

# SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

## 9<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Industria, Commercio interno ed estero, Turismo)

MERCOLEDÌ 10 DICEMBRE 1969

(16<sup>a</sup> seduta, in sede redigente)

Presidenza del Presidente ZANNIER

### INDICE

#### DISEGNO DI LEGGE

##### Seguito e rinvio della discussione:

« Assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti » (895)  
(Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	Pag. 183, 186, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 198, 199, 204, 206, 208, 209, 210, 211, 213, 215, 216, 217, 220, 221
ADAMOLI	. . . . . 212, 213, 216, 220
BERNARDINETTI	. . . . . 218
CATELLANI	. . . . . 189, 217
DOSI, relatore	. 185, 186, 187, 189, 191, 193, 196, 199, 202, 206, 207, 208, 213, 215, 217
FILIPPA	. . . . . 192, 195, 216, 218
LATTANZIO, sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato	185, 186, 187, 188, 189, 191, 192, 193, 194, 196, 197, 202, 206, 208, 215, 216, 219
MAMMUCARI	187, 190, 191, 193, 197, 200, 205, 208
MINNOCCI	. . . . . 188, 193, 194, 195, 201, 219
PIVA	184, 185, 194, 197, 203, 207, 210, 215, 216
ROSSI	. . . . . 189, 216
TRABUCCHI	185, 186, 188, 190, 192, 193, 194, 195, 197, 198, 199, 203, 205, 208, 211, 215, 218
VERONESI	. . . . . 218, 220, 221

Dosi, Filippa, Mammucari, Merloni, Minnocci, Moranino, Piva, Rossi, Scipioni, Trabucchi, Veronesi, Verzotto e Zannier.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, i senatori Cavezzali, De Leoni, Fusi, Noè, Segnana e Verraastro sono sostituiti, rispettivamente, dai senatori Segreto, Bernardinetti, Compagnoni, Spasari, Mazzarolli e Burtulo.

Interviene il sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato Lattanzio.

MINNOCCI, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Seguito e rinvio della discussione del disegno di legge: « Assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti » (895) (Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione, in sede redigente, del disegno di legge: « Assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a mo-

La seduta ha inizio alle ore 10,30.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Bertone, Cagnasso, Catellani, Colleoni, De Vito,

tore e dei natanti », già approvato dalla Camera dei deputati.

Come gli onorevoli colleghi ricordano, al termine della precedente seduta, dopo la replica del relatore e l'intervento del rappresentante del Governo, venne chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

#### CAPO I

#### DELL'OBBLIGO DELL'ASSICURAZIONE

#### Art. 1.

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

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

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

A questo articolo è stato presentato dai senatori Piva ed altri il seguente emendamento: al primo comma sopprimere le parole: « su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate ».

P I V A . Già nel corso dell'intervento da me svolto in sede di discussione genera-

le ho avuto modo di spiegare i motivi che hanno indotto il Gruppo al quale appartengo a proporre la soppressione, dal primo comma dell'articolo in esame, delle parole: « su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate ». Alla Camera dei deputati, oltre alle considerazioni già fatte e che riprenderò in seguito, sono state portate anche delle argomentazioni di carattere giuridico con riferimento alla giurisprudenza e al clima di incertezza che esiste tuttora in ordine alla definizione di « aree di uso pubblico » e « aree di uso privato »; le risposte che sono state date da parte del relatore e da parte del rappresentante del Governo a tali argomentazioni non hanno peraltro fugato, sia dal punto di vista giuridico che dal punto di vista per così dire, pratico, le preoccupazioni che noi avevamo manifestato e che pertanto rimarrebbero vive qualora anche in questa sede non si ritenesse di aderire al nostro emendamento. Con esso in definitiva noi intenderemmo eliminare ogni incertezza al riguardo, in modo che risulti chiaro che qualunque sinistro si verifichi, causato da un mezzo a motore sottoposto alla disciplina del presente provvedimento, deve essere indennizzato secondo le norme dallo stesso stabilite. Qualora quelle parole restassero nel testo del disegno di legge, l'affermazione di questo principio risulterà incerta, complessa e difficile.

Mi riferisco in particolare alle grandi aree delle società industriali, dei cantieri e ad altre aree del genere. Esiste, ad esempio, dalle mie parti una società per azioni, la NESCO, alla quale è stata affidata l'organizzazione turistica di una grande zona sul litorale adriatico: tutto il territorio interessato è ovviamente considerato privato per cui teoricamente al suo interno potrebbero circolare dei mezzi non assicurati con quali conseguenze è facile immaginare! Pertanto, ad evitare che gli eventuali danni che possano derivare alle persone da veicoli a motore circolanti su strade di queste aree ad uso industriale, dei cantieri o nelle zone di organizzazione turistica, siano poi risarciti facendo passare — come spesso succede — l'incidente come infortunio sul lavoro, noi riteniamo che sia necessario sopprimere

quelle parole, lasciando così senza dubbio alcuno l'interpretazione del primo comma dell'articolo 1.

**D O S I**, *relatore*. Desidero far presente ai proponenti dell'emendamento in esame che l'assicurazione obbligatoria vuole, come istituto eccezionale, fronteggiare un fenomeno macroscopico qual è quello della circolazione dei veicoli sulle strade e non coprire i rischi che possono derivare, sia pure dall'uso di veicoli, in ambienti, per così dire, domestici. Per quanto si riferisce agli esempi che il senatore Piva ha voluto portare a dimostrazione del fondamento dell'emendamento proposto, vi è inoltre da rilevare che gli stabilimenti industriali godono tutti di una copertura assicurativa, la quale comprende non solo ogni tipo di incidente, ma anche i trasportati.

Per tutte queste considerazioni mi dichiaro pertanto contrario all'emendamento in questione.

**L A T T A N Z I O**, *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Il Governo è contrario a questo emendamento in quanto ritiene che esso determinerebbe una sfasatura rispetto alla sfera di applicazione delle norme sulla circolazione stradale; come è noto, infatti, gli articoli 1 e 2 del codice della strada fanno esplicito riferimento al concetto di strade di uso pubblico.

Devo aggiungere inoltre che l'emendamento è contrario anche a quanto stabilito dalla Convenzione di Strasburgo che l'Italia ha firmato nel 1959, la quale all'articolo 2, paragrafo 1, dell'annesso 1 definisce in termini chiari che l'assicurazione deve riferirsi solo alle strade pubbliche. A me pare pertanto che, anche da questo punto di vista, noi andremo ben oltre a quella che è stata la libera accettazione da parte del nostro Paese, nel 1959, della predetta Convenzione. Per questi motivi, quale rappresentante del Governo, mi dichiaro contrario all'emendamento proposto.

**T R A B U C C H I**. Per nostro conforto, se dovessimo votare contro l'emendamento

proposto dai senatori Piva ed altri, gradirei che l'onorevole Sottosegretario di Stato ci specificasse non il concetto di strade di uso pubblico che conosciamo perfettamente, ma quello di « aree a queste equiparate ». In altri termini, vorremmo che l'onorevole Lattanzio ci desse — affinché i pratici possano poi tenerne conto — una definizione secondo lui, e quindi secondo il Governo, esatta dell'espressione: « aree equiparate alle strade di uso pubblico », specialmente per quanto si riferisce ai comprensori di bonifica e ai fondi agricoli in genere.

**L A T T A N Z I O**, *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Credo di aver già spiegato in termini abbastanza chiari che il presente disegno di legge fa riferimento in pieno al codice della strada (articoli 1 e 2). Appunto nell'articolo 2 del codice della strada è chiaramente spiegato che cosa si intende per « aree a queste equiparate ». Quindi per l'interpretazione del testo in esame si deve fare riferimento a detto articolo.

**P I V A**. Debbo dire che quanto ha affermato il senatore Dosi in ordine alle aree industriali e ai cantieri non è esatto: probabilmente però l'onorevole relatore non è a conoscenza di ciò che avviene consuetudinarmente nell'interno di tali aree. Spesso infatti gli autotrasportatori che hanno l'appalto, dovendo lavorare all'interno di un'area che non è pubblica, ma privata, non stipulano l'assicurazione per cui può accadere che si verifichino dei sinistri, i quali — come sappiamo che è avvenuto finora — vengono fatti passare come incidenti sul lavoro e vengono quindi coperti dalle relative assicurazioni con evidente danno per coloro che sono stati danneggiati.

Certamente conosciamo quello che dice il codice della strada e quanto è stabilito dalla Convenzione di Strasburgo, ma ci sembra che nel momento in cui si sta elaborando un provvedimento che dovrebbe regolamentare tutta la materia sia giusto che le questioni ad essa inerenti siano disciplinate tutte in modo chiaro ed inequivocabile.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti lo emendamento soppressivo presentato dai senatori Piva ed altri, non accettato nè dal relatore, nè dal Governo.

(Non è approvato).

Sempre all'articolo 1 è stato poi presentato dal senatore Trabucchi un emendamento tendente a sopprimere al secondo comma le parole: « salvo, in questo caso, il diritto di rivalsa dell'assicuratore verso il conducente ».

T R A B U C C H I . Ritengo che non vi sia bisogno di illustrare questo emendamento che secondo me si spiega da solo. Si tratta infatti di un periodo, a mio parere, del tutto inutile che non fa altro che creare delle difficoltà interpretative. Comunque, lo ri-tiro.

D O S I , *relatore*. Il relatore è contrario all'emendamento presentato dal senatore Trabucchi per la ragione che, a suo avviso, è invece giusto consentire il diritto di rivalsa dell'assicuratore nei confronti del conducente abusivo che qualche volta è addirittura un ladro.

L A T T A N Z I O , *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Anche il Governo è contrario a questo emendamento per gli stessi motivi già esposti dal relatore.

P R E S I D E N T E . Subordinatamente al primo emendamento, ormai ritirato, il senatore Trabucchi ha presentato un altro emendamento tendente a sostituire al secondo comma le stesse parole: « salvo, in questo caso, il diritto di rivalsa dell'assicuratore verso il conducente » con le altre: « salvo il diritto di rivalsa che spetti in questo caso all'assicuratore contro eventuali responsabili al di fuori del proprietario del veicolo e di suoi dipendenti ».

T R A B U C C H I . È illogico infatti, a mio avviso, prevedere questo diritto di rivalsa solo nei confronti del conducente quan-

do vi potrebbero essere una infinità di altri casi analoghi (qualcuno che abbia dato il veicolo al conducente abusivamente, qualcuno che abbia ordinato abusivamente al conducente di uscire, eccetera). Una volta pertanto che si ammette l'eccezione, deve introdursi un concetto ben più largo di quello considerato nel testo in esame, sempre comunque con l'esclusione del proprietario e dei suoi dipendenti che devono ritenersi coperti dall'assicurazione.

D O S I , *relatore*. Mi dichiaro contrario a questo emendamento.

L A T T A N Z I O , *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Anche il Governo è contrario.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento sostitutivo presentato al secondo comma dal senatore Trabucchi, al quale si sono dichiarati contrari il relatore ed il Governo.

(Non è approvato).

È stato infine presentato dai senatori Mamucari ed altri un emendamento tendente a sopprimere al terzo comma tutte le parole ad iniziare da: « dai veicoli destinati », fino alla fine del comma. Un altro emendamento di analogo contenuto è stato presentato dal senatore Trabucchi.

D O S I , *relatore*. Il relatore è contrario a questo emendamento per le ragioni che ha già avuto modo di illustrare nel corso della sua relazione.

T R A B U C C H I . Sono costretto ad insistere. Abbiamo infatti delle norme che entreranno in vigore tra non meno di un anno e si può fare in modo che esse contemplino anche i trasportati: è un problema notevole, riguardante soprattutto le grosse imprese, che dovranno avere altrimenti due assicurazioni, e riguardante in primo luogo lo Stato, tanto più che molte volte i trasportati possono essere tali per ragioni di ufficio.

M A M M U C A R I . Anche noi insistiamo sul nostro emendamento, e per una ragione elementare. Se noi dovessimo accettare l'attuale contenuto del comma, creeremmo praticamente due situazioni anormali. In primo luogo cito il caso dei pendolari: ormai in tutte le regioni a carattere industriale i lavoratori dipendenti da uno stesso ufficio o stabilimento si accordano tra loro nel pagare la benzina al proprietario di una macchina, che li trasporta, per risparmio di tempo, dal comune di residenza al luogo di lavoro, oppure alla fermata dell'autobus all'arrivo in città. In secondo luogo si può avere il caso di lavoratori trasportati in macchine private per ragioni di lavoro. Ad esempio l'imprenditore, specie nel caso di piccole imprese, dovendo far eseguire dei lavori trasporta gli operai, assieme ai materiali, dal cantiere ad un altro luogo: altra situazione reale, questa, della quale il legislatore deve tener conto.

Vi sono, poi, altre situazioni: le gite domenicali, per le quali vari giovani si accordano per pagare ognuno la propria parte di benzina.

Ora in tutti i suddetti frangenti i trasportati, in caso di sinistro, sarebbero esclusi da ogni beneficio.

La seconda ragione che ci ha ispirato lo emendamento è la seguente. Non si comprende il motivo per cui si debba escludere dal pagamento del premio i trasportati nei veicoli privati. Io ho qui il tariffario di una società assicuratrice per il caso neppure previsto dal disegno di legge e gli indennizzi da corrispondere sarebbero i seguenti: 50 milioni per il sinistro; 20 milioni per danni alle persone; 5 milioni per danni alle cose. Il rischio suppletivo, integrativo, va da 5.000 lire per le autovetture di potenziale minimo ad un massimo di 11.000 lire per vetture oltre i 18 cavalli e oltre i 170 chilometri orari; comunque la media è di 5.000 lire, ripeto, per indennizzi da 50, 20 e 5 milioni. Ora, poichè il disegno di legge è stato concordato con le compagnie assicuratrici, per quale ragione queste non vogliono che ciò, che esse realizzano ogni giorno nella stipula dei contratti assicurativi, sia inserito nel provvedimento? Evidentemente esse voglio-

no, praticamente, mantenere in piedi due tipi di assicurazione: uno, di cui fa obbligo la legge, l'altro a loro libito.

Non è però possibile che, quando si realizza un obbligo assicurativo, non si contemplice tutti i termini e tutte le modalità, tutte le fasi e tutti i casi dell'assicurazione. Una volta che il cittadino diventa contribuente nei confronti di privati per quale ragione dobbiamo lasciare, oltretutto, una libertà di azione per un settore che oggi diventa essenziale, nel campo assicurativo, ai privati?

Pertanto sollecitiamo i colleghi perchè ognuno si assuma le proprie responsabilità; sollecitiamo i componenti della Commissione ed il Governo a riconsiderare il comma in questione, rivedendolo alla luce della realtà, perchè altrimenti saremo tacciati di incompetenza o peggio da coloro che saranno obbligati, non si riesce nemmeno a comprendere in base a quale principio giuridico, a diventare contribuenti nei confronti, ripeto, di privati. Si potrebbe anche arrivare a sospetti abbastanza gravi nei nostri confronti, e siccome non vogliamo avere alcuna responsabilità in questo campo, nè accollarci alcuna accusa, rinnoviamo l'invito a ragionare bene prima di dare il voto all'emendamento.

D O S I , *relatore*. Per amor di sollecitudine mi sono semplicemente rifatto alla mia esposizione, nelle precedenti occasioni. Ora però, dopo la dichiarazione del senatore Mammucari, sento anch'io il dovere di esporre in un'ulteriore replica il mio pensiero.

