima ho parlato e anche di applicare una maggiorazione di premio nei confronti dei plurisinistrosi. Il nostro emendamento non muta radicalmente il criterio da seguire, ma vuole evitare una eccessiva rigidità tariffaria che sarebbe pericolosa per le piccole compagnie e non consentirebbe le necessarie maggiorazioni nei confronti dei plurisinistrosi. Osservo infine che questi ultimi sono proprio quelli che determinano l'aumento dei costi del servizio, che si riflette poi su tutti gli utenti assicurati.

LONGONI, *Relatore*. Io non nutro le preoccupazioni dei proponenti dell'emendamento in questione. Non ravviso la possibilità che si verifichi il fenomeno della concentrazione e del monopolio. Il concetto di stabilire una tariffa unica nazionale da adottarsi obbligatoriamente da parte di tutte le imprese autorizzate, sia pure con lievi scarti del 5 per cento in più o in meno, non corrisponde, a mio avviso, all'interesse generale degli utenti, ai quali è fondamentale garantire la possibilità di scelta del proprio assicuratore, sia pure nel quadro di tariffe controllate e preventivamente approvate dalla autorità di vigilanza. Teniamo conto del fatto che, ove si adotti il sistema proposto dall'emendamento Amasio, le grosse compagnie, più solide e attrezzate, adotterebbero evidentemente la tariffa con uno sconto del 5 pr cento in meno mettendo in gravissima difficoltà le compagnie minori; è infatti evidente che la scelta della massa degli utenti si orienterebbe, a parità di condizioni, verso le compagnie più solide e più rinomate sul mercato. In tal modo le compagnie minori, o quelle che per avventura (e ce ne sono) si affacciassero *ex novo* sul mercato, non avrebbero alcuna possibilità di emergere sul piano della concorrenza. A me sembra che sia, sotto ogni punto di vista, preferibile il criterio adottato nel disegno di legge che, fermo restando il requisito assoluto ed inderogabile della tecnicità delle tariffe, lascia a ciascuna impresa la possibilità

di presentare per l'approvazione le tariffe in forma differenziata. Si deve anche tener conto, in base alla procedura, del problema delle fonti cui il Ministero dell'industria e commercio dovrà fare riferimento per recepire i dati statistici differenziati ed analitici, occorrenti soprattutto per la determinazione delle tariffe. Il sistema escogitato dal comma secondo dell'articolo 24 del disegno di legge prevede, e coerentemente, che questi dati debbano essere forniti dall'INA attraverso le elaborazioni rese possibili da quella quota del 2 per cento, tanto discussa, di tutti i rischi delle imprese. Facendo riferimento all'ultima parte dello emendamento, si può osservare che essa appare giustificata dalla necessità per la compagnia assicuratrice di conoscere i precedenti assicurativi dell'assicurando, e questo soprattutto per coloro che abbiano già avuto incidenti. A me pare che il fine suddetto possa essere ancor meglio raggiunto con l'aggiunta di questo periodo: « All'atto della stipulazione della predetta assicurazione, l'assicurando dovrà dichiarare all'assicuratore il numero dei sinistri nei quali sia stato coinvolto nel biennio precedente, e l'impresa presso la quale era precedentemente assicurato ». A me pare che in questo emendamento sia tenuta presente l'esigenza che ha spinto gli onorevoli Assante ed Amasio a presentare l'emendamento sostitutivo.

LATTANZIO, *Sottosegretario per l'industria, il commercio e l'artigianato.* Accetto senz'altro l'emendamento aggiuntivo proposto dal relatore, che credo vada senz'altro incontro ai desiderata dei colleghi Amasio e Assante. Ma c'è un problema preliminare, assai interessante, sul quale mi permetto di richiamare l'attenzione soprattutto dei colleghi che hanno proposto l'emendamento sostitutivo. Il punto fondamentale di divergenza tra il testo governativo e l'emendamento proposto verte sul dilemma se le tariffe dovranno essere stabilite dal Ministero oppure se potranno essere stabilite dalle compagnie, fermo restando il principio che poi dovranno essere rese esecutive dal Ministero. Non ho alcuna difficoltà a dire all'onorevole Assante che, trattandosi della prima applicazione della legge, ho l'impressione che il Ministero dell'industria, lo dico con molta chiarezza, ben difficilmente potrebbe essere in grado di determinare in proprio le tariffe. Credo, dunque, che proprio per il fine che in fondo tutti noi vogliamo raggiungere d'una certa differenziazione delle tariffe, sia bene mettere in concorrenza le varie compagnie di assicurazione e lasciare invece al Ministero il doveroso controllo. Ecco perché vorrei pregare gli onorevoli colleghi Amasio e Assante di rinunciare alla formulazione da loro proposta. Successivamente, dopo una prima sperimentazione, il Ministero potrà forse intervenire per fissare in proprio le tariffe. Mi pare d'altra parte evidente che di fatto si arriverà col tempo ad una tariffa unica, che sarà quella approvata dal Ministero; ma fino a quel momento credo sia molto più utile, nell'interesse degli assicurati, lasciare questa possibilità di concorrenza tra le varie compagnie.