Non è che io sia contrario all'estensione dell'assicurazione obbligatoria ai trasportati; quindi è fuori discussione che in linea di opportunità convengo su tale concetto. È solo una considerazione della necessità di introdurre gradualmente in Italia il nuovo istituto — che avrà dei riflessi così importanti — che mi induce a sostenere l'utilità di attendere ancora un po' di tempo per constatare che cosa accadrà in fase di applicazione delle norme in esame, prima di affrontare il problema dei trasportati.

L A T T A N Z I O , *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Condivido in pieno il concetto

espresso dal relatore per quanto riguarda la gradualità di applicazione della norma. Debbo ricordare a me stesso che essendo stati dalla Camera aumentati i massimali, già si è avuto un notevole aumento dei premi, e che inoltre — poichè il senatore Mammucari ha fatto riferimento alle tariffe devo notare che per il 1969, per quanto riguarda motocicli e motoscooters, il premio è valutato circa al cento per cento di aumento. Pertanto credo che, almeno per questo motivo, gli onorevoli componenti della Commissione dovranno accettare il principio, espresso dal relatore e dal Governo, della indispensabile gradualità.

**M I N N O C C I .** Come dichiarazione di voto debbo dire che, oltre ad essermi reso conto della fondatezza delle ragioni addotte dal collega Mammucari, mi sono reso conto anche dell'esattezza della tesi sostenuta dal Governo e dal relatore. Vorrei pertanto chiedere se non si potesse risolvere la questione mediante la presentazione di un ordine del giorno dello stesso contenuto dell'emendamento; ordine del giorno che, prospettando la soluzione di certi problemi per l'avvenire, fissi agli atti la volontà della Commissione.

Quindi mi permetterei di chiedere una sospensione della discussione onde dare alla Commissione stessa modo di elaborare un ordine del giorno riguardante, oltre a quello sollevato testè dal collega Mammucari, anche altri problemi.

**P R E S I D E N T E .** Accetto l'invito del senatore Minnocci, ricordando però che gli ordini del giorno vanno esaminati e votati prima della votazione del disegno di legge nel suo complesso. Il senatore Minnocci, quindi, potrebbe occuparsi di redigerne il testo assieme al relatore e al senatore Mammucari.

**L A T T A N Z I O ,** sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato. Quanto al problema dei trasportati, si tratta, a mio avviso, di operare una scelta. La Camera dei deputati si è pronunciata per un criterio di gradualità, poichè si passa da un regime di assicurazione libera a un regi-

me di assicurazione obbligatoria, ed è apparso quindi opportuno evitare di rendere obbligatoria anche l'assicurazione per i trasportati. Ciò non toglie che i rilievi avanzati siano più che fondati e che potremmo, nel corso dei primi sei mesi di applicazione della legge o anche prima, estendere il principio; ma bisogna, per quanto riguarda questo specifico settore, far prima entrare in vigore il provvedimento e poi vedere se sarà opportuno giungere a quanto auspicato dai senatori Trabucchi e Mammucari e, probabilmente, anche da molti altri. Lo stesso senatore Dosi, nella sua relazione, aveva, del resto, avanzato qualche osservazione in questo senso.

Assicuro quindi che non solo la Commissione sarà ascoltata per quanto riguarda il regolamento ma che il Governo è disponibile anche per eventuali successive modifiche su alcuni punti della legge.

**P R E S I D E N T E .** Credo che con questa dichiarazione, e con l'impegno di presentare sull'argomento un ordine del giorno, anche il senatore Trabucchi potrà ritenersi soddisfatto.

**T R A B U C C H I .** Poco.

**P R E S I D E N T E .** Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti lo emendamento soppressivo al terzo comma proposto dai senatori Mammucari ed altri e Trabucchi.

*(Non è approvato).*

Metto ai voti l'articolo 1.

*(È approvato).*

**Art. 2.**

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

L'obbligo di assicurazione non riguarda la responsabilità per danni riportati dalle

persone trasportate, salvo che si tratti di natanti adibiti a servizio pubblico.

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

A questo articolo è stato presentato dai senatori Minnocci e Catellani un emendamento tendente a sostituire al primo comma le parole: « in navigazione », con le altre: « in commercio ».

C A T E L L A N I . Date le difficoltà più volte esposte di poter controllare l'effettiva assicurazione dei natanti una volta posti in navigazione, si propone di ancorare l'assicurazione stessa alla vendita del motore, in modo da avere la certezza che tutti i natanti in navigazione siano stati assicurati. Ci troviamo così di fronte ad una forma di controllo possibile, al contrario di quella che si avrebbe invece secondo le disposizioni contenute nel primo comma dell'articolo 1, così come ci è pervenuto dall'altro ramo del Parlamento.

D O S I , *relatore*. Mi rendo conto delle ragioni che hanno indotto i senatori Minnocci e Catellani a presentare l'emendamento in questione: vorrei soltanto far loro presente che vi sono dei natanti che non sono destinati alla navigazione, ma solo all'esposizione, per i quali evidentemente non vi è alcun motivo di imporre una assicurazione obbligatoria. Per questa ragione ritengo che debba essere mantenuta l'attuale dizione del primo comma e che pertanto debba essere respinto l'emendamento proposto.

R O S S I . Ma i natanti ai quali fa riferimento l'onorevole relatore sono esposti per essere acquistati e pertanto in seguito navigheranno.

D O S I , *relatore*. Sono dei tipi di natanti destinati ad essere oggetto di esame da parte di eventuali compratori.

L A T T A N Z I O , *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'arti-*

*giano*. Vorrei ricordare a me stesso che il problema dell'assicurazione sui natanti è emerso proprio nel corso di una lunga ed ampia discussione svoltasi in sede parlamentare. Al riguardo debbo dire obiettivamente che siamo all'avanguardia: l'Italia è infatti il primo Paese che approvi un provvedimento che stabilisce l'obbligo dell'assicurazione anche per il settore dei natanti.

Mi rendo perfettamente conto peraltro delle giuste preoccupazioni, già espresse in sede di discussione generale dal senatore Trabucchi, che tale problema fa sorgere e che in un certo senso il senatore Catellani intenderebbe risolvere con l'emendamento di cui trattasi: sono del parere tuttavia che sarebbe opportuno — e non dovrebbe del resto essere difficile — riconsiderare questa materia, per quanto si riferisce al controllo sull'avvenuta assicurazione, in sede di regolamento. All'opportunità di un rinvio ovvio e doveroso al regolamento della materia vorrei aggiungere inoltre anche un'altra considerazione e cioè: quando un natante va in vendita è possibile imporre l'assicurazione solo per un anno e non anche per gli anni successivi, per cui se accettassimo l'emendamento proposto dai senatori Minnocci e Catellani potremmo, per così dire, stare tranquilli per un anno solo e non per sempre. Sono del parere perciò che l'emendamento in questione — a parte la buona volontà di cui con piacere do atto ai proponenti — non risolve il problema, che invece ritengo possa essere opportunamente affrontato e risolto — ripeto — in sede di regolamento.

C A T E L L A N I . Preso atto delle dichiarazioni testè fatte dall'onorevole rappresentante del Governo, ritiriamo l'emendamento presentato.

P R E S I D E N T E . È stato poi presentato dal senatore Trabucchi un primo emendamento tendente a sopprimere il secondo comma e un altro emendamento tendente a sostituire il terzo comma con il seguente:

« Il Governo della Repubblica è delegato ad emanare, entro un anno dalla pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* del regolamen-

to previsto dall'articolo 42 della presente legge, mediante decreto avente valore di legge ordinaria, le norme per l'applicazione dell'assicurazione obbligatoria ai motoscafi e alle imbarcazioni di cui al primo comma del presente articolo con l'osservanza dei seguenti criteri e principi:

a) l'assicurazione dovrà essere regolata in modo da corrispondere ai principi informativi della presente legge con le modificazioni necessarie per la diversità del veicolo, per la possibilità dello stesso di circolare liberamente senza direzioni o strade obbligate, e per la diversità degli incidenti che possono essere causati dalla circolazione dei natanti;

b) la sussistenza dell'assicurazione dovrà essere obbligatoria anche per il natante non in circolazione, quando sia comunque in condizione di essere messo in moto;

c) dell'esistenza dell'assicurazione dovrà essere disposta annotazione presso la Capitaneria di porto presso la quale il natante è iscritto e per i natanti battenti bandiera straniera presso il primo porto italiano a cui approdino provenendo da cantiere o da navigazione se già la registrazione non sia stata effettuata in altro porto nazionale;

d) in mancanza dell'assicurazione ai natanti non potrà essere concesso il permesso di circolazione nel mare territoriale italiano;

e) saranno determinate le modalità di controllo dei natanti e delle imbarcazioni soggette all'assicurazione obbligatoria ai sensi della presente legge, sia entro i limiti del mare territoriale sia entro limiti più vasti da determinarsi tenendo conto dei trattati internazionali relativi alla navigazione;

f) saranno determinate le norme per la visita e il sequestro di natanti che abbiano causato incidenti durante la loro navigazione in acque territoriali, che non siano assicurati o che dopo l'incidente si siano allontanati senza presentarsi alle autorità competenti ».

In via subordinata il senatore Trabucchi propone di stralciare tutte le norme riguardanti i natanti in modo che costituiscano oggetto autonomo di esame da parte della Commissione.

M A M M U C A R I . Non è possibile, onorevole Presidente, che la Commissione possa deliberare su un disegno di legge così complesso come quello al nostro esame senza avere sotto gli occhi il testo degli emendamenti che vengono via via presentati, i quali evidentemente richiedono da parte nostra un attento esame.

P R E S I D E N T E . Sono perfettamente d'accordo con il senatore Mammucari, il quale peraltro mi deve dare atto che io a suo tempo avevo chiesto a tutti i commissari di presentare in tempo i loro emendamenti per poterli distribuire in copia a tutti.

T R A B U C C H I . Il mio emendamento sostitutivo del terzo comma non ha incontrato il favore dei colleghi comunisti perchè prevedeva una delega al Governo. Ritiro comunque i due emendamenti presentati, mantenendo invece la mia richiesta di stralcio dell'intero articolo 2.

Lo stralcio è necessario soprattutto per il fatto che, essendo stato introdotto questo articolo, per così dire, abortivamente, esso non ha collegamento alcuno con gli altri articoli del disegno di legge; così, ad esempio, nel successivo articolo 5, che tratta dei veicoli appartenenti allo Stato, non viene fatto alcun riferimento ai natanti, mentre — come è noto — per Venezia, ad esempio, circolano motoscafi non appartenenti a privati, ma appartenenti alla pubblica amministrazione.

Non è che io abbia una particolare passione per i natanti, ma ritengo che non sia possibile affrontare in questa sede un problema così complesso e vario che richiede evidentemente un esame più attento ed approfondito.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti la proposta di stralcio dell'intero articolo 2 avanzata dal senatore Trabucchi.

*(Non è approvata).*

È stato inoltre presentato dai senatori Mammucari ed altri un emendamento tendente a sopprimere il secondo comma dell'articolo 2.



M A M M U C A R I . Siamo in sede redigente e quindi abbiamo il massimo di responsabilità in merito all'approvazione di un disegno di legge oltremodo complesso che, se rimesso all'esame dell'Assemblea, troverebbe certamente su una serie di emendamenti il consenso, credo, della maggioranza. Ora, il fatto che sia stata respinta la richiesta di stralcio fatta dal senatore Trabucchi sta ad indicare che non si vuole ragionare o che sono state date disposizioni perchè questo provvedimento passi per forza in quanto il 1° gennaio le società assicuratrici hanno già deciso di aumentare le tariffe. Abbiamo notizie precise al riguardo.

Se nell'altro ramo del Parlamento è stato commesso un errore di questo genere, non credo che potremmo commettere un errore analogo: noi, come Gruppo comunista, non ci assumiamo, infatti, la responsabilità di far apparire il Parlamento come una accozzaglia di incompetenti. Stiamo tentando di fare un discorso serio ed onesto in sede redigente e non possiamo, ad un certo punto, entrare nel merito di responsabilità che non ci competono.

A questo articolo pertanto noi abbiamo ritenuto di presentare due emendamenti: il primo, che è stato già annunciato dal Presidente, tendente a sopprimere il secondo comma, il secondo tendente a sopprimere al terzo comma le parole « in quanto possibile ». Tali emendamenti ci sembrano assolutamente necessari. In particolare, il secondo emendamento è, a mio avviso, di una logica essenziale: cosa significa infatti l'espressione « in quanto possibile »? Una legge evidentemente è oggettiva e non soggettiva, deve, cioè, essere basata su un fatto oggettivo e non si è mai verificato il caso di una legge in cui è l'elemento soggettivo che ne decide l'interpretazione.

P R E S I D E N T E . Per quanto si riferisce al voto contrario espresso dalla Commissione sulla proposta di stralcio avanzata dal senatore Trabucchi debbo dire al senatore Mammucari che io rispetto la volontà della Commissione stessa, volontà della quale io debbo solo prendere atto e fare la relativa registrazione. Del modo come si è espres-

so peraltro ognuno assumerà la propria responsabilità: come del resto l'assumerà lo stesso senatore Mammucari per quanto ha testè detto.

A questo punto, poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento soppressivo del secondo comma presentato dai senatori Mammucari ed altri.

(*Non è approvato*).

I senatori Mammucari ed altri hanno infine proposto un emendamento tendente a sopprimere, nel terzo comma, le parole « in quanto possibile ». Questo emendamento è già stato illustrato dal senatore Mammucari.

D O S I , *relatore*. Io sono contrario a tale emendamento, e mi sembra di avere già esposto le ragioni che consigliano di superare certe difficoltà, quando queste non siano di grande rilievo. L'espressione « in quanto possibile » è indubbiamente pleonastica, e non l'avrei usata se avessi dovuto redigere io il testo dell'articolo; però non mi sembra che da essa debbano derivare conseguenze importanti.

L A T T A N Z I O , *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Ritengo, per la verità, che l'inciso non sia pleonastico nè limitativo. Esso tende solo a sottintendere una necessaria compatibilità per l'applicazione delle varie norme di cui all'articolo 1 anche al settore dei natanti.

Sono pertanto contrario all'emendamento.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento soppressivo proposto dai senatori Mammucari ed altri.

(*Non è approvato*).

Metto ai voti l'articolo 2.

(*È approvato*).

### Art. 3.

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).

Il senatore Trabucchi ha proposto un emendamento tendente ad aggiungere, dopo l'articolo 3, il seguente articolo 3-bis:

« Per i veicoli e natanti in corso di collaudo l'assicurazione potrà essere stipulata con polizza speciale al nome del collaudatore, indipendentemente dal veicolo condotto.

In caso di consegna di veicolo o natante non ancora collaudato a persona diversa da un collaudatore assicurato con polizza speciale a sensi del comma che precede si applicano le norme dell'articolo 1 della presente legge, ma in caso di violazione dell'obbligo di assicurazione la pena prevista al successivo articolo 32 è aumentata ».

T R A B U C C H I . Come è noto, le macchine da collaudare non sono assicurate; è assicurato personalmente il collaudatore, per cui è opportuno che le medesime siano condotte da chi sia in regola con l'assicurazione.

F I L I P P A . È la forma di assicurazione sulla patente di cui fruisce il collaudatore.

T R A B U C C H I . Naturalmente di essa non si parla nel disegno di legge, nè sarebbe logico assicurare le macchine a collaudo. D'altra parte tali macchine vengono collaudate su strada, il che implica una responsabilità maggiore trattandosi di veicoli dei quali non si è ancora padroni. Di qui il mio emendamento.

L A T T A N Z I O., sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato. Forse una spiegazione potrebbe tranquillizzare il senatore Trabucchi. Com'è noto, le macchine in collaudo hanno una targa

speciale: « In prova ». È pertanto ovvio e naturale — e desidero che rimanga a verbale anche ai fini dell'interpretazione — che l'assicurazione si riferisce solo ed esclusivamente a tale targa e non è sulla patente, come sembra invece chiedere l'emendamento proposto.

P R E S I D E N T E . Il senatore Trabucchi è disposto a ritirare l'articolo 3-bis?

T R A B U C C H I . Non lo ritiro perchè la logica lo richiede.

P R E S I D E N T E . Metto allora ai voti l'articolo aggiuntivo proposto dal senatore Trabucchi.

(Non è approvato).

#### 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) nonchè 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 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).

I senatori Mammucari ed altri hanno proposto il seguente emendamento: sopprimere le lettere b), c), e d).

**M A M M U C A R I .** Riprendiamo un ragionamento fatto a suo tempo. Se si può essere d'accordo che non vanno considerati terzi, neanche con assicurazioni stipulate a parte, tutti coloro la cui responsabilità deve essere coperta dall'assicurazione, riteniamo però che coloro i quali sono indicati dai commi *b*), *c*), e *d*) debbano avere i benefici di cui agli obblighi assicurativi. Non starò a dilungarmi nel merito, ma mi limiterò a ripetere quanto già detto prima: cioè bisogna guardare alla realtà, bisogna guardare al modo in cui oggi vengono utilizzate le macchine, le motociclette e via dicendo, per comprendere il motivo che ci costringe ad insistere nella nostra proposta.

**D O S I , relatore.** Sono contrario all'emendamento, per quanto riguarda il punto *c*) per le ragioni già esposte. Circa il punto *b*) ricordo che esso traduce in una norma il contenuto di un articolo della Convenzione di Strasburgo; e l'esclusione da esso contemplata mi sembra sia giustificata dal fatto che il danno eventuale resterebbe in famiglia: se non vi fosse la norma in questione le collusioni sarebbero facilissime. Circa il punto *d*), non comprendo perchè la norma dovrebbe non esservi, considerato che si prospetta il caso di un assicurato che sia una società, di soci a responsabilità illimitata e di persone che siano con questi in uno dei rapporti indicati alla lettera *b*).

**L A T T A N Z I O , sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.** Sono contrario all'emendamento per le stesse ragioni indicate dal relatore.

**T R A B U C C H I .** Vorrei che il rappresentante del Governo spiegasse che cosa si intende, nel punto *b*), con le parole « nonchè 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 ». Siamo infatti alla solita storia della virgola; perchè il concetto della convivenza e dell'« a carico » deve stabilirsi chiaramente se va applicato solo per gli « altri parenti o affini » oppure va applicato per tutti quelli di cui si parla.

**M I N N O C C I .** Si applica solo al secondo gruppo.

**T R A B U C C H I .** Se si applica solo al secondo gruppo non vedo come possa stare in piedi il contenuto della norma, che è errato. È una questione di grammatica.

**P R E S I D E N T E .** Ad ogni modo, ora si esamineranno i suoi emendamenti. Comunico infatti che il senatore Trabucchi ha proposto due emendamenti. Il primo tende a sostituire la lettera *b*) con la seguente:

« *b*) il coniuge non separato, gli ascendenti e i discendenti legittimi, naturali o adottivi nonchè gli altri parenti fino al terzo grado delle persone indicate alla lettera *a*), quando vivivano con le stesse o siano a loro carico in quanto l'assicurato provveda abitualmente al loro mantenimento. L'esclusione tuttavia non si applica:

*a*) per i minori di anni sedici;

*b*) per le persone che siano obbligatoriamente assicurate presso assicurazioni sociali;

*c*) per le persone inabili al lavoro che in conseguenza della loro incapacità abbiano diritto alla assistenza pubblica;

*d*) per le persone trasportate dai veicoli destinati ad uso pubblico, dagli autoveicoli destinati ad uso privato da noleggiare con conducente, nonchè dai veicoli destinati a trasporto di cose che siano eccezionalmente autorizzati a trasporto di persone;

*e*) alle persone che siano trasportate in condizioni di urgenza a seguito di incidente stradale ».

Il secondo tende alla soppressione delle lettere *e*) e *d*), e coincide in parte con quello proposto dai senatori Mammucari ed altri.

Poichè nessun altro domanda di parlare, metto allora ai voti anzitutto l'emendamento soppressivo delle lettere *b*), *c*), e *d*).

(Non è approvato).

**T R A B U C C H I .** Per quanto riguarda il mio emendamento sostitutivo desidero aggiungere che esso si basa su una duplice questione: anzitutto si tratta di una questione, come dicevo, di grammatica, e mi basta

che ciò sia chiarito perchè quando si discute bisogna avere le idee chiare. Infatti, non essendovi una virgola dopo le parole « persone indicate dalla lettera a) », non si comprende se il « nonchè » distingue o non distingue. In questo caso le « stesse persone » sono quelle della lettera a), oppure sono il coniuge, gli ascendenti e i discendenti legittimi, naturali o adottivi, delle stesse? Essendo tutti indicati come persone, non si comprende proprio a chi ci si riferisca. Inoltre il problema della convivenza riguarda evidentemente parenti e affini fino al terzo grado, non certo il coniuge o i discendenti e ascendenti legittimi e via dicendo.

**LATTANZIO**, sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato. Il « nonchè » è aggiuntivo. Vuol dire « gli uni e gli altri ».

A mio avviso — ripeto — il « nonchè » è senz'altro aggiuntivo e pertanto l'esclusione, per quanto riguarda il punto b), si riferisce ai primi più i secondi.

**TRABUCCHI**. Debbo dire, per la verità, che la cosa non è molto chiara, tanto è vero che ieri leggendo l'articolo con alcuni cittadini avevamo ritenuto che il « nonchè » invece distinguesse.

**MINNOCCHI**. Ritengo allora che sia sufficiente chiarire, in modo che resti agli atti, che la parola « nonchè » deve essere interpretata in senso aggiuntivo.

**TRABUCCHI**. D'accordo. Mantengo comunque l'emendamento che prevede una necessaria, a mio avviso, estensione dei casi per i quali non opera l'esclusione prevista dall'articolo in esame. Vi sono infatti dei casi in cui evidentemente il discorso della esclusione dai benefici derivanti dai contratti di assicurazione obbligatoria stipulati a norma della presente legge non ha alcun fondamento: mi riferisco anzitutto al caso dei minori, al caso di coloro che hanno diritto all'assistenza pubblica in quanto inabili al lavoro e al caso di coloro che siano obbligatoriamente assicurati presso assicurazioni sociali. Sono casi infatti nei quali scariche-

remmo di un onere la società assicuratrice, ma ne caricheremo i comuni e gli enti di assistenza: questo evidentemente è un discorso che non ha alcuna giustificazione. Quindi — ripeto — la logica suggeriva che si prevedesse una eccezione per coloro che sono minori o che hanno diritto all'assistenza pubblica, in quanto è inutile fare un regalo ad una parte a danno dell'altra. Queste mie idee non sono sociali, ma soltanto umane e voi, votando contro il mio emendamento, voterete contro di esse.

**PRESIDENTE**. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento sostitutivo del punto b) dell'articolo 4 presentato dal senatore Trabucchi.

(Non è approvato).

Metto ai voti l'articolo 4 nel testo pervenuto dall'altro ramo del Parlamento.

(È approvato).

#### Art. 5.

Non v'è obbligo di assicurazione ai sensi della presente legge per i ciclomotori che non siano muniti di targa di riconoscimento e per le macchine agricole.

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

A questo articolo è stato presentato dai senatori Piva ed altri un emendamento tendente a sopprimere il primo comma.

**PIVA**. Riprendo un argomento sul quale ci siamo diffusamente intrattenuti in sede di discussione generale: quello relativo all'obbligo di assicurazione per i ciclomotori e per le macchine agricole.

Noi abbiamo ritenuto di proporre questo emendamento perchè le argomentazioni che sono state addotte a questo proposito dal relatore, senatore Dosi, e dal sottosegretario Lattanzio non sono valse ad eliminare in noi quelle preoccupazioni che appunto nel corso della discussione generale ci avevano portato ad affrontare l'argomento.

In particolare per quanto riguarda i ciclomotori il problema presenta indubbiamente un carattere estremamente complesso: è necessario tuttavia considerare che ci troviamo di fronte ad un mezzo che spesso — come risulta dalle statistiche predisposte dalle società di assicurazione — incorre in sinistri stradali anche molto gravi che possono causare danni abbastanza considerevoli alle persone arrecando alle famiglie che ne vengono coinvolte gravi disagi economici per sostenere gli oneri derivanti dall'incidente stesso. Pertanto, considerando l'alta percentuale di sinistri derivati da questi mezzi e considerando inoltre che già attualmente, cioè in un regime non di assicurazione obbligatoria, la tariffa delle relative polizze è di scarsa entità (il che evidentemente viene a minimizzare la considerazione fatta dal relatore e dal sottosegretario Lattanzio in ordine all'onere che avrebbe comportato l'introduzione dell'obbligo dell'assicurazione anche per i ciclomotori), a noi parrebbe logico ed opportuno che, nel momento in cui si introduce una regolamentazione così rigorosa in questa materia, si disciplinasse adeguatamente anche tale importante settore.

Analoghe considerazioni potrebbero farsi per quanto si riferisce alle macchine agricole. Si tratta infatti di mezzi che, anche se non con la stessa frequenza dei ciclomotori, circolano anch'essi per le strade rappresentando un rischio serio per la circolazione stradale essendo in grado di determinare sinistri notevoli anche se evidentemente meno numerosi di quelli ai quali possono dar luogo i ciclomotori stessi. Anche in questo campo peraltro ci troviamo di fronte ad una infortunistica abbastanza ricca.

Per i suesposti motivi e considerando — ripeto — che il costo della relativa assicurazione potrebbe essere molto basso (per quanto riguarda le macchine agricole in particolare si potrebbe addirittura adottare il sistema di una assicurazione unica per tutto il complesso delle macchine dell'azienda) noi insistiamo nel nostro emendamento.

Per la verità, noi abbiamo la sensazione che, più che per la preoccupazione di incidere sull'industria produttrice dei ciclomotori o addirittura su quella produttrice delle

macchine agricole, il problema non sia affrontato dal disegno di legge in esame per il fatto che ci si trova di fronte a premi molto bassi, come ho già detto, per quanto riguarda i ciclomotori e macchine agricole; ed essendo stato il progetto ispirato dalle grandi compagnie assicuratrici si sia voluto, in definitiva, escludere il suddetto settore non ritenuto sufficientemente remunerativo.

Trattandosi invece di assicurazione obbligatoria e quindi di regolamentazione diversa di tutto il settore delle assicurazioni le tariffe — come diremo dopo — dovrebbero essere regolamentate diversamente, in modo da ridurre al minimo la spesa imposta per legge all'operaio, al coltivatore diretto, a chi, insomma, pur non disponendo di mezzi deve sentirsi comunque coperto in caso di sinistro.

Queste erano le osservazioni che volevo fare.

**T R A B U C C H I .** Poichè ho formulato anch'io un emendamento per quanto riguarda le macchine agricole desidero osservare che se noi approvassimo il testo governativo il Governo potrebbe poi emanare delle norme regolamentari riguardanti appunto ciclomotori e macchine agricole. In effetti esistono norme di sicurezza particolari, in altri Stati, e sarebbe opportuno studiare la materia anche in Italia.

Quindi, se il Governo è d'accordo sul regolamento, sono disposto a ritirare l'emendamento.

**F I L I P P A .** Si potrebbe addirittura studiare un disegno di legge apposito.

**T R A B U C C H I .** D'accordo.

**M I N N O C C I .** Volevo dire, molto brevemente, che anche nel mio intervento in sede di discussione generale ho espresso non poche perplessità circa la formulazione dell'articolo 5, per cui non starò qui a ripetere quanto ho già sostenuto. Certo è che escludere dall'assicurazione obbligatoria i ciclomotori significa per me creare una fonte di non poca preoccupazione, non soltanto in relazione alla notevole quantità dei ciclomotori

che sono in circolazione, ma per il fatto che non sono soltanto i lavoratori ad usarli per la loro attività, ma anche giovani che con essi si recano in gita e che per l'imperizia che deriva anche dalla loro giovane età possono causare incidenti assai gravi, soprattutto alle persone.

La stessa preoccupazione ho anche per quanto riguarda le macchine agricole, anche se, naturalmente, il numero degli incidenti da esse provocati è di gran lunga inferiore a quello imputabile ai ciclomotori. D'altra parte, qualora si decidesse l'obbligatorietà dell'assicurazione anche per i suddetti veicoli, si dovrebbe stare molto attenti ai premi, soprattutto per i ciclomotori, essendo il loro costo commerciale così esiguo che un premio assicurativo troppo alto avrebbe una ripercussione negativa sulla loro produzione. Inoltre, per le macchine agricole, bisogna considerare non solo quanto dicevo prima sulla scarsa possibilità che esse provochino incidenti, ma anche l'uso che di tali macchine si fa.

Per tali motivi, ove si potesse avere da parte del Governo l'assicurazione che quanto prima possibile si provvederà a dotare anche i ciclomotori di una targa imponendo quindi per essi l'obbligo assicurativo e che si avrà qualcosa di simile anche per quanto riguarda le macchine agricole, non voterei a favore dell'emendamento proposto dai colleghi Piva ed altri e ritirerei il mio sulle macchine agricole. Mi riserverei però comunque di presentare un ordine del giorno sull'articolo 5, con particolare riferimento al secondo comma, con il quale intenderei impegnare il Governo a stipulare un contratto di assicurazione per i propri autoveicoli con l'INA, ove prima del 31 dicembre 1971 non si sia provveduto per questo particolare settore ad emanare disposizioni di legge che realizzino in modo diverso le stesse finalità del disegno di legge oggi in discussione.

**D O S I**, *relatore*. Vi è una certa collimanza tra le dichiarazioni dei colleghi Minnocci e Trabucchi e quanto ho detto io nella mia relazione. Sono infatti dell'avviso che macchine agricole e ciclomotori dovranno essere coperti da assicurazione obbligatoria

e quindi ritengo anch'io augurabile che si presenti da parte del Governo una proposta di legge che, con norme adeguate al settore particolare, imponga l'assicurazione obbligatoria anche per i ciclomotori e per le macchine agricole. Se tale proposta di legge avesse a tardare, un'iniziativa parlamentare potrebbe supplire alla carenza del Governo.

**L A T T A N Z I O**, *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Vorrei chiarire fino in fondo il pensiero del Governo su questa materia.

Innanzitutto, per quanto riguarda i ciclomotori, non vi è dubbio che in sede parlamentare vi è stato quel dibattito di cui ho riferito nella passata seduta. Comunque desidero dichiarare che è precisa volontà non solo del Ministero dei trasporti, che è quello interessato al settore, ma anche della Commissione trasporti della Camera, procedere subito alla targatura dei ciclomotori; per cui credo che molto prima dell'entrata in vigore della presente legge anche i ciclomotori saranno assoggettati all'obbligo della targatura e ricadranno pertanto nella normativa prevista dal disegno di legge, così come richiesto in modo particolare dal senatore Piva. Mi sembra quindi che su questa materia vi sia perfetta concordanza di vedute.

Per quanto riguarda invece il problema delle macchine agricole, mi sembra che sia senz'altro da accettare l'invito rivolto dal senatore Trabucchi di pervenire all'obbligo dell'assicurazione anche per esse nel corso della stesura del regolamento. Si tratta, in questo caso — ripeto — non di un problema di natura politica (sul quale vi possa essere diversità di vedute tra Governo e Parlamento), ma di motivi di opportunità che sapremo valutare al momento opportuno tutti insieme. Per quel che mi riguarda prendo atto della volontà largamente espressa da questa Commissione affinché anche le macchine agricole vengano assoggettate all'assicurazione obbligatoria, sperando che non si cambi strada cammin facendo; mi farò carico pertanto io stesso di una successiva presentazione di un apposito disegno di legge al riguardo.

Lo stesso vorrei dire per quanto riguarda le macchine dello Stato, sulle quali mi sono già ampiamente intrattenuto in sede di replica: è ferma decisione infatti del Governo di predisporre prima del 31 dicembre 1971 una esplicita regolamentazione in materia. A questo riguardo mi dichiaro anche disposto ad accettare un eventuale ordine del giorno. Ed in quella sede ritengo che il problema opportunamente sollevato dal senatore Trabucchi, in ordine ai natanti di proprietà dello Stato, dovrà e potrà essere doverosamente affrontato e positivamente risolto.

In conclusione, quindi, così come ho preso atto della diversa impostazione della Camera dei deputati, prendo atto in questo caso con piacere — ripeto — della volontà largamente espressa da diversi settori, anzi da tutti i settori della Commissione industria del Senato, di giungere al più presto alla targatura dei ciclomotori e quindi di renderli assoggettati all'assicurazione obbligatoria; in secondo luogo che il Governo prenda l'iniziativa per rendere obbligatoria l'assicurazione anche per le macchine agricole. Per quanto riguarda le macchine dello Stato, infine, torno a ripetere — e posso dare piena assicurazione al riguardo — che il Governo è deciso prima del 31 dicembre 1971 a presentare un disegno di legge in materia e a risolvere nella stessa sede anche il problema giustamente sollevato dal senatore Trabucchi.

P I V A . In seguito alle assicurazioni testè fornite dal rappresentante del Governo noi ritiriamo l'emendamento che abbiamo presentato. Desidereremmo peraltro che lo onorevole Sottosegretario di Stato aggiungesse a quelle già fatte un'altra dichiarazione in ordine al costo di dette assicurazioni. Noi infatti abbiamo sostenuto la necessità di pervenire all'obbligo dell'assicurazione anche per i ciclomotori e le macchine agricole in quanto ci trovavamo in sede di regolamentazione generale della materia, partendo però dal presupposto che il relativo costo debba essere molto basso, con l'eventuale adozione, per le macchine agricole in particolare, anche di speciali accorgimenti. Pertanto, se il sottosegretario Lattanzio volesse recepire questa che non è

solo una raccomandazione, ma una vera e propria manifestazione di volontà, noi saremmo più tranquilli e ritireremmo più volentieri il nostro emendamento.

L A T T A N Z I O , sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato. Ritengo che, in materia di tariffe, l'auspicio avanzato dal senatore Piva sia generale; io stesso mi auguro che, entrando in vigore la presente legge, il Ministero dell'industria abbia la possibilità di approfondire questo tema in modo da giungere davvero a quella riduzione che, ovviamente, è nei desideri di tutti.

Per quanto riguarda specificamente le macchine agricole, poichè — come è stato detto — vi è bisogno di un disegno di legge aggiuntivo, è evidente che in quella sede il Parlamento, e quindi questa Commissione, avrà la possibilità di discutere nel merito anche le relative tariffe. Pertanto, più che in un auspicio tutto questo si concretizza in un impegno di valutazione che faremo insieme al momento opportuno.

M A M M U C A R I . Il senatore Piva ha già esposto i motivi per i quali noi ritiriamo l'emendamento presentato. Vorrei però rivolgere la raccomandazione che, trattandosi di una materia alquanto complessa, che non riguarda soltanto i ciclomotori e le macchine agricole, ma anche i natanti, riprendendo la questione ormai superata dello stralcio, se si deve predisporre un apposito disegno di legge, vengano ascoltate — anche nel quadro di un dibattito sul regolamento — le Commissioni industria e commercio della Camera e del Senato. Si tratta infatti di mezzi motorizzati per i quali sorgono indiscutibilmente grossi problemi concernenti non solo il tariffario ma anche i conducenti, che, in generale, nel caso dei ciclomotori, sono molto giovani: sorgono, quindi, questioni di responsabilità, che spesso, per la giovane età dei conducenti, non possono essere addebitate ai conducenti stessi, ma alle relative famiglie.

T R A B U C C H I . Dopo le assicurazioni del sottosegretario Lattanzio, dichiaro anche io di ritirare l'emendamento presentato.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 5.

(È approvato).

#### 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 nonchè a quelli di proprietà di Stati esteri e di Organizzazioni internazionali.

A questo articolo è stato presentato dal senatore Trabucchi un emendamento tendente a sopprimere l'ultimo comma.

T R A B U C C H I . Avevo presentato questo emendamento ritenendo di migliorare il testo governativo. Non ho difficoltà a ritirarlo.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 6.

(È approvato).

#### Art. 7.

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

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

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

Il contrassegno deve essere applicato sul veicolo cui l'assicurazione si riferisce negli stessi modi stabiliti dall'articolo 12 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, numero 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, nonchè le modalità per il rilascio di duplicati degli stessi in caso di sottrazione, smarrimento o distruzione.

Il conducente del veicolo deve avere con sè 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 è stato presentato sempre dal senatore Trabucchi un emendamento tendente a sostituire, al secondo comma, la



parola « salvo » con le altre « fermo restando ».

**T R A B U C C H I .** A me pare evidente che la parola « salvo » contenuta nel testo approvato dalla Camera dei deputati stia a significare « fermo restando ». Per tale motivo ho ritenuto di presentare l'emendamento in questione.

**D O S I , relatore.** Ritengo che sia sufficiente mettere a verbale che la parola « salvo » deve essere interpretata nel senso di: « fermo restando ».

**T R A B U C C H I .** D'accordo. Allora ritiro l'emendamento presentato.

**P R E S I D E N T E .** Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 7.

(È approvato).

#### 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 l'eventuale conguaglio del premio. La garanzia sarà valida per il nuovo veicolo o natante dalla data del rilascio del certificato relativo al veicolo o natante stesso.

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

A questo articolo è stato presentato dal senatore Trabucchi un emendamento tendente ad inserire dopo il primo comma i seguenti:

« Nel caso in cui col trasferimento di proprietà del veicolo o del natante si effettui la cessione del contratto di assicurazione, saranno immediatamente applicabili le clausole speciali dipendenti da caratteristiche personali del nuovo proprietario e cesseranno dall'essere applicabili, dalla scadenza del primo pagamento del premio, quelle dipendenti dalle caratteristiche personali del propieta-

rio cedente. In nessun caso si farà luogo a percezione di speciali diritti per i conseguenti mutamenti di contratto, od a rimborsi di premi o sovrappremi pagati.

Ove 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, non si potrà far luogo alla trascrizione del trasferimento di proprietà se non sia stipulato il nuovo contratto di assicurazione obbligatoria con l'acquirente; questi conseguentemente sarà tenuto a presentare, insieme con i documenti per il trasferimento, anche il certificato di cui al precedente articolo 7 ».

**T R A B U C C H I .** Lo ritiro, signor Presidente.

**P R E S I D E N T E .** Allora metto ai voti l'articolo 8 nel testo originario, avendo il senatore Trabucchi ritirato l'emendamento proposto.

(È approvato).

#### Art. 9.

Per l'adempimento dell'obbligo di assicurazione il contratto deve essere stipulato per somme non inferiori a quelle stabilite nella tabella A allegata alla presente legge.

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

(È approvato).

#### CAPO II

#### DELL'ESERCIZIO DELL'ASSICURAZIONE

#### Art. 10.

L'assicurazione obbligatoria può essere stipulata con qualsiasi impresa autorizzata

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

A questo articolo è stato presentato dai senatori Mammucari, Piva, Lugnano, Bertone, Rossi e Adamoli il seguente emendamento sostitutivo dell'intero testo:

« Presso l'Istituto nazionale delle assicurazioni è istituito un settore speciale con il compito di assicurare, alle condizioni e nei limiti di cui alla presente legge, il risarcimento dei danni subiti nelle persone o nelle cose a coloro che siano vittime di incidenti causati dalla circolazione sulle strade o sulle acque nazionali di veicoli a motore di cui agli articoli 1 e 2 della presente legge.

Degli organi preposti alla gestione del settore speciale debbono essere chiamati a far parte i rappresentanti delle categorie interessate ».

**M A M M U C A R I .** Noi insistiamo su questo emendamento per vari motivi. Il primo di questi è che, se si introduce un obbligo assicurativo, tale obbligo deve configurarsi in modo mutualistico. La stessa questione che abbiamo testè discusso in ordine ai ciclomotori potrebbe essere risolta in maniera molto più adeguata se si introducesse il concetto mutualistico per l'obbligo assicurativo, così come avviene per le altre assicurazioni obbligatorie. Aumentando le tariffe per i veicoli superiori si realizzerebbe una certa quantità di mezzi finanziari, che consentirebbe la soddisfazione dell'obbligo assicurativo a condizioni meno onerose da parte dei proprietari di veicoli modesti.

Il secondo motivo è che a nostro parere non si può con questo provvedimento introdurre — sarebbe la prima volta — il principio che mentre lo Stato impone l'obbligo di realizzare un dato atto finanziario sotto forma di tributo (e la legge prevede delle sanzioni per chi non ottemperi a tale obbligo), trasformando buona parte dei cittadini in contribuenti, da parte di questi non si ha nessun diritto d'intervento per quanto ha riferimento all'applicazione dell'obbligo, cioè alle conseguenze derivanti dall'obbligo.

La nostra impressione è che ci troveremo di fronte ad un assurdo giuridico: perchè, mentre da una parte lo Stato trasformerebbe i cittadini in contribuenti non in confronto di se stessi o di un ente da esso stesso costituito e controllato, bensì nei confronti di un privato, punendo chi non ottemperasse all'obbligo di pagare, dall'altra non darebbe quelle garanzie che i contribuenti devono avere che riguardano: 1) il modo con cui l'obbligatorietà viene realizzata nella sua attuazione; 2) il diritto di conoscere l'utilizzazione delle riserve e dei redditi, che si verrebbero a determinare attraverso l'obbligo della contribuzione. Si tratta di garanzie sacrosante, che valgono in tutte le nostre leggi, mentre il disegno di legge in esame, stabilendo un rapporto tra cittadini contribuenti ed enti privati, realizzerebbe un principio giuridico diverso. Noi riteniamo che nessun cittadino possa essere trasformato in contribuente nei confronti di un ente privato. Un ente pubblico in questo campo d'altronde già esiste: è l'Istituto nazionale assicurazioni.

I modi per attuare quanto da noi suggerito possono essere molteplici: 1) quello della costituzione presso l'INA di un fondo speciale di assicurazione per la responsabilità civile automobilistica, anche se dovessero restare nella legge i limiti di cui agli articoli discussi precedentemente; 2) l'obbligo di riassicurazione, che sarebbe già una garanzia, di tutte le imprese per quanto ha riferimento alla responsabilità civile automobilistica nei confronti dell'INA, in maniera che si abbia almeno in questo campo una possibilità di controllo da parte dell'ente pubblico dello Stato in merito all'attuazione della disposizione dell'obbligatorietà dell'assicurazione; 3) la rappresentanza diretta dei contribuenti. Se andiamo ad esaminare tutte le leggi, che stabiliscono un obbligo di contribuzione, vediamo che esse prevedono sempre la rappresentanza dei contribuenti negli enti percettori dei contributi. La questione è estremamente seria perchè, se non prevediamo una rappresentanza diretta dei contribuenti, noi veramente lasciamo tutto in mano alle imprese private, a poche famiglie, anzi a poche centinaia di persone (ho svolto uno studio in proposito ed ho constatato

che circa cinquecento persone controllano il 60 per cento del capitale delle maggiori società assicuratrici in Italia).

Noi verremmo a creare un particolare rapporto tra i cittadini, tenuti obbligatoriamente a pagare un tributo, e le imprese private assicuratrici, le quali riterrebbero che il contribuente non abbia alcun diritto di intervento nel modo con cui viene amministrato il denaro loro versato. Ora, in tutta la nostra legislazione, quando si stabilisce un tributo, è previsto il diritto di controllo del contribuente. Tale controllo è facilitato se il contributo viene pagato ad un ente pubblico; esso viene esercitato attraverso le organizzazioni degli stessi cittadini, che nella fattispecie più semplice possono essere le organizzazioni sindacali (per esempio, quelle degli autotrasportatori, quelle dei conducenti di mezzi pubblici) oppure delle rappresentanze volontarie, come nel caso dell'Automobile Club.

Non rispettare il principio del diritto di controllo del contribuente significa distruggere gli stessi principi dello Stato liberale. Sarebbe assurdo che nel sistema di una Repubblica, che si è data una Costituzione, nella quale il rispetto dei diritti dei cittadini è essenziale, si introducesse un principio eversivo di tutta la concezione dei rapporti giuridici tra cittadini e Stato, almeno nell'ipotesi di uno Stato di diritto.

Questi sono i motivi per i quali noi presentiamo il nostro emendamento all'articolo 10. Non si tratta di una questione di natura politica: si tratta del rispetto di un principio giuridico, anzi direi di un principio costituzionale. Non nascondiamoci che determinate organizzazioni di contribuenti porranno la questione di incostituzionalità nel caso che questo articolo del disegno di legge venga approvato nel testo proposto, senza modifiche; ed avranno ragione perchè non si può imporre un determinato obbligo di contribuzione ai cittadini, senza che questi abbiano un diritto di controllo sul modo come i tributi vengono utilizzati.

Prima, quindi, di arrivare allo scandalo di vedere una legge votata dal Parlamento impugnata per incostituzionalità, cerchiamo almeno di ragionare un po' sull'emendamento da noi presentato.

M I N N O C C I . Riferendomi al mio intervento nella discussione generale, anch'io avrei preferito che l'esercizio dell'assicurazione obbligatoria fosse affidato ad un ente statale o parastatale. In questo senso ho anche polemizzato un po' col relatore, il quale si è preoccupato della instaurazione di una vera e propria nazionalizzazione del settore, facendogli osservare che, ove ci si fosse serviti di un ente statale o parastatale per questo particolare tipo di assicurazione obbligatoria, con ciò non si sarebbe stabilita una nazionalizzazione del servizio assicurativo in generale.

L'emendamento proposto dal collega Mammucari tuttavia rivoluzionerebbe praticamente il disegno di legge e quindi preannuncio che non voterò a favore di tale emendamento. Debbo però aggiungere che le osservazioni del collega Mammucari circa una rappresentanza diretta degli assicurati nella gestione di questo servizio (chè di un servizio si tratta, anche se viene affidato ad alcune società private) meritano di essere prese in considerazione. Anche io penso che si sarebbe fatto molto bene a prevedere una forma di rappresentanza degli assicurati nella gestione di questo servizio e, d'altra parte, lo stesso disegno di legge al nostro esame contiene qualcosa in questo senso, limitatamente però al fondo di garanzia per le vittime della strada. Questo fondo di garanzia per le vittime della strada — è, infatti, detto all'articolo 20 — è gestito, sotto il controllo del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dall'Istituto nazionale delle assicurazioni, a mezzo del proprio Consiglio di amministrazione, con la collaborazione di un comitato, presieduto dal Presidente dell'Istituto o, in sua vece, dal direttore generale, composto di rappresentanti del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, del Ministero del tesoro, dell'Istituto nazionale delle assicurazioni, delle imprese di assicurazioni e degli utenti di autoveicoli. Ma anche se tutta l'assicurazione obbligatoria sugli autoveicoli non verrà gestita dall'Istituto nazionale delle assicurazioni e si farà ricorso ad una gestione mista tra un ente parastatale e aziende assicuratrici private, penso che una qualche forma di controllo, indipendentemente dal normale con-

trollo esercitato dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, potrebbe in qualche modo essere stabilita.

Chiedo perciò al rappresentante del Governo se non sia ancora possibile prevedere una qualche forma di controllo indipendentemente dalla formulazione attuale del disegno di legge e cioè senza che si arrivi alla votazione di un vero e proprio emendamento.

**D O S I**, *relatore*. Il relatore richiama quanto ha già detto diffusamente nella sua esposizione. Il problema è innanzitutto di scelta politica: il senatore Mammucari lo nega, però il problema è questo.

Noi preferiamo una soluzione che impegni, sia pure con rigorosi controlli, le esistenti aziende assicurative, che hanno una esperienza lungamente collaudata, piuttosto che accentrare la gestione dell'assicurazione obbligatoria sugli autoveicoli in un solo istituto, sia pure statale. Questa è la prima scelta che noi abbiamo operato.

Mi pare che il senatore Mammucari dica che, indipendentemente da questa posizione, trova contraddittorio che si stabilisca un tributo quando la prestazione di un servizio vien fatta da privati e non dallo Stato. Ci sono però, senatore Mammucari, altri casi del genere che possono essere richiamati: le norme sulla prevenzione degli infortuni, per esempio, impongono dei doveri e dei tributi i quali si risolvono in prestazioni che vengono date da aziende specializzate nella produzione di particolari mezzi protettivi. Anche lì non si ha nessun controllo: c'è da una parte colui che deve osservare le norme protettive contro gli infortuni e dall'altra parte una azienda che mette a disposizione gli strumenti di protezione. Io credo che dobbiamo basarci molto sul rigore di questa legge, la quale prevede da parte dell'Amministrazione interventi addirittura eccezionali che dovrebbero essere sufficienti a garantirci che questa materia troverà nell'applicazione della legge la sua buona regolamentazione. Non escludo che in sede di regolamento si possa stabilire che una rappresentanza delle categorie interessate possa intervenire nell'applicazione di queste norme secondo i modi che andremo ad indicare al momento opportuno.

Quindi io non respingerei aprioristicamente le osservazioni dei senatori Minnocci e Mammucari. In sede di redazione del regolamento si potrebbe istituire una commissione o rappresentanza delle categorie interessate da cui attingere suggerimenti utili e criteri opportuni per l'applicazione della legge.

**L A T T A N Z I O**, *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Indubbiamente questo è, almeno politicamente, l'articolo più delicato di tutto il disegno di legge e io stesso nel mio discorso di replica ho richiamato l'attenzione della Commissione su tale aspetto perchè è sulla materia di questo articolo 10 che si deve compiere una precisa e determinata scelta.

Io ho indicato nella mia replica i motivi per i quali il Governo prima e, a maggioranza, la Commissione della Camera poi hanno deciso in un certo modo. L'affidamento a società private di compiti assicurativi resi obbligatori per legge non vien fatto senza la fissazione di criteri di natura pubblicistica. Vorrei però anche aggiungere, proprio per tranquillizzare non solo la coscienza del senatore Mammucari e dei suoi colleghi di Gruppo ma anche quella del senatore Minnocci (che ha esposto alcune perplessità), che non è la prima volta che il legislatore affida a compagnie private la gestione di alcune assicurazioni obbligatorie. Ho citato alcuni esempi nella passata seduta, ma voglio qui ricordarne uno in particolare: com'è noto, nel momento in cui noi saliamo su qualsiasi aereo siamo soggetti ad una assicurazione obbligatoria, e questa è gestita dalle compagnie private di assicurazione. Ora io credo che i traffici aerei non siano, anche per importanza, minori dei traffici che avvengono con mezzi a motore sulle strade.

Per quanto riguarda il problema dei controlli, desidero far presente al senatore Minnocci che egli ha perfettamente ragione. Io non sono alieno dal prendere in considerazione quello che il senatore Dosi ha detto or ora, per cui in sede di regolamento tutti quanti potrete dare suggerimenti per un maggior controllo che, credo, il Governo non avrà difficoltà ad accogliere. Desidero in proposito dire che: 1) proprio con questo provvedimento e in questa materia particolare il

Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato è autorizzato ad un controllo più preciso di quello che attualmente non può fare o non riesce a fare; 2) io ho motivo di ritenere che il conto consortile, di cui abbiamo lungamente parlato in sede di discussione generale, sarà un elemento molto valido per poter controllare la materia in tutto il suo sviluppo. Per cui chiederai, semmai, alla Commissione del Senato un momento di ripensamento, proprio in rapporto all'esperienza che il conto consortile ci potrà dare.

Se il conto consortile (come noi ci auguriamo e come i tecnici del Ministero assicurano) assolverà in pieno alla sua funzione di controllo, potremo sentirci tranquilli, diversamente io credo che il Governo e Parlamento dovranno ulteriormente intervenire in materia: non vi è dubbio infatti che, dovendosi questa mattina decidere su un'assicurazione obbligatoria di così larga portata, la questione dei controlli sia assolutamente fondamentale, per cui il Governo — e il Ministro dell'industria in particolare — desidera effettuare tali controlli nel modo più serio e penetrante possibile.

Con queste assicurazioni, mi dichiaro contrario all'emendamento proposto dal senatore Mammucari; credo per il resto di avere sufficientemente tranquillizzato il senatore Minnocci in merito alle preoccupazioni espresse, a parer mio più che giustificate e fondate.

**T R A B U C C H I** . Voterò a favore di questo articolo, perchè ho fiducia nel Governo. Al Governo mi sia tuttavia consentito esprimere una considerazione: mentre da una parte il ricorso alla molteplicità delle assicurazioni private e pubbliche è una cosa che può essere facilmente giustificata (anche perchè poi, attraverso il gioco delle riasicurazioni, non si sa mai chi paga...), dall'altra è necessario pensare al problema dell'investimento della massa liquida di cui vengono a trovarsi in possesso queste società.

Io ritengo che il controllo cui faceva riferimento il Sottosegretario debba svolgersi in tre direzioni:

1) sul comportamento generale delle assicurazioni, per evitare che vengano appli-

cati sistemi dilatori e procedure tali da indurre il danneggiato a chiedere la transazione;

2) sull'investimento dei fondi a disposizione degli istituti di assicurazione, affinché venga tenuto conto che si tratta di fondi derivanti da contratti di cui la sottoscrizione è obbligatoria con particolare riguardo alle direttive che devono essere date dagli organismi preposti alla programmazione generale;

3) sulla pubblicazione dei bilanci, nel senso che le società di assicurazione debbano essere obbligate a fornire quanto più dettagliatamente possibile tutte quelle informazioni che si reputa necessario richiedere ad aziende che, come quelle in questione, hanno una grande responsabilità verso gli assicurati e verso lo Stato e una notevole possibilità di manovra dei fondi a loro disposizione.

**P I V A** . Esprimo il mio voto favorevole all'articolo aggiuntivo proposto dal Gruppo del quale faccio parte, sia per le argomentazioni che sono state svolte dal senatore Mammucari in sede di illustrazione dell'articolo stesso, sia e soprattutto per una considerazione alla quale si è testè richiamato il senatore Trabucchi. Ritengo cioè che la portata di questo articolo sia di una gravità eccezionale per quanto attiene agli indirizzi economici del nostro Paese: programmazione, piano quinquennale e via dicendo. Molto spesso — e questo avviene anche da parte degli uomini di Governo — quando si tratta di aderire a delle formule di carattere generico finiamo per essere abbastanza larghi nelle concessioni, però quando si arriva alla stretta finale, al momento degli atti concreti, anzichè in una direzione andiamo in un'altra. Continuiamo a ritenere che i guai del Paese siano da ricercarsi nel fatto che la programmazione è fallita, poi, quando dobbiamo decidere, prendiamo delle decisioni gravi come questa di stamani, per cui 800 miliardi (ma c'è chi parla di mille miliardi) di premi che il cittadino è obbligato a pagare vengono amministrati da alcuni privati (e pochi per giunta).

Nè sono tranquillo per quanto attiene ai controlli, che mai decideranno sulle scelte che di questi capitali dovranno essere fatte.

Quando avremo approvato questo articolo, saremo nelle mani delle assicurazioni private.

In questo momento ci stiamo assumendo una responsabilità molto grave. Dichiaro pertanto che voterò a favore della soppressione dell'emendamento.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento soppressivo presentato dai senatori Mammucari ed altri.

(Non è approvato).

Metto ai voti l'articolo 10, del quale ho dato precedentemente lettura.

(È approvato).

#### 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 carichi, 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 nonchè 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, nonchè 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 l'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'assicurando dovrà dichiarare all'assicuratore il numero dei sinistri nei quali sia stato coinvolto nel biennio precedente e indicare l'impresa presso la quale era precedentemente assicurato.

I senatori Mammucari, Piva, Lugnano, Bertone, Rossi e Adamoli hanno presentato un emendamento sostitutivo dell'intero testo dell'articolo 11, del seguente tenore:

« L'INA trae i mezzi per l'assolvimento degli scopi di cui alla presente legge da una addizionale all'imposta sui carburanti usati dai veicoli a motore, di cui agli articoli 1 e 2 del presente disegno di legge.

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

Per il primo anno di applicazione della presente legge la misura dell'addizionale sarà

stabilita con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dell'industria, commercio e artigianato, sentito il Consiglio di amministrazione dell'INA, tenendo conto del rapporto fra consumo dei carburanti ad uso trazione autoveicoli e danni risarciti dalle compagnie assicuratrici private nell'anno precedente.

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

**M A M M U C A R I .** Innanzitutto devo apportare una modifica al mio emendamento nel senso che, essendo stato approvato l'articolo 10 ed essendo caduta di conseguenza la nostra proposta di affidare la gestione dell'assicurazione obbligatoria nella sua globalità all'INA, è chiaro che nel testo dell'emendamento dobbiamo sostituire alle parole: « L'INA trae i mezzi... » le altre « Gli istituti di assicurazione traggono i mezzi... ».

L'emendamento è composto di due parti sostanziali: la prima riguarda la natura e la forma della contribuzione, la seconda i fattori che concorrono a fissare ed a variare le tariffe dovute per l'assicurazione stessa.

In riferimento al primo punto proponiamo di realizzare l'assicurazione obbligatoria sugli autoveicoli, non attraverso il sistema della polizza, ma fissando una sovrainposta sui carburanti e lubrificanti, in modo che l'assicurazione venga a costare anche in base all'uso che si fa del proprio mezzo. La nostra richiesta è confortata da una serie di pareri favorevoli non solo di utenti in possesso di mezzi normali, ma anche di utenti che, per il loro lavoro, fanno uso di mezzi pesanti, cioè gli autotrasportatori.

I pareri favorevoli si basano su due considerazioni. La prima è di carattere generale: è giusto che l'assicurazione si paghi in base all'uso che si fa del mezzo; l'altra consiste nella enorme semplificazione delle modalità di pagamento del tributo. Non c'è alcuna

complicazione: se pago la sovrainposta di volta in volta quando faccio rifornimento o acquisto dei lubrificanti, per me è una cosa naturale; mi si evita qualsiasi fastidio riguardante l'assicurazione.

D'altra parte abbiamo una dimostrazione pratica, se consideriamo che attualmente noi paghiamo sulla benzina due sovrainposte, di cui, forse, neanche ci accorgiamo: l'unica considerazione, che ci viene spontanea, è che la benzina costa cara. Anzi, a questo proposito credo sarebbe bene che nel 1970 si procedesse ad una valutazione sulla necessità di mantenere le due sovrainposte esistenti sui carburanti in base all'entità delle entrate e all'uso che di esse viene fatto. Ho l'impressione infatti, e non credo sia una impressione soltanto, che l'entità delle due sovrainposte sia di gran lunga superiore all'onere per cui esse furono applicate.

Vi è dunque, dicevo, con il sistema che noi proponiamo, la semplificazione del pagamento del premio e la drastica riduzione di tutte le spese, concernenti da un lato le sollecitazioni indispensabili per ottenere il maggior numero di clienti possibile e dall'altro l'apparato burocratico-amministrativo necessario per la stipulazione delle polizze.

Inoltre, poichè andiamo verso il continuo aumento dei mezzi di circolazione, e quindi del consumo di carburanti e lubrificanti, il sistema da noi auspicato garantirebbe allo Stato un aumento crescente delle entrate. In caso contrario l'aumento dei mezzi in circolazione non darà altrettanto beneficio allo Stato.

**T R A B U C C H I .** Dando però praticamente tutto in mano allo Stato, bisogna tenere presente che aumentano anche le spese.

**M A M M U C A R I .** Non credo che la cosa sia davvero rilevante: basti pensare all'irrisorio costo di riscossione della sovrainposta.

Le ragioni esposte costituiscono un primo gruppo che ci hanno spinto a presentare l'emendamento.

Un secondo gruppo di ragioni è costituito da tutto quanto concerne la variabilità delle

tariffe, sulla base della valutazione dell'entità delle entrate e della entità dei sinistri. Comunque le ragioni fondamentali per le quali noi consideriamo validissimo il nostro emendamento sono quelle elencate nel primo gruppo: semplificazione del pagamento del premio, che viene automaticamente corrisposto in base all'uso che si fa del proprio mezzo.

**D O S I**, *relatore*. Devo ricordare che tutto il problema è stato ampiamente dibattuto nelle sedute precedenti e mi pare che nella sua esposizione il senatore Mammucari non abbia tenuto presente quanto è stato detto in proposito. Il senatore Minnocci ha infatti giustamente fatto rilevare che affidare all'aumentato costo della benzina la copertura dell'assicurazione obbligatoria, eliminando la tradizionale polizza, significa concedere un beneficio non indifferente a coloro che hanno molte macchine e ne usano magari una sola. Mi sembra sia una considerazione di fondamentale importanza, la quale dovrebbe rendere preferibile il pagamento del premio annuo all'aumento del prezzo della benzina.

Pertanto mi dichiaro contrario all'emendamento.

**L A T T A N Z I O**, *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Non voglio ripetere quanto è stato detto più volte nelle sedute precedenti. Desidero soltanto, se possibile, che si tenga conto di una ultima considerazione: esistono caratteristiche soggettive ed oggettive del rischio che non possono essere risolte con l'addizionale sulla benzina, tali caratteristiche possono essere affrontate e risolte, solo ed esclusivamente, attraverso le clausole di una regolare polizza di assicurazione.

Per il resto mi rimetto a quanto ha detto il relatore ed a quanto è stato da più parti sostenuto nel corso della discussione.

**P R E S I D E N T E**. Metto ai voti l'emendamento sostitutivo presentato dai senatori Mammucari, Piva, Lugnano, Bertone, Rossi e Adamoli.

(Non è approvato).

A questo stesso articolo i senatori Piva, Mammucari, Lugnano, Orlandi e Moranino hanno presentato un emendamento sostitutivo del seguente tenore:

« Il Ministero per l'industria, il commercio e l'artigianato, sulla base dei dati statistici degli ultimi cinque anni, con decreto da pubblicare sulla *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 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 era precedentemente assicurato ».



P I V A . Vorrei fare soltanto due considerazioni per illustrare l'articolo sostitutivo in esame. In primo luogo mi sembra logico che nel momento in cui stabiliamo l'applicazione dell'assicurazione obbligatoria, stabiliamo anche che le tariffe siano determinate dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, sulla base dei dati statistici degli ultimi cinque anni, con decreto da pubblicare sulla *Gazzetta Ufficiale*. Mi sembra ovvio, infatti, che una volta che si decida l'introduzione nel nostro Paese dell'obbligatorietà dell'assicurazione sugli autoveicoli, sia lo Stato a definire le tariffe della stessa assicurazione. E quando dico lo Stato, ovviamente intendo dire la collettività. Noi affidiamo a dei privati l'incarico di svolgere questa attività dell'assicurazione obbligatoria: mi sembra abbastanza logico pretendere che tale attività sia esercitata almeno nell'ambito di norme abbastanza precise fissate dalla collettività. E quali dovrebbero essere queste norme, se non quelle fondamentali? Imponendo ad un cittadino di pagare un premio, si deve nello stesso tempo stabilire l'entità di questo in relazione al mezzo posseduto. Mi pare che anche dal punto di vista logico, oltre che giuridico, le cose dovrebbero andare in questa maniera. Resterebbe poi il fatto che lo Stato non riuscirebbe a controllare la massa di denaro derivante dal pagamento dei premi, ma perlomeno riuscirebbe a regolamentare uno degli aspetti fondamentali, cioè quello della fissazione delle tariffe.

La seconda considerazione riguarda il fatto che si potrebbero creare delle forme di monopolio. Dal momento che noi affidiamo la gestione dell'assicurazione obbligatoria sugli autoveicoli alle organizzazioni private, poichè tale attività farà sicuramente aumentare gli introiti, le grandi società di assicurazione potrebbero inizialmente applicare delle tariffe non tecniche, cioè inferiori ai danni delle piccole società che verrebbero così liquidate. In definitiva, le grandi società si verrebbero a trovare nella condizione di controllare da sole tutto il mercato.

Ecco perchè mi pare giusto che sia lo Stato a controllare questo settore, cioè a stabilire le tariffe dei premi, lasciando eviden-

temente dei margini di utile che potrebbero oscillare attorno al 5 per cento, tra minimi e massimi, avendo però cura che i minimi siano stabiliti con criteri di carattere tecnico.

Questi sono i due concetti fondamentali.

Devo poi aggiungere, ricollegandomi a quello che diceva il collega Mammucari, che nel definire le tariffe lo Stato potrebbe avvalersi dei dati statistici. Ho sentito dire che attualmente lo Stato non dispone degli elementi sufficienti, ma questi possono essere ottenuti dalle società, dall'ANIE, dagli stessi interessati. Al momento di definire le tariffe lo Stato potrebbe benissimo avvalersi di una commissione della quale potrebbero far parte i rappresentanti delle società assicuratrici e i rappresentanti degli utenti, oltre, evidentemente, a funzionari statali: in questo modo le tariffe potrebbero essere stabilite tenendo presenti gli interessi di tutte le categorie interessate. Quindi, lasciamo stare l'argomento che non esistono dati statistici: secondo me, se si vogliono fare certe cose, i dati si trovano.

Voglio poi far osservare che l'articolo, così come è stato predisposto, lascia anche l'adito alla possibilità che nel corso del tempo si possano modificare le tariffe in determinati settori in relazione ai rischi. Io desidererei che si attuasse in questa materia un sistema direttamente seguito e controllato dallo Stato attraverso una apposita commissione. Se non si è voluto accettare il principio di affidare ad un istituto di carattere pubblicistico come l'INA la gestione dell'assicurazione obbligatoria sui veicoli, si accetti almeno il concetto che a definire le tariffe sia lo Stato, cioè la collettività. Poichè lo Stato mi chiama a pagare, io pagherò, ma sia lo stesso Stato a dire quanto devo pagare.

D O S I , *relatore*. Mi pare che le preoccupazioni del senatore Piva non abbiano motivo di essere, perchè il disegno di legge prevede che le tariffe devono essere approvate o addirittura stabilite, in determinati casi, dal Ministro. Inoltre, in queste norme così rigorose c'è una difesa dell'utente.

Anche la preoccupazione che le grosse società di assicurazione liquidino le piccole non

ha motivo di essere, poichè non c'è possibilità di scarto rispetto alle tariffe stabilite, cioè queste non possono essere modificate nè per diminuirle nè per aumentarle. Quindi la supposta concorrenza delle grandi società assicuratrici sulla base di una fissazione di tariffe minori per determinare la caduta delle piccole società di assicurazione, non può verificarsi per cui mi pare che le preoccupazioni in questo senso non possono trarre motivo dalle norme contenute nel disegno di legge.

M A M M U C A R I . In merito alla questione delle tariffe, indipendentemente dal contrasto tra la nostra posizione e quella del relatore, a mio parere, il principio del premio da corrispondere ai proprietari di auto che nel corso dell'anno o anche di più anni, non realizzino infortuni deve essere introdotto anche per la ragione, molto semplice, che le società di assicurazione nella pratica già lo hanno accolto.

D O S I , *relatore*. Le tariffe recano già un vantaggio per colui il quale può dimostrare di non aver avuto per un certo periodo nessun incidente. Tale utile pratica verrà mantenuta nelle tariffe future: quindi l'osservazione è fondata, ma c'è la certezza che la questione sarà considerata nella determinazione delle tariffe.

P R E S I D E N T E . Si può precisare nel regolamento che si renderà obbligatorio ciò che adesso è facoltativo.

L A T T A N Z I O , *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Vorrei aggiungere una considerazione, non per convincere il senatore Piva, che solo l'esperienza potrà convincere, ma solo per ricordare che uno dei principi fondamentali del disegno di legge è quello della concorrenza che si deve determinare tra le compagnie di assicurazione. Se noi prefissassimo tariffe stabili per tutte le compagnie il sistema della concorrenza, almeno da questo punto di vista, verrebbe a cadere.

Ecco un altro motivo che convalida quanto ha detto il relatore.

P R E S I D E N T E . Pongo allora in votazione l'emendamento proposto dai senatori Piva ed altri, tendente alla sostituzione dell'intero articolo 11 con un altro testo, del quale ho già dato lettura.

(*Non è approvato*).

Il senatore Trabucchi ha proposto un emendamento tendente a sostituire i commi quarto, quinto e sesto con i seguenti:

« Nel caso che le tariffe proposte non possano essere approvate per difetto dei prescritti requisiti tecnici o qualora posteriormente alla loro approvazione le tariffe debbano essere modificate perchè si siano verificate sensibili variazioni dei rischi ai quali si riferisce l'obbligo di assicurazione previsto dalla presente legge, il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato può invitare l'impresa di assicurazione ad accettare altre tariffe o a modificare quelle in atto assegnando all'uopo un termine non inferiore a trenta giorni. Decorso il termine senza che l'Istituto assicuratore abbia provveduto, l'autorizzazione ad esercitare l'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli può essere revocata a sensi e con le modalità di cui al successivo articolo 16.

Le modificazioni di tariffa accettate dall'Istituto assicuratore in conformità ad invito del Ministero formulato a sensi del comma che precede si applicano anche ai contratti in corso con decorrenza dalla prima scadenza di premio successiva alla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del decreto di approvazione e comunque dal 366° giorno successivo alla pubblicazione stessa. Se fra i 366 giorni è compreso il 29 febbraio di anno bisestile questo giorno non si computa ».

Lo stesso senatore Trabucchi ha poi proposto un emendamento al settimo comma tendente a sopprimere le parole « o stabilite ».

T R A B U C C H I . Esiste già una norma in cui la decorrenza del nuovo contratto si calcola dal trecentosessantacinquesimo giorno successivo alla pubblicazione sulla

*Gazzetta Ufficiale*, il che significa che il primo giorno del nuovo contratto sarà il trecentosessantaseiesimo. Però dobbiamo tener conto anche del caso dell'anno bisestile, che praticamente sottrarrebbe un giorno al periodo precedente alla scadenza suddetta. Ad ogni modo, su tale punto mi rimetto alla Commissione.

Vi è poi il problema derivante dal fatto che, secondo l'articolo, ad un certo punto potrebbe essere anche il Ministro a stabilire con decreto la nuova tariffa. Io sono contrario a tali iniziative, specie quando dai discorsi del relatore è apparso chiaro che questa vuole essere una difesa contro iniziative troppo personali delle imprese.

Un altro problema è quello del come regolarsi in caso di mancato adempimento all'obbligo imposto, ed a questo io provvedo nel mio emendamento. Ad ogni modo mi rimetto alle decisioni della Commissione, tenendo anche conto del fatto che il provvedimento è stato anche elaborato in modo da essere coordinato con le norme comunitarie sulla materia, e che noi non possiamo dare ordini alle assicurazioni estere ma queste possono benissimo lavorare da noi e dare le stesse garanzie precise che diamo noi.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti lo emendamento sostitutivo proposto dal senatore Trabucchi.

(Non è approvato).

Metto ai voti l'emendamento soppressivo proposto dallo stesso senatore Trabucchi.

(Non è approvato).

Metto ai voti l'articolo 11.

(È approvato).

#### 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).

**Art. 14.**

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

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

Il senatore Piva ha proposto un emendamento soppressivo che è però precluso dall'approvazione dell'articolo 11.

P I V A . Lo ritiro.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'articolo 14.

(È approvato).

**Art. 15.**

Per l'esercizio dell'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla

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

(È approvato).

**Art. 16.**

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

1) non provvedano a costituire, vincolare o integrare la cauzione dovuta ai sensi degli articoli 15 e 35 della presente legge o a costituire le riserve tecniche di cui all'articolo 60 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449, modificato con l'articolo 12 della presente legge;

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

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

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

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

La revoca dell'autorizzazione è disposta con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, sentita la Commissione consultiva per le assicurazioni private ed esaminate le controdeduzioni della compagnia interessata. Dalla data della pubblicazione del decreto, l'impresa deve limitare la sua attività alla gestione dei

contratti in corso e non può stipulare nuovi contratti nè rinnovare quelli esistenti.

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

Il senatore Trabucchi ha proposto un emendamento tendente a sopprimere, al numero 2), le parole « o stabilite ».

**T R A B U C C H I .** Essendo ormai precluso lo ritiro.

**P R E S I D E N T E .** Metto allora ai voti l'articolo 16.

(È approvato).

#### Art. 17.

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

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

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

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

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

La fusione o la concentrazione non possono essere approvate se non ricorrano le condizioni di cui all'articolo 128 del regio-

lamento approvato con regio decreto 4 gennaio 1925, n. 63.

**T R A B U C C H I .** Non ho proposto emendamenti, ma mi asterrò comunque dalla votazione dell'articolo perchè non si può ammettere che il trasferimento del portafoglio non sia causa di risoluzione del contratto: ciò, a mio avviso, non è giusto ed è contro la libertà del cittadino.

**P R E S I D E N T E .** Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 17.

(È approvato).

#### CAPO III

#### DEL RISARCIMENTO DEL DANNO

#### Art. 18.

Il danneggiato per sinistro causato dalla circolazione di un veicolo o di un natante per i quali a norma della presente legge vi è obbligo di assicurazione ha azione diretta per il risarcimento del danno nei confronti dell'assicuratore, entro i limiti delle somme per le quali è stata stipulata l'assicurazione.

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

(È approvato).

#### Art. 19.

È costituito presso l'Istituto nazionale delle assicurazioni un « Fondo di garanzia per le vittime della strada », per il risarci-

mento dei danni causati dalla circolazione dei veicoli o dei natanti per i quali a norma della presente legge vi è obbligo di assicurazione nei casi in cui:

a) il sinistro sia stato cagionato da veicolo o natante non identificato;

b) il veicolo o natante non risulti coperto da assicurazione;

c) il veicolo o natante risulti assicurato, con polizza facente parte del portafoglio italiano, presso un'impresa la quale, al momento del sinistro, si trovi in stato di liquidazione coatta con dichiarazione di insolvenza, o vi venga posta successivamente.

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

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

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

L'Istituto nazionale delle assicurazioni, gestione autonoma del « Fondo di garanzia per le vittime della strada », può intervenire nel processo, anche in grado di appello.

I senatori Adamoli ed altri hanno presentato un emendamento tendente a sopprimere i commi secondo, terzo, quarto e quinto dell'articolo 19.

A D A M O L I . Siamo d'accordo sulla istituzione del Fondo, almeno per quanto riguarda la formulazione di questo primo comma, nel senso che finalmente si riconosce l'importanza di appoggiare una simile iniziativa all'Istituto nazionale delle assicurazioni. In tale comma si offrono determinate garanzie sulle quali non possiamo non essere d'accordo. Ma detto questo in forma positiva, passo subito alla forma negativa e cioè ai dissensi.

Il nostro emendamento tende a sopprimere le limitazioni apportate alla casistica — senz'altro giusta — del primo comma. Infatti già nel secondo comma si riduce la copertura di questi rischi perchè la si limita solo ai danni alle persone; se gli incidenti coinvolgono beni patrimoniali non si capisce perchè questi non debbano essere tutelati e noi vorremmo sapere attraverso quale criterio si è giunti ad una tale determinazione. Il problema diventa serio quando si pensi che si pagano i premi, ma si diminuisce l'impegno da parte delle società di assicurazione. Questo articolo, che poteva sembrare logico dato un certo orientamento (cioè se fosse stato l'Istituto nazionale delle assicurazioni il centro delle operazioni) si comincia a capire meglio quando si viene a scoprire che la liquidazione di queste operazioni vien fatta dalle imprese, per cui mentre sembrava che in questo campo le imprese fossero escluse, nel comma terzo dell'articolo in questione e nell'articolo 20 — e qui già sviluppo l'emendamento che abbiamo presentato all'articolo 20 — le imprese ricompaiono in quanto il Ministro dell'industria (è il secondo comma dell'articolo 20) designa per ogni regione o per gruppi di regioni l'impresa che provvede a liquidare gli aventi diritto. Questo significa far rientrare dalla finestra quello che sembrava avessimo messo fuori dalla porta. Ma allora, chiediamo, l'Istituto nazionale delle assicurazioni che scopo ha? È una specie di cassa? Non ha un aspetto tecnico assicurativo? Pertanto noi chiediamo l'approvazione dell'articolo 19 in relazione al solo primo comma. Aggiungo che non è giusto limitare la copertura di certi rischi all'esigua cifra di centomila lire tanto più quando si presenti il caso di una impresa fallita; inoltre deve essere mantenuto il principio che il Fondo viene gestito in ogni caso dall'Istituto nazionale delle assicurazioni. Io proprio non riesco a capire perchè si debba passare attraverso due mani — cioè Fondo e impresa — in certe liquidazioni, quando possono essere compiute dal Fondo stesso che, non dimentichiamolo, è costituito presso l'INA. Se voi insistete su questo punto, allora è chiaro che la questione assume carattere

politico, in quanto è evidente che il Governo ha dovuto accettare una simile impostazione.

**D O S I**, *relatore*. Il senatore Adamoli ha posto tre questioni: sulle prime due debbo riconoscere che le considerazioni svolte hanno un fondamento. Non così per quanto riguarda la terza. Indubbiamente non si comprende perchè il danneggiato che deve ricorrere al Fondo non possa ottenere il risarcimento del danno direttamente dal Fondo; altra cosa che non si capisce è quella che riguarda quel disgraziato che, assicurato presso una società fallita, viene liquidato con sole centomila lire. Ma a questo punto mi trovo di fronte a un dubbio veramente amletico: correggere queste cose e ritardare di molto l'entrata in vigore della legge, oppure attendere che ci siano tanti altri motivi di emendamento dettati in parte dalle considerazioni che sono state fatte oggi, ma soprattutto dall'esperienza applicativa dei prossimi mesi? Io propendo per l'opportunità di sacrificare queste considerazioni attuali in vista di poterle tenere presenti in futuro; debbo però dire — e non è la prima volta che lo riconosco — che le considerazioni del senatore Adamoli hanno un certo fondamento.

Per quanto riguarda il terzo punto, invece, non sono d'accordo col senatore Adamoli. Noi, almeno io e i miei colleghi, consideriamo l'Istituto nazionale delle assicurazioni una delle tante imprese come le Generali, l'Unipol (e mi ricordo di questa perchè ci siete di mezzo anche voi)...

**A D A M O L I**. Siamo in regime democratico.

**D O S I**, *relatore*. Organizzare una impresa assicurativa è una dimostrazione di spirito di iniziativa che io apprezzo in tutti i casi. Quindi direi — ed è proprio una scelta politica come diceva il collega Adamoli — che l'INA non debba avere una posizione di privilegio rispetto alle altre imprese, ma debba essere una delle tante imprese — fra le quali anche l'Unipol — cui è demandato questo compito. Indubbiamente la questione

del Fondo rappresenta un aspetto innovativo di grande rilievo che, sebbene abbia quei riflessi negativi di cui ha parlato il senatore Adamoli, ha tuttavia anche degli aspetti positivi che non possiamo dimenticare. Per quanto riguarda le limitazioni ritengo che bisogna aspettare un primo periodo di avviamento della legge: è chiaro che quando avremo visto completamente come funzionerà il Fondo di garanzia, anche le perplessità manifestate dall'opposizione potranno essere agevolmente superate.

Rispondo anche per quanto riguarda l'articolo 20 dicendo che, proprio perchè si tratta di un Fondo di garanzia, abbiamo voluto evitare che questo avesse una sua organizzazione anche per la valutazione dei danni e abbiamo voluto, pertanto, tenere conto delle compagnie private. Non sarà comunque impossibile — se in futuro se ne presenterà l'occasione — modificare il provvedimento anche in questa parte.

Per questi motivi sono contrario sia all'emendamento soppressivo di tutto l'articolo 19 salvo il primo comma, sia all'emendamento presentato all'articolo 20.

**P R E S I D E N T E**. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento all'articolo 19, presentato dai senatori Adamoli e altri.

*(Non è approvato).*

Metto ai voti l'articolo 19.

*(È approvato).*

#### Art. 20.

Il « Fondo di garanzia per le vittime della strada » è gestito, sotto il controllo del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dall'Istituto nazionale delle assicurazioni, a mezzo del proprio Consiglio di amministrazione, con la collaborazione di un comitato, presieduto dal Presidente dell'Istituto o in sua vece, dal direttore generale, composto di rappresentanti del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, del Ministero del tesoro, dell'Istituto nazionale delle assicurazioni, delle

imprese di assicurazione e degli utenti di autoveicoli. Nel regolamento di esecuzione saranno stabilite le modalità per la gestione del Fondo e le attribuzioni del comitato predetto.

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

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

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

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

A questo articolo i senatori Lugnano, Rosi, Piva, Moranino e Adamoli hanno presentato il seguente emendamento, tendente a sostituire il secondo comma con il seguente: « La liquidazione dei danni è effettuata dall'Istituto nazionale delle assicurazioni Gestione autonoma del " Fondo di garanzia per le vittime della strada " ».

Ritengo che questo emendamento sia già stato illustrato precedentemente dal senatore Adamoli e pertanto lo metto ai voti.

(Non è approvato).

L'altro emendamento presentato dagli stessi senatori, tendente a sopprimere il terzo, quarto e quinto comma dell'articolo 20, dopo le dichiarazioni del relatore e del Governo, è decaduto. Pertanto metto ai voti l'articolo 20.

(È approvato).

#### Art. 21.

Nel caso previsto alla lettera *a)* del primo comma dell'articolo 19, il danno è risarcito soltanto se dal sinistro siano derivate la morte o una inabilità temporanea superiore a 90 giorni, o una inabilità permanente superiore al 20 per cento, con il massimo di lire 15 milioni per ogni persona sinistrata nel limite di lire 25 milioni per ogni sinistro.

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

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

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



A questo articolo è stato presentato un emendamento dal senatore Trabucchi, tendente a sopprimere l'intero articolo.

**T R A B U C C H I .** Questo articolo rappresenta un qualcosa di orribile e abominevole sia dal punto di vista formale dal punto di vista sostanziale. Infatti questo articolo stabilisce che, per quanto si riferisce alla lettera *a*), un disgraziato possa venire risarcito soltanto se muore oppure se consegue una inabilità temporanea superiore a 90 giorni, oppure se abbia una inabilità permanente superiore al 20 per cento. E come viene calcolato questo indennizzo? Viene calcolato con un metodo che è pura fantasia! Perchè il terzo comma di questo articolo — che è quello appunto che spiega come viene calcolato l'indennizzo — detta regole autodistruttrici. Ora io dico che le cose o le facciamo seriamente o non le facciamo per niente; cioè o il Fondo garantisce tutto quello che deve garantire, oppure non garantisce niente e quindi non è necessario costituirlo e poichè mi sembra che le intenzioni siano quelle di costituire un Fondo, diciamo così, parziale o apparente, allora sarebbe più serio, ripeto, non costituirlo affatto.

**D O S I , relatore.** Il relatore conferma che, a suo giudizio, non è giustificabile in modo alcuno una disparità di trattamento tra colui che fa capo al Fondo e colui che fa capo all'impresa assicurativa, per cui crede che questa « abominevole » struttura vada corretta. Però ritiene anche che è meglio varare il provvedimento con qualche lacuna piuttosto che ritardarne l'approvazione, con l'intesa che la solidarietà tra tutti i Gruppi che si è manifestata in questa occasione si manifesti ancora quando riprenderemo la discussione su un altro provvedimento che farà seguito a questo.

**P R E S I D E N T E .** Ripetiamo allora una considerazione fatta all'inizio della discussione di questo disegno di legge: cioè che se il Governo non prenderà l'impegno di approvare certi emendamenti, sarà la Commissione stessa che prenderà i provvedimenti del caso.

**L A T T A N Z I O , sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.** Io credo che sia opportuno ricordare ancora una volta quali sono i motivi che hanno indotto ad introdurre certe limitazioni. Si tratta di motivi di cautela, tenuto anche conto delle possibilità di frodi — anche attraverso forme di autolesionismo — per cui è sembrato opportuno condizionare il risarcimento alle conseguenze di un certo rilievo del sinistro. Così facendo si pone una remora alle frodi. Questo è il motivo ispiratore delle limitazioni cui si fa riferimento nell'articolo e credo che, indipendentemente dalle iniziative che questa Commissione vorrà prendere e che il Governo, naturalmente, sarà ben lieto di esaminare in ogni loro forma e contenuto, una certa cautela in questa nuova sperimentazione che si fa in Italia sia utile ed opportuna per tutti.

**T R A B U C C H I .** Malgrado le dichiarazioni del relatore e dell'onorevole Sottosegretario, mantengo l'emendamento.

**P R E S I D E N T E .** Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti lo emendamento presentato dal senatore Trabucchi.

*(Non è approvato).*

Subordinatamente a questo emendamento, il senatore Trabucchi ne ha presentati altri due...

**T R A B U C C H I .** Li ritiro.

**P R E S I D E N T E .** Ancora a questo articolo i senatori Piva ed altri hanno presentato un emendamento tendente a sopprimere il primo comma.

**P I V A .** Il senatore Trabucchi ha detto che questo articolo è « abominevole »: io credo che abbia perfettamente ragione. Dirò di più: questa è una vera e propria perla, in tutto il disegno di legge, che si aggiunge al quadro generale e quando il cittadino prenderà coscienza di ciò che si è disposto con questo provvedimento di legge — come ho già detto nella discussione generale — si troverà di fronte ad una completa delusione

perchè non è questo che si aspettava. Desidero pertanto richiamare l'attenzione della Commissione su alcuni punti a mio avviso semplicemente assurdi.

Prendiamo ad esempio quanto è stabilito nel primo comma dell'articolo 21 a proposito dell'inabilità temporanea superiore a novanta giorni, e poniamo il caso di un operaio che, tornando dal lavoro, viene investito e se la cava con due mesi, senza arrivare cioè al limite dei novanta giorni: bene, non capisco proprio perchè costui non debba aver diritto ad alcun risarcimento. Forse che egli non deve mantenere la propria famiglia per tutti i giorni di tutte le settimane di quei due mesi? Non dobbiamo consentire che vi sia una legge che parla di fondo di solidarietà, se poi vi sono brutture di questo genere!

L'altro punto che desidero porre in evidenza riguarda la questione dell'infermità e del limite minimo del 20 per cento. È questa una cosa gravissima. L'infortunato può rimanere seriamente danneggiato, può vedere compromesse le sue possibilità di lavoro, ma se non ha più del 20 per cento d'infermità non ha diritto a niente!

Siamo sinceri: sappiamo benissimo quale sia stato il pensiero della gente a proposito della legge sull'assicurazione obbligatoria delle auto: finalmente chi avesse subito un incidente sarebbe stato risarcito. Che risarcimento è questo, invece? Le assicurazioni del relatore non mi convincono per niente: un successivo provvedimento porrà rimedio a questo stato di cose, egli dice. Ma quando si potrà avere quel provvedimento? Saranno necessari degli anni prima che le cose siano sistemate.

R O S S I . Senza considerare come la dignità e il prestigio del Parlamento vengano lesi da un simile modo di procedere.

P I V A . Per le considerazioni esposte, invito pertanto la Commissione a modificare l'articolo in esame, senza consentire che una siffatta bruttura sia avallata dal Senato della Repubblica.

L A T T A N Z I O , *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'arti-*

*gianato*. Dal tono degli interventi sembrerebbe emergere l'impressione che con il provvedimento si voglia prendere in giro l'opinione pubblica, facendo fare un passo indietro rispetto alla situazione attuale. Chiedo allora a questo punto al senatore Piva di spiegarmi come si viene a trovare, attualmente, chi è investito dal cosiddetto pirata della strada: chi copre il danno che gli viene procurato? Nessuno. Da domani esisterà invece un fondo di garanzia che è gestito dall'INA, sotto il controllo diretto del Ministero dell'industria. Non dimentichiamo infatti che siamo in Italia, dove un certo tipo di frode è purtroppo dolorosamente sempre presente, giungendo persino a forme di autolesionismo. Ora, superata una prima fase, sono sicuro che potremo emendare, ma a ragion veduta, l'articolo in questione; in questo momento però abbiamo tutti il dovere di essere quanto mai cauti e prudenti.

F I L I P P A . Lo stesso metodo però non è usato nei confronti delle società di assicurazione!

P R E S I D E N T E . Metto ai voti lo emendamento proposto dai senatori Piva ed altri, soppressivo del primo comma dell'articolo 21.

*(Non è approvato).*

Metto ai voti l'emendamento del senatore Piva, soppressivo del terzo e quarto comma.

*(Non è approvato).*

A D A M O L I . Chiedo la parola per un richiamo al Regolamento. Abbiamo tutti compiuto uno sforzo responsabile per contribuire a fare di questo provvedimento qualcosa di rispondente alle aspettative dell'opinione pubblica. Al punto in cui siamo, di fronte a un articolo di così grave portata, dobbiamo assumere apertamente le nostre responsabilità.

Già di per sè, così come è articolata e data l'importanza dei problemi che affronta, la legge non può evidentemente essere discussa solo in Commissione. Credo che sia raro il caso di una legge di questo tipo che risolve il suo *iter* in sede di Commissione. Ad ogni modo, il provvedimento è stato portato in

sede deliberante, lo abbiamo discusso, ma non vi è stata da parte della maggioranza e del Governo alcuna dimostrazione di voler tenere conto di alcuni giudizi pur riconosciuti giusti, e allora qualche conclusione dobbiamo pur trarla.

Che la legge sia imperfetta, che presenti delle lacune gravi, che sia perfino « abominevole » in alcuni suoi punti, è stato in questa sede affermato non soltanto dalla nostra parte politica. A questo punto non si può stendere un velo su tutto ciò affermando semplicemente: faremo in seguito un'altra legge migliore; significherebbe scegliere la strada peggiore per risolvere il problema.

È veramente singolare che il Parlamento esamini un disegno di legge, riconosca che non è ben fatto però respinga tutti i suggerimenti migliorativi, anche nei casi in cui tali suggerimenti vengano considerati giusti. Bisogna tener presente che la legge l'abbiamo fatta noi, non altri, quindi è nostro dovere agire secondo la nostra precisa responsabilità politica. Non è pertanto possibile continuare l'esame del disegno di legge nel modo seguito finora.

Il disegno di legge in discussione favorisce esclusivamente le imprese, non certo gli assicurati; il suo testo è stato redatto proprio a questo scopo. Ora, certe cose si fanno almeno con una certa discrezione, senza esagerare. È assurdo che si possa pretendere di far accettare pienamente tutto ciò che prevede il provvedimento in esame; ognuno ha il diritto di fare i propri interessi, ma almeno che questo avvenga su un piano di decenza! Non possiamo assumerci una responsabilità tanto pesante e pertanto, se la sostanza del disegno di legge non sarà mutata nel senso da noi auspicato, presenteremo formale domanda di rimissione in Aula del provvedimento, a norma dell'articolo 26-bis del Regolamento. Faccio presente che ho già pronte le firme necessarie per procedere in tal senso.

**D O S I**, *relatore*. Non so che successo possa avere quanto sto per dire, però si tratta di un richiamo cordiale e schietto che parte dai miei sentimenti nei confronti del senatore Adamoli e dei suoi colleghi.

Alcuni di noi, me compreso, hanno dato atto del fatto che alcune norme del disegno di legge in discussione non sono soddisfacenti e che quindi sarebbe bene che venissero modificate. Comunque io chiedo se è il caso, nell'attuale momento, di assumersi la responsabilità di rimandare, forse di molto tempo, l'introduzione in Italia di una normativa che tranquillizzi coloro che circolano per le nostre strade.

Certamente questa responsabilità pesa a voi come a noi, quindi esorto i colleghi della sinistra a riflettere bene prima di procedere alla rimessione in Aula del provvedimento in esame. A mio avviso potrebbero per il momento ritenersi soddisfatti di un impegno preciso, come quello assunto da noi, di modificare cioè la legge, soprattutto nei punti sui quali ci siamo trovati d'accordo, non appena avremo varato questa prima parte di copertura assicurativa. La seconda parte continuerà il suo *iter* per iniziativa nostra, per iniziativa parlamentare se il Governo avesse a tardare.

Quindi vi prego di riflettere ancora sulla intenzione che avete manifestato.

**P R E S I D E N T E**. Abbiamo sentito quanto ha dichiarato il senatore Adamoli e quanto ha replicato il relatore. Da parte mia proporrei di sospendere la seduta a questo punto in modo di permettere a tutti di rivedere le proprie posizioni, e di esaminare la possibilità di riprendere l'esame del disegno di legge.

Abbiamo ascoltato anche le dichiarazioni del rappresentante del Governo che, a mio avviso, ci hanno posto nelle condizioni di superare le parti del provvedimento giudicate inammissibili dalla maggior parte dei presenti dopo un certo periodo di esperienza.

Io credo che sia nostro dovere stabilire se, varando il provvedimento nel testo elaborato, diamo un contributo positivo alla società italiana, anche se non ottimale, oppure no, e quindi procedere di conseguenza.

**C A T E L L A N I**. Siccome ritengo che una sospensione pura e semplice non porterà a nessun ripensamento da parte dei colleghi comunisti, vorrei proporre una alterna-

tiva: nominare una Sottocommissione che si riunisca oggi ed esamini per lo meno i punti fondamentali del disegno di legge su cui più acceso è il contrasto tra le parti politiche. In questo modo potremo esaminare almeno gli emendamenti, in modo da evitare la rimessione in Aula, mandando magari il disegno di legge nuovamente alla Camera, cosa che costituirebbe sempre un male minore.

**T R A B U C C H I .** Considerato che la discussione è arrivata ad un punto morto e tenuto conto delle conseguenze negative della rimessione in Aula del disegno di legge, la proposta del collega Catellani mi trova perfettamente favorevole.

**F I L I P P A .** Anch'io sono favorevole alla nomina di una Sottocommissione che provveda ad appianare la situazione.

**V E R O N E S I .** Dato che le soluzioni che ci offre il Regolamento sono quelle che sono, non ci rimane altro che interpretare alla loro luce la particolare situazione in cui ci troviamo. O nell'ambito dei colleghi del Gruppo comunista c'è la volontà di rivedere la posizione assunta oppure, se gli stessi insistono nell'indicarci una strada come unica soluzione, dobbiamo percorrere quella strada fino in fondo.

Si andrà in Aula e si farà la battaglia necessaria, perchè francamente la formula della Sottocommissione mi vede completamente ostile per una serie di motivi sui quali non mi voglio qui dilungare.

Penso che per alcuni punti si possa pensare immediatamente ad un disegno di legge a parte; per il resto, se ci riuniamo in un comitato ristretto ritengo che riusciremmo a metterci d'accordo. In caso contrario non resta che la rimessione in Aula dove, però, perderemo molto tempo prima di ultimare la discussione.

**F I L I P P A .** Onorevole Presidente, la decisione di rimettere all'esame dell'Assemblea il provvedimento ritengo sia giustificata dall'andamento della discussione e dal fatto che si vuole dar vita ad una forma di responsabilità civile che noi, come uomini e come politici, non possiamo accettare.

La nostra posizione in ordine a questo disegno di legge si articola su due punti: o si riescono ad eliminare dal testo del provvedimento gli elementi più « abominevoli » facendo ricorso ad altre proposte in sede di regolamento o di leggi future, oppure noi insisteremo per la rimessione in Aula.

Personalmente, sarei favorevole al tentativo di cercare, mediante una serie di emendamenti chiari e precisi che ci permettano di dissociare le nostre responsabilità da quelle degli altri, di raggiungere un accordo in Commissione ma, ripeto, nel caso non riuscissimo a tanto non rimane che la discussione in Aula.

**B E R N A R D I N E T T I .** In relazione alla proposta del senatore Catellani di formulare cioè nuovi emendamenti che potrebbero trovare accoglimento da parte della Commissione vorrei far notare che, essendo arrivati all'approvazione dell'articolo 21, i punti più delicati del provvedimento siano stati, a mio avviso, già superati.

Cerchiamo dunque tutti, onorevoli colleghi, di trovare un accordo e di arrivare alla definizione completa del testo che ci sta dinanzi!

Non voglio neanche pensare, inoltre, che attraverso il lavoro di un comitato ristretto si possa ritornare sugli articoli già approvati, che sono di fondamentale importanza: su di essi abbiamo discusso lungamente, tutti i Gruppi hanno espresso la propria opinione per cui, tutto sommato, l'eventuale lavoro di questo comitato potrebbe essere limitato al ritocco di piccoli particolari di secondaria importanza; nulla di più.

Esaminiamo dunque seriamente la possibilità di approvare il provvedimento che, anche se non è perfetto, tuttavia innova profondamente nel settore e dà una maggiore tranquillità agli utenti della strada.

Per finire, aggiungo che gli apprezzamenti fatti da parte di alcuni colleghi sull'inefficienza di questo disegno di legge con aggettivazioni a mio avviso esagerate non mi trovano consenziente, se non altro per rispetto verso noi stessi o verso l'altro ramo del Parlamento.

L A T T A N Z I O , *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Onorevoli senatori, in ordine al presente disegno di legge il Governo ha compiuto responsabilmente il proprio dovere non solo nella passata legislatura — come è stato ricordato anche dal senatore Dosi — ma anche in un periodo più recente quando della compagine governativa facevano parte membri di questa Commissione che presentarono queste norme più o meno nell'attuale stesura senza ritenerle « abominevoli ».

Ripeto, il Governo ha sempre seguito con molto impegno questo provvedimento e, in particolare, fin dal gennaio 1969 queste norme hanno iniziato un lunghissimo *iter* parlamentare nell'altro ramo del Parlamento dove sono state esaminate in tutti i particolari non solo dalla Commissione industria, ma anche da quella trasporti che era ad esse interessata nonchè dalla Commissione giustizia.

Non credo che sia un fatto nuovo che, nel sistema bicamerale, tutte le leggi vengano esaminate in modo particolare da una delle due Camere mentre l'altra si dedichi a discuterne soprattutto gli aspetti politici e le conclusioni cui si è pervenuti.

Ad esempio, dopo il lungo esame che questa Commissione ha dedicato al provvedimento sui tessili si ha motivo di ritenere che la Camera, che lo sta già discutendo, voglia concluderne in modo sollecito l'*iter* parlamentare e così c'era da augurarsi che avvenisse anche per le presenti norme minuziosamente esaminate dai colleghi della Camera.

Comunque, arrivati a questo punto, avendo sentito tutto ciò che è stato detto in Commissione, avendo avuto su questo disegno di legge il parere del CNEL — che non ha certamente usato aggettivazioni pesanti come quelle usate in questa sede — il Governo ritiene di dover richiamare ognuno alle proprie responsabilità di fronte al Paese.

Siamo arrivati all'esame dell'articolo 21 e oggi, da parte di qualche parlamentare, si è chiesto di rivedere il testo del provvedimento da questo articolo in poi; la Commissione è libera di decidere come vuole, ma il Governo, prima di esprimersi su questo pun-

to, desidera sapere — sia pure a larghi cenni — qual è l'orientamento della Commissione al riguardo.

Se si intende cambiare sostanzialmente il testo degli ultimi articoli allora credo che sia molto meglio andare in Aula ad affrontare in quella sede la prevedibile battaglia politica; se invece si ritiene, nell'interesse generale del Paese, di poter raggiungere un accordo in sede di Commissione o di comitato ristretto, rivedendo alcune questioni che sembrino talmente importanti da giustificare il ritorno del provvedimento alla Camera, allora il Governo potrebbe, al limite, anche non opporsi.

La premessa per una qualsiasi decisione, comunque, è la precisa conoscenza delle proposte che intende avanzare il Gruppo comunista.

Credo sia inutile continuare una lunga discussione quando si sa che se non si accetta un certo massimale all'ultimo articolo del provvedimento viene rimesso il tutto all'Assemblea. Queste cose dobbiamo dirle con sincerità e senso di responsabilità; due elementi che ritengo utili per tutti in questo momento.

M I N N O C C I . Signor Presidente, ritengo che il Gruppo comunista non si sia fatto troppe illusioni circa la possibilità di mutare radicalmente questo disegno di legge e che quindi non si sia avvalso fin dal primo momento della facoltà di chiederne la remissione all'Assemblea pensando appunto che non era possibile attendersi che la Commissione lo modificasse completamente, ma che era possibile in qualche modo emendarlo in maniera più confacente ai suoi desideri ed anche ad una certa obiettiva necessità di revisione del provvedimento stesso, manifestata un po' da tutti i settori della Commissione.

Sono d'accordo con quanto detto dal senatore Bernardinetti, cioè che non è possibile tornare sugli articoli già approvati. Però vorrei far rilevare che con l'articolo 21 siamo appena alla metà del disegno di legge, per cui un'ampia materia sulla quale trovare un accordo è ancora a nostra disposizione.

Inoltre, per quanto riguarda i primi 21 articoli torno alla proposta che avevo formulato all'inizio di questa seduta: in un lasso di tempo ragionevole potremmo vedere se per la parte già approvata vi è la possibilità di soddisfare certe esigenze, che, come ho già detto, non sono solo del Gruppo comunista, attraverso la formulazione di un ordine del giorno e mediante quei rinvii al Regolamento, che erano stati ormai accettati anche dal relatore e dallo stesso rappresentante del Governo.

In sostanza, quindi, per la seconda parte del provvedimento vi è la possibilità di studiare quali effettivi miglioramenti possono essere apportati; per la parte già approvata possiamo vedere se è possibile migliorare il testo mediante un ordine del giorno e mediante rinvii al regolamento. In questo senso, indipendentemente dalla costituzione di una sottocommissione, si potrebbe anche svolgere un utile contatto fra i vari Gruppi nei prossimi giorni, in modo da giungere rapidamente ad una decisione finale.

**A D A M O L I .** Sul piano politico dei rapporti di Parlamento ci preme sottolineare che noi usiamo una prerogativa normale della procedura parlamentare: quindi niente di eccezionale. La cosa ha però la sua rilevanza in quanto attraversiamo momenti politici seri, in cui ciascuno deve assumersi le sue responsabilità. Noi affermiamo che la responsabilità ricade sulla maggioranza — lo abbiamo detto e lo confermiamo — perchè questa caparbia (anche riconoscendo la presenza nel provvedimento di errori di grammatica, di sintassi, di ortografia) nel varare queste « tavole di bronzo », con tutte le cose scorrette in esse contenute e da noi rilevate, corrisponde indubbiamente ad un piano politico.

Sul piano di fatto, la nostra proposta permette di riprendere l'intera discussione del disegno di legge in sede referente, ricominciando dall'articolo 1.

**P R E S I D E N T E .** Gli articoli approvati, senatore Adamoli, non dovrebbero essere nuovamente posti in discussione neanche col passaggio alla sede referente. Quindi la

discussione in questa sede inizierebbe dall'articolo 21. Semmai sarà poi l'Assemblea a riprendere dal principio la discussione del disegno di legge.

**A D A M O L I .** Qualora si rimettesse il disegno di legge all'esame dell'Assemblea, il suo ritorno in Commissione sarebbe sempre possibile? Cioè, se da parte vostra si potesse rinunciare a cristallizzarvi su certe posizioni e, andando in Aula, si volessero riprendere alcuni punti per metterci d'accordo su alcune variazioni e poi tornare in Commissione in modo da concludere rapidamente, ciò sarebbe possibile sul piano procedurale?

Noi siamo d'accordo sulla proposta del Presidente e non insistiamo ora nella nostra richiesta: accettiamo cioè la sospensiva. Si è parlato di ripensamento, ma io credo che il ripensamento non valga solo per noi bensì anche per tutti gli altri: il rinvio, cioè, dovrà farci riflettere tutti, perchè da parte nostra possiamo riflettere ma da parte vostra « si deve » riflettere, avete il dovere di farlo.

Accettiamo pertanto il rinvio, ritirando per il momento la nostra richiesta. Quando riprenderemo la discussione del disegno di legge vedremo quale sarà la situazione.

**V E R O N E S I .** Vorrei che il Presidente fosse molto chiaro, precisando quanto dovrà durare il rinvio della discussione. Io prendo atto di tutto e non voglio creare complicazioni o altro, però desidero la massima precisione.

**P R E S I D E N T E .** Giunti a questo punto ritengo che si debba rinviare la discussione del disegno di legge a mercoledì prossimo. Nel frattempo studieremo la soluzione, vedremo se sarà possibile addivenire ad un ripensamento, come dice il collega Adamoli, da ambo le parti, tenendo conto della situazione politica che si prospetta e tenendo anche conto delle difficoltà che il ritorno del disegno di legge alla Camera comporterebbe per quanto riguarda la sua definitiva approvazione.

Sono problemi, questi, che riguardano noi tutti. Riflettiamo bene, dunque, e mercoledì prossimo i vari Gruppi parlamentari espri-

meranno la loro valutazione politica, a termini di Regolamento.

V E R O N E S I . Ma noi, come rappresentanti dei Gruppi, quando saremo convocati da lei?

P R E S I D E N T E . Mercoledì prossimo.

V E R O N E S I . Io voglio sapere esattamente se vi saranno contatti preliminari; voglio sapere se lei, come Presidente, prenderà delle iniziative. Se invece lei ritiene che tali iniziative non debbano essere prese e che ognuno debba essere lasciato arbitro della situazione, desidero sapere anche questo.

P R E S I D E N T E . Il Presidente prende solo questa iniziativa: si è reso cioè conto che si stava verificando un momento, se non drammatico, che destava preoccupazione per quanto riguarda l'*iter* del provvedimento e ha ritenuto opportuno, prima che si concretasse la decisione di rimettere lo stesso all'esame dell'Assemblea, da parte del senatore Adamoli, rinviare la discussione affinché i Gruppi parlamentari, che sono al di fuori della sua competenza, possano prendere i necessari contatti per esaminare l'opportunità o meno di proseguire nell'esame in

sede redigente, trasferendo in sede di regolamento e in ordini del giorno il contenuto degli emendamenti proposti, in modo da colmare le lacune segnalate.

Ora, questa azione è una azione che il senatore Veronesi, come rappresentante del Gruppo liberale, potrà svolgere prendendo contatti, se vorrà, con i colleghi socialisti e comunisti.

Dopo che si sia svolto questo discorso di relazione tra i vari Gruppi, la Commissione riprenderà nella seduta di mercoledì prossimo la discussione sul disegno di legge in esame. Vedremo in quella sede quali saranno le possibilità politiche.

V E R O N E S I . Prendo atto delle dichiarazioni del Presidente.

P R E S I D E N T E . Allora, se nessun altro domanda di parlare, sospendiamo per oggi il nostro lavoro, per riprenderlo la prossima settimana.

Poichè non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è pertanto rinviato ad altra seduta.

*La seduta termina alle ore 14,18.*