AMASIO. L'onorevole sottosegretario ha colto la sostanza del nostro emendamento; noi però ci permettiamo di insistervi perché riteniamo che tra il criterio dell'approvazione delle tariffe da parte del Ministero, e quello della fissazione diretta da parte del Ministerro stesso, con la possibilità di giocare sulla percentuale del 5per cento in più o in meno, sia preferibile questo secondo criterio. Il primo criterio favorisce le grosse compagnie nei confronti delle piccole, tanto è vero che alla presentazione di questo emendamento siamo stati sollecitati dai rappresentanti delle piccole e medie compagnie assicurative, le quali sanno fare molto bene i loro conti e conoscono l'ambiente in cui operano. Insistiamo quindi nel chiedere la votazione dell'emendamento, perché riteniamo che il principio in esso contenuto sia più corrispondente ad una politica di equità all'interno del mondo assicurativo ed anche, pur se apparentemente può sembrare contrario, all'interesse degli utenti.

LATTANZIO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* Sarebbe la prima volta che il Ministero dell'industria determinerebbe direttamente le tariffe.

AMASIO. Ci fu un grosso scontro su questo problema al convegno dell'ISLE di qualche anno fa.

MILANI. Vorrei aggiungere un'altra considerazione per dimostrare che ciò che chiediamo sarebbe una misura per salvaguardare gli interessi degli stessi utenti. Non si può escludere che le grandi compagnie facciano accordi di cartello ed includano le piccole compagnie, poiché queste hanno interesse a vivere nella misura in cui le grandi compagnie le fanno vivere. Il tutto si risolverebbe in un peso che dovrebbe essere sopportato dagli utenti.

MERENDA. Ma i casi sono due: o ci preoccupiamo di un cartello delle grosse compagnie che coinvolga anche le piccole, e allora a questo pericolo si può ovviare attraverso l'azione di controllo esercitata dal Ministero dell'industria, dato che le tariffe debbano essere sottoposte alla sua approvazione; o la preoccupazione è, come mi pare sia apparso dall'intervento dell'onorevole Amasio, che vi sia solo un cartello delle grosse compagnie a danno delle piccole col pericolo quindi che le grosse compagnie fissino premi più bassi non sopportabili dalle piccole compagnie: allora mi sembra che, fermo restando il fatto che il Ministero deve controllare e quindi approvare o no queste tariffe, tale pericolo di concorrenza sussista anche nel caso in cui venga stabilito lo scarto del 5 per cento che le grosse compagnie possono più facilmente adottare. D'altra parte se il discorso coinvolge una specie di sfiducia sulla capacità del Ministero di valutare appieno queste tariffe, non vedo perché dovremmo affidare al Ministero addirittura il compito di fissarle.

DE' COCCI. Io non vedo fondata la preoccupazione che ci sia un avvio al monopolio. Prima di tutto noi abbiamo un sistema misto in cui ci sono anche aziende di Stato che esercitano tale ramo (Assitalia e Fiumeter). Oggi come oggi il sistema è quasi liberistico per la quasi illimitata possibilità di ammissione di nuove compagnie; non è un sistema analogo a quello bancario in cui l'apertura di nuovi sportelli è quasi impossibile. Questo pericolo di concentrazione in via generale quindi non esiste e basti considerare l'aumento del numero delle compagnie abilitate. Non mi sembra pertanto che l'articolo 11, così com'è formulato, possa dar luogo ad un pericolo di concentrazione. Il Ministero può approvare o no le tariffe e le compagnie possono modificarle: rimane quindi quel minimo di possibilità di concorrenza che impedisce tali concentrazioni. Nella realtà poi – siamo tutti utenti – sono semmai le grandi compagnie ad essere le più care; le piccole cercano di fare un'opera di rottura, anche perché le grandi compagnie sono quelle che pagano più sollecitamente, mentre le piccole tendono a mandare le cose più a lungo.

CALVI. Io voterò a favore della soluzione proposta dal disegno di legge, però devo dire che, trattandosi di una assicurazione obbligatoria, la logica porterebbe all'obbligatorietà anche della fissazione delle tariffe.

PRESIDENTE. Do lettura dei seguenti emendamenti Alesi-Demarchi all'articolo 11:

Sostituire il primo comma con il seguente: « Ogni impresa deve sottoporre alla preventiva approvazione del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato le tariffe dei premi dell'assicurazione speciale di cui all'articolo 1 ».

Al secondo comma sopprimere le parole da « Nello stesso » fino alla fine del comma.

Al terzo comma sopprimere le parole: « e le condizioni generali di polizza ».

Al quinto comma sostituire le parole: « assicurazione prevista dalla presente legge », *con le parole:* « assicurazione speciale di cui all'articolo 1 ».

Al sesto comma inserire dopo la parola: « assicurazione », *le parole:* « speciale di cui all'articolo 1 ».

Aggiungere dopo il sesto comma il seguente sesto comma bis: « Le imprese potranno prevedere eque variazioni dei premi stabiliti nelle tariffe di cui ai commi precedenti in caso di aggravamento o diminuzione dei rischi e stabilire equi premi per l'assicurazione dei rischi non contemplati nelle tariffe approvate o che rivestono, per qualsiasi causa, sia soggettiva che oggettiva, carattere di particolarità e di eccezionalità ».

Subordinatamente all'emendamento precedente aggiungere il seguente sesto comma bis: « Le imprese potranno prevedere, entro scarti percentuali massimi fissati dal regolamento, eque variazioni dei premi stabiliti nelle tariffe di cui ai comma precedenti, in caso di aggravamento o diminuzione dei rischi e stabilire equi premi per l'assicurazione dei rischi non contemplati nelle tariffe approvate o che rivestano, per qualsiasi causa, sia soggettiva che oggettiva, carattere di particolare eccezionalità ».

All'ultimo comma sopprimere le parole: « secondo le condizioni generali di polizza le tariffe approvate o stabilite dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato », *e sostituire le parole:* « obbligatoria che siano loro presentate in conformità della presente legge », *con le parole:* « speciale di cui all'articolo 1 ».

Alcuni di questi emendamenti sono preclusi. Prego l'onorevole Alesi di illustrare solo gli emendamenti in cui non si fa riferimento all'assicurazione speciale.

LONGONI, *Relatore*. Quasi tutti vi fanno riferimento. Vorrei pregare l'onorevole Alesi di ritirare gli emendamenti.

ALESI. Poiché vi è il parere contrario del relatore, dichiaro di ritirare gli emendamenti.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo dell'articolo 11 Amasio ed altri, non accettato dal Governo né dal relatore.

(*È respinto*).

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo all'ultimo comma presentato dal relatore:

« All'atto della stipulazione della polizza di assicurazione, l'assicurando dovrà dichiarare all'assicuratore il numero dei sinistri nei quali sia stato coinvolto nel biennio precedente e l'impresa presso la quale era precedentemente assicurato ».

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 11 con l'emendamento testé approvato.

(*È approvato*).

L'articolo 11 rimane pertanto così formulato:

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 le procedure e le modalità 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 dell'industria, del commercio e dell'artigianato da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale*.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'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 dell'industria, del commercio e dell'artigianato, le proposte per l'assicurazione obbligatoria che siano loro presentate in conformità della presente legge. All'atto della stipulazione della polizza di assicurazione, l'assicurato dovrà dichiarare all'assicuratore il numero dei sinistri nei quali sia stato coinvolto nel biennio precedente e l'impresa presso la quale era precedentemente assicurato.

Poiché agli articoli 12 e 13 non sono stati presentati emendamenti, li porrò successivamente in votazione:

ART. 12.

L'articolo 60 del testo unico delle leggi sull'esercizio delle assicurazioni private, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 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 dell'industria, del commercio e dell'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 ».

(*È approvato*).

ART. 13.

Il regolamento di esecuzione potrà stabilire criteri per il controllo della congruità della riserva per sinistri avvenuti e non ancora liquidati alla fine dell'esercizio, che le imprese debbono costituire per le assicurazioni della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli.

(*È approvato*).

AMASIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, data l'importanza dell'articolo successivo e in considerazione dell'ora tarda, proporrei il rinvio della discussione.

LONGONI, *Relatore*. Comprendo le ragioni dell'onorevole Amasio. Desidererei però che, ove la Commissione fosse dell'avviso di sospendere i lavori, ci si impegnasse a riprendere sollecitamente i lavori stessi.

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

Rinvio della discussione del disegno di legge: Proroga della durata in carica degli organi elettivi dell'artigianato *(Approvato dalla IX Commissione permanente del Senato)* (1548).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga della durata in carica degli organi elettivi dell'artigianato », già approvato dalla IX Commissione del Senato.

LATTANZIO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Signor Presidente, è stata avanzata da parte di alcuni gruppi politici la richiesta di poter avere un incontro presso il Ministero prima di iniziare la discussione di questo disegno di legge. Il Governo non può che assecondare qualsiasi richiesta in questo senso. Per queste ragioni il Governo non si oppone ad un eventuale rinvio della discussione.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, la discussione del disegno di legge è rinviata ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 11,40.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO