

Ania

Associazione Nazionale
fra le Imprese Assicuratrici

Responsabilità e
assicurazioni
nello spazio

Flavia Melillo, Ph.D.
Marine&Aviation Manager, ANIA

InsuranceSkillsJam
IL CONVIVIO ASSICURATIVO

CINEAS
PER UNA CULTURA DEL RISCHIO

SPACE ECONOMY & INSURANCE

OGGI È GIÀ FUTURO!

MILANO // 24.11.25

ORE 09,30/13.00

Politecnico di Milano, Aula De Donato
Piazza Leonardo da Vinci, 32

Il Contesto

Il diritto dello spazio aereo e il diritto dello spazio extraatmosferico sono discipline relativamente giovani. Il primo ha origine agli inizi del XX secolo, prima della Prima guerra mondiale, mentre il secondo si sviluppa negli anni precedenti la Seconda guerra mondiale.

Intensificazione

Moltiplicazione dei lanci e delle missioni spaziali

Privatizzazione

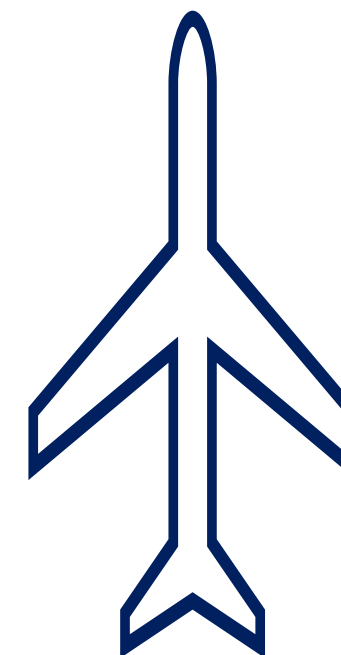
Crescente presenza di operatori commerciali privati

Emergenza Detriti

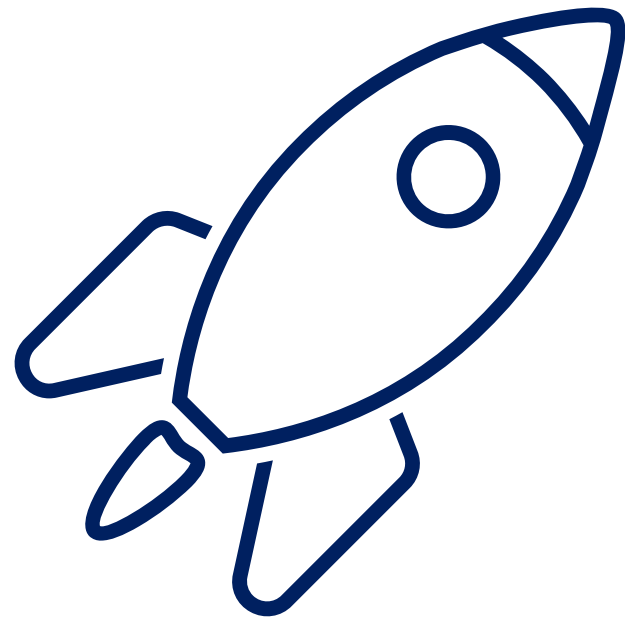
Accumulo di rifiuti spaziali in orbita

Un diritto "nuovo" che può riferirsi ai principi generali quando mancano norme specifiche

Navigazione Aerea



Navigazione spaziale: un ambiente diverso



Differenze tecniche fondamentali

- Volo atmosferico: portanza aerodinamica
 - Volo spaziale: legge di gravitazione universale e astrodinamica
- Progettazione completamente diversa dei velivoli

📄 **Linea di Kármán:** 100 km dal livello del mare - criterio convenzionale ma non universalmente definito per il confine tra spazio aereo e extra-atmosferico.

Due regimi giuridici distinti

Spazio Aereo

Sovranità statale

- Norme nazionali e internazionali
- Pubbliche e private
- Controllo territoriale

Spazio Extra-Atmosferico

Patrimonio comune dell'umanità

- Prevalentemente norme internazionali
- Aperto a tutti gli Stati
- Nessuna rivendicazione di sovranità (OST 1967)



Le Risoluzioni dell'Assemblea Generale ONU

1957 - Prima Risoluzione

Stabilisce che l'invio di oggetti nello spazio deve perseguire esclusivamente finalità pacifiche

1958-1959 - Cooperazione Internazionale

Risoluzioni 1348 (XIII) e 1472 (XIV) introducono il principio della collaborazione fra Stati

Istituzione COPUOS

Creazione del comitato che diventerà sede di negoziato dei cinque trattati principali

1961 - Risoluzione 1721

Stabilisce apertura dello spazio a tutti gli Stati e divieto di rivendicazioni di sovranità

L'art. 13 della Carta delle Nazioni Unite affida all'Assemblea Generale il compito di sviluppare progressivamente il diritto internazionale. Dal 1994 il COPUOS ha assunto carattere permanente, con l'incarico di elaborare bozze di risoluzioni e trattati.

Il *corpus iuris spatialis*

Tra le fonti principali del diritto internazionale dello spazio figurano cinque trattati che raccolgono sistematicamente i principi sanciti dalle risoluzioni dell'assemblea generale delle nazioni unite. Lo strumento giuridico primario è l'outer space treaty (OST), aperto alla firma il 27 gennaio 1967 ed entrato in vigore nell'ottobre dello stesso anno.

01

Outer space treaty (1967)

Trattato fondamentale sui principi dello spazio

02

Accordo sul salvataggio (1968)

Salvataggio e ritorno degli astronauti

03

Convenzione sulla responsabilità (1972)

Responsabilità per danni da oggetti spaziali

04

Convenzione sull'immatricolazione (1975)

Registrazione di oggetti spaziali

05

Accordo sulla luna (1979)

Attività degli stati sulla luna e corpi celesti

L'evoluzione normativa post-1979

Dal 1979, anno dell'ultimo trattato ONU sul diritto aerospaziale, la produzione multilaterale si è sostanzialmente fermata, anche in ragione del contest geopolitico. Questo ha condotto a considerare strade alternative per la regolamentazione del settore spaziale.

Nuove forme di cooperazione

Una soluzione è la conclusione di accordi bilaterali o multilaterali tra un numero limitato di stati con valori e interessi affini. Esempio rilevante sono gli Accordi Artemis, accordi non vincolanti di natura politica firmati da otto stati, fra cui l'Italia.



Criticità del framework attuale



Space Traffic Management

Mancanza di regolamentazione per gestione traffico orbitale



Safety, Security, Sustainability

Tre concetti complementari non sufficientemente normati



Definizione Confini

Assenza di definizione giuridica spazio extra-atmosferico



Detriti Spaziali

Status giuridico incerto come "oggetti spaziali"



Organismi Applicativi

Mancanza di strutture internazionali (diverso da ICAO per l'aviazione)



Operatori Privati

Sistema pensato solo per Stati, inadeguato per commercializzazione

L'Outer Space Treaty del 1967

Il trattato sullo spazio del 1967 riproduce con ampliamenti la dichiarazione dell'assemblea generale del 13 dicembre 1963. All'interno dell'ost è possibile individuare quattro principi "costituzionali" che rappresentano la base giuridica del diritto dello spazio:

1

Interesse comune

L'esplorazione e utilizzazione dello spazio devono essere svolte nell'interesse di tutti i paesi, facilitando la cooperazione internazionale

2

Uguaglianza e non discriminazione

Tutti gli stati possono utilizzare ed esplorare lo spazio senza discriminazioni, in uguaglianza e conformità con il diritto internazionale

3

Divieto di appropriazione

Lo spazio extraatmosferico non può essere oggetto di occupazione o appropriazione nazionale mediante rivendicazioni di sovranità

4

Responsabilità per danni

I danni provocati da oggetti spaziali devono essere risarciti anche se causati da comportamento lecito dello stato

Gli articoli VI e VII: responsibility vs liability

Con riferimento al tema della responsabilità, sono centrali gli articoli VI e VII dell'outer space treaty. Un primo problema emerge dalla terminologia: nella versione originale inglese si utilizzano due termini diversi - *responsibility* e *liability* - che in altre lingue (francese, spagnolo, italiano) vengono tradotti con un unico termine: "responsabilità".

Art. VI - Responsibility

Gli stati sono responsabili per le attività nazionali nello spazio, sia governative che non governative. Il termine *responsibility* si riferisce a tre obblighi fondamentali: autorizzare le attività dei privati, sorvegliarle, e assicurare che si svolgano in conformità al trattato. È una norma che produce un obbligo giuridico primario di controllo.

Art. VII - Liability

Lo stato che lancia o fa lanciare un oggetto spaziale è responsabile per i danni causati. Il termine *liability* si riferisce specificamente all'obbligo di risarcire i danni causati da attività spaziali. Si tratta di una responsabilità più circoscritta, che riguarda solo danni da oggetti spaziali e i loro elementi costitutivi.

La Convenzione sulla Responsabilità del 1972

L'UNCOPUOS, riunito in sessione plenaria, ha elaborato la Convenzione sulla responsabilità internazionale per i danni causati da oggetti spaziali. La convenzione è stata adottata dall'Assemblea Generale il 29 novembre 1971, aperta alla firma il 29 marzo 1972 ed è entrata in vigore il 1° settembre 1972.

Il preambolo riconosce "la necessità di elaborazione di efficaci regole e procedure internazionali relative alla responsabilità per danni causati da oggetti spaziali e di assicurare un sollecito versamento di un equo indennizzo alle vittime di tali danni".

Identificazione delle aree spaziali in cui si possono verificare i danni

Specificazione dei principi di responsabilità

Definizione dei soggetti responsabili

Determinazione del diritto applicabile

Stabilimento delle procedure di reclamo e risoluzione controversie

Cosa si intende per "oggetto spaziale"?



Definizione per esclusione

Assente una definizione esplicita nel testo convenzionale. Include elementi costitutivi, razzo vettore e sue componenti



Oggetti in orbita

Collocati permanentemente in orbita Terrestre. Lanciati oltre l'orbita terrestre (spazio extra-orbitale)



Casi complessi

Stazioni spaziali: oggetti spaziali nonostante assemblaggio in situ
Zone grigie: missili-sonda, missili balistici, detriti spaziali

I danni coperti dalla Convenzione

Perdita di vite umane

Risarcimento di danni economici e morali ai parenti delle vittime

Lesioni corporali e alla salute

Include "danno biologico" secondo concezioni modern.

Riferimento OMS: benessere fisico, mentale e sociale

Danni patrimoniali

Perdita o danneggiamento di beni di stati, privati, organizzazioni internazionali

Dubbi

- Emissioni di sostanze dannose
- Onde elettromagnetiche
- Danni ambientali (tutela limitata)

Danni differiti

Caso cosmos 954: radiazioni nucleari in Canada → Spese di indagine e prevenzione qualificate come danni risarcibili

Regimi di responsabilità: assoluta vs. per colpa

Responsabilità assoluta

Superficie terrestre e aeromobili in volo

Responsabilità oggettiva assoluta

Unica esimente

Nessun limite al risarcimento

Responsabilità per colpa

Danni tra oggetti spaziali

Necessario provare la colpa

Protezione di "vittime non innocenti"

Problema critico: difficoltà probatorie nello spazio

Legittimazione attiva

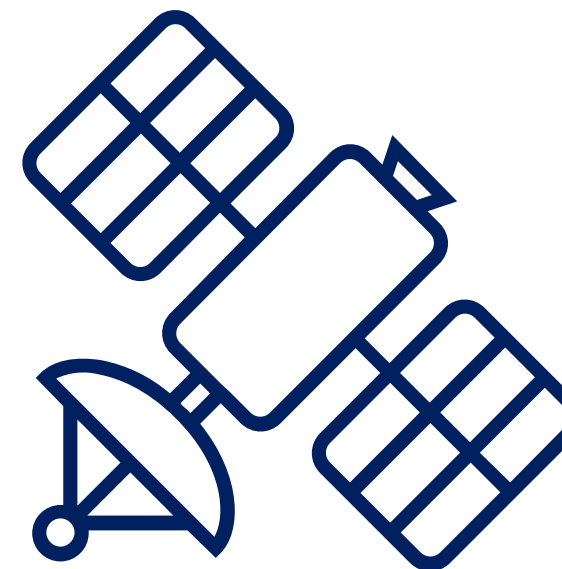
1. Stato di nazionalità della vittima
2. Stato del territorio dove si è verificato il danno
3. Stato di residenza permanente della vittima

Termine

1 anno dal danno o dall'identificazione dello stato responsabile

Esclusioni

- Cittadini dello Stato di lancio
- Stranieri che partecipano alle operazioni
- Invitati presenti al lancio/recupero



La nuova disciplina italiana della responsabilità nelle attività spaziali

Legge 13 giugno 2025, n. 89

Un nuovo quadro normativo per l'economia dello spazio in Italia

Finalità strategiche

- Regolamentazione accesso spazio extra-atmosferico
- Promozione investimenti nell'economia spaziale
- Sviluppo competitività nazionale
- Valorizzazione ricerca scientifica e tecnologie di osservazione terrestre

La legge introduce un sistema organico di norme per operatori spaziali, definendo responsabilità e obblighi assicurativi in un settore strategico per interessi geopolitici, economici e scientifici.

Responsabilità civile dell'operatore spaziale

Art. 18 — disciplina della responsabilità per danni a terzi



Responsabilità oggettiva

L'operatore risponde sempre dei danni causati a terzi sulla superficie terrestre, ad aeromobili e a persone/cose a bordo



Esenzioni limitate

Esclusa solo se il danno è causato da dolo esclusivo di terzi non impedibile o dal danneggiato stesso



Limiti economici

Massimali definiti, salvo eccezioni per violazioni autorizzazioni, dolo/colpa grave, inadempimento assicurativo



Onere della prova: l'operatore deve dimostrare le circostanze esimenti previste dalla legge

Responsabilità internazionale e azione di rivalsa

Art. 19 — Rapporti tra Stato e operatore



Stato chiamato a rispondere

Lo stato italiano risponde verso stati esteri in base alla convenzione di Londra-Mosca-Washington (1972)



Azione di rivalsa

Lo stato esercita rivalsa contro l'operatore entro 24 mesi dall'adempimento risarcitorio



Limiti della rivalsa

Fino ai massimali assicurativi, salvo violazioni autorizzative o obblighi assicurativi

Obiettivo: tenere indenne lo stato dal pregiudizio arrecato dall'attività spaziale privata



Le macro-fasi delle operazioni spaziali

Sotto il profilo assicurativo, le operazioni relative all'industria spaziale si articolano in due fasi fondamentali che generano rischi specifici e richiedono coperture assicurative differenziate.



Fase pre-lancio e lancio

Include trasporto, preparazione, esecuzione del lancio e posizionamento in orbita del satellite. Si conclude con l'evento di "irrevocabilità del lancio"



Fase post-lancio

Comprende le attività terrestri di supporto e controllo, e le attività orbitali relative alla gestione operativa del satellite in orbita

Tipologie di coperture assicurative

Pre-launch coverage

Comprende assemblaggio, trasporto di componenti e macchinari, combustibili, attività preparatorie del lancio e relativi test. Rientra nei rischi "trasporto" (autorizzazione ministeriale "assicurazioni marittime e trasporti")

Launch coverage

Copre il lancio vero e proprio, il posizionamento in orbita del satellite e i test di funzionalità post-lancio. Costituisce la prima fase dei rischi "corpi" della space insurance

In-orbit coverage

Riguarda le operazioni in orbita, la permanenza sulle orbite prefissate e la durata operativa. Rientra nell'autorizzazione ministeriale "assicurazioni aeronautiche"

La Responsabilità Civile verso Terzi

L'assicurazione della Responsabilità Civile verso i terzi (Third Party Liability) copre i danni a persone o cose di terzi ed è generalmente efficace dal momento del lancio.

La Legge italiana sullo Spazio considera questa l'unica copertura assicurativa obbligatoria, configurandola come requisito essenziale per il rilascio dell'autorizzazione all'operatore. Le altre coperture ("corpi") rimangono facoltative.

Questa scelta normativa deriva dalla necessità di garantire la tutela dei terzi e la rivalsa dello Stato nei confronti dell'operatore

La ratio dell'obbligo assicurativo

La previsione legislativa italiana trova il suo fondamento nei principali trattati internazionali che disciplinano le attività spaziali e la responsabilità per i danni derivanti.

Trattato sullo spazio del 1967

Stabilisce i principi fondamentali del diritto spaziale internazionale, ponendo le basi per la responsabilità degli stati per le attività spaziali condotte sotto la propria giurisdizione

Convenzione del 1972

La convenzione sulla responsabilità internazionale per danni cagionati da oggetti spaziali (londra, mosca, washington, 29 marzo 1972) introduce un regime di responsabilità oggettiva assoluta a carico dello stato di lancio

Rivalsa dello stato

Poiché lo stato risponde secondo un regime di responsabilità oggettiva, deve garantirsi la possibilità di rivalsa nei confronti dell'operatore privato, da cui deriva la previsione dell'obbligo assicurativo

Obbligo di copertura assicurativa

- 1. Gli operatori autorizzati stipulano contratti assicurativi o altra idonea garanzia finanziaria a copertura dei danni derivanti dall'attività spaziale con massimale pari a 100 milioni di euro per ciascun sinistro.*
- 2. Con i decreti di cui all'articolo 13 possono essere individuate fino a tre fasce di rischio cui si applicano massimali gradatamente inferiori, in considerazione del dimensionamento dell'attività spaziale, delle documentate pregresse esperienze nelle attività spaziali, del livello orbitale in cui gli oggetti spaziali si muovono nonché della durata e della tipologia dell'attività spaziale. Il massimale non è comunque inferiore a 50 milioni di euro o, nel caso di operatore autorizzato che persegue esclusiva finalità di ricerca o che è qualificato come start-up innovativa, a 20 milioni di euro per ciascun sinistro.*
- 3. Le imprese di assicurazione e i prestatori della garanzia finanziaria di cui al comma 1 possono offrire la copertura del danno sia assumendo direttamente l'intero rischio, sia in coassicurazione, sia in forma consortile mediante una pluralità di imprese. In quest'ultimo caso, il consorzio deve essere registrato e approvato dall'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni, che ne valuta la stabilità.*
- 4. Il terzo danneggiato ha azione diretta contro l'assicuratore per il risarcimento del danno subito.*
- 5. L'assicuratore non può opporre al terzo danneggiato alcuna causa di risoluzione né di nullità del contratto avente effetto retroattivo ed è tenuto a risarcire il danno anche se derivato da dolo dell'operatore o dei suoi dipendenti e preposti, purché questi abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni e nei limiti delle loro attribuzioni.*
- 6. Fermo restando quanto previsto dal comma 5, l'assicuratore può opporre al terzo danneggiato tutte le eccezioni opponibili all'operatore nonché quelle che l'operatore medesimo potrebbe opporre al danneggiato.*
- 7. Nei casi previsti dal comma 5, l'assicuratore ha azione di rivalsa contro l'operatore per la somma pagata al terzo danneggiato.*

→ Elemento oggettivo: perimetro della copertura

L'articolo 21, comma 1, dispone che "gli operatori autorizzati stipulano contratti assicurativi o altra idonea garanzia finanziaria a copertura dei danni derivanti dall'attività spaziale". Parimenti, l'articolo 18, comma 1, prevede che l'operatore sia responsabile dei "danni cagionati in conseguenza dell'attività spaziale".

L'"attività spaziale" è definita all'articolo 1 della Legge in modo estremamente ampio e onnicomprensivo. Solo al secondo comma dell'articolo 18 si precisa che l'operatore deve in ogni caso risarcire i "danni derivanti dalla responsabilità civile verso i terzi".

Pertanto, le due disposizioni vanno lette congiuntamente: la copertura assicurativa obbligatoria non ha ad oggetto tutta l'attività spaziale, bensì la sola responsabilità civile verso terzi.

→ Elemento soggettivo: il problema del dolo

Questa disposizione, che impone la copertura del dolo, rende pressoché impossibile reperire coperture assicurative sul mercato internazionale, poiché in contrasto con gli standard di settore basati sulla convenzione del 1972, che all'articolo 6 esclude la responsabilità oggettiva in caso di comportamento tenuto "con l'intenzione

Codice civile italiano

Art. 1917 c.C.: "Sono esclusi i danni derivanti da fatti dolosi". Art. 1900 c.C.: "L'assicuratore non è obbligato per i sinistri cagionati da dolo o da colpa grave del contraente"

Ratio normativa

Evitare che la garanzia assicurativa crei l'interesse alla provocazione del sinistro. Una diversa previsione potrebbe indurre il contraente a cagionare il sinistro

Legge spazio italiana

Art. 21: l'assicuratore è "tenuto a risarcire il danno anche se causato con dolo dall'operatore o dai suoi dipendenti o preposti"

Dubbi interpretativi: garanzia assicurativa vs. garanzia finanziaria

L'articolo 21 della legge italiana sullo spazio introduce un'ambiguità terminologica che merita particolare attenzione: si riferisce infatti a un "obbligo di garanzia assicurativa o altra garanzia finanziaria".

Assicurazione della responsabilità civile

È un contratto di assicurazione disciplinato dall'art. 1917 c.c., che richiede un'impresa autorizzata dall'IVASS all'esercizio del ramo 11 ("RC aeromobili"). L'assicuratore si obbliga a tenere indenne l'assicurato per quanto deve pagare a terzi

Garanzia finanziaria

Indica la garanzia dell'adempimento di un'obbligazione del garantito da parte del garante. Non si ritrova nel codice civile con questa denominazione e ricade nel ramo ministeriale 15 ("Cauzioni"). Meccanismo completamente diverso dall'assicurazione

Se l'intento è garantire i terzi del risarcimento dei danni, come sembra emergere dalla legge che disciplina sia responsabilità che requisiti assicurativi, deve discorrersi di "assicurazione" tout court e non di "altra garanzia finanziaria". Non è un problema per il settore assicurativo, ma allora in caso diverso altrimenti occorrerebbe ridisciplinare l'intero impianto normativo.

Dubbi sul momento di conclusione del contratto

La normativa presenta una mancanza di coordinamento tra diverse disposizioni riguardanti i tempi di stipulazione del contratto assicurativo, generando incertezza interpretativa.



1

Articolo 6 della legge

L'autorizzazione è subordinata alla "stipulazione di un contratto assicurativo a copertura dei rischi di sinistro" tra i requisiti soggettivi del richiedente

2

Articolo 9, comma 7

Il provvedimento di autorizzazione stabilisce "la data entro cui l'operatore deve procedere alla stipulazione", comunque prima dell'inizio dell'attività spaziale autorizzata

3

Interpretazione necessaria

Non è chiaro se il contratto debba essere già stipulato al momento della richiesta o in un momento successivo. Si ritiene che l'efficacia della copertura debba essere garantita al momento del lancio, ma serve chiarimento

L'azione diretta del danneggiato



L'articolo 21 della legge prevede l'azione diretta del danneggiato nei confronti dell'assicuratore, introducendo una significativa deroga ai principi generali.

Secondo l'art. 1917 c.c., ultimo comma, la regola è la chiamata in giudizio del danneggiante per accertarne la responsabilità, con eventuale chiamata in garanzia dell'assicuratore. L'azione diretta nel nostro ordinamento è prevista solo in casi eccezionali, come nel settore RCA (e solo in determinati casi).

Nel contesto delle attività spaziali regolate dalla convenzione del 1972, dove è lo Stato (non l'operatore) ad essere responsabile verso i terzi, la funzione dell'assicurazione obbligatoria è quella di rivalsa dello Stato nei confronti dell'operatore, rendendo l'azione diretta priva di ratio e difficilmente strutturabile.

Il massimale della copertura

€100m

Massimale italia

Importo fissato dalla legge italiana sullo spazio

€50m

Massimale medio europa

Limite generale attestato in europa

€60m

Massimale francia

Limite massimo tra i paesi europei

Un importo elevato del massimale produce effetti negativi duplici: da un lato scoraggia l'ingresso di nuovi player assicurativi nel mercato italiano, dall'altro rende difficoltoso per le imprese industriali, in particolare start-up e PMI, reperire sul mercato una copertura assicurativa a costi sostenibili.

La delega prevista dalla legge per graduare questo importo in considerazione del dimensionamento dell'attività, del livello orbitale, della durata e tipologia dell'attività spaziale, dovrebbe essere utilizzata con particolare attenzione. L'indicazione relativa alla fascia di appartenenza dell'operatore non dovrebbe essere rimessa all'assicuratore, ma determinata in modo oggettivo e certo da un terzo.

Il mercato assicurativo internazionale dei rischi spaziali

Il mercato assicurativo dei rischi spaziali è quasi esclusivamente internazionale e si basa su prassi e standard consolidati fondati sulla convenzione del 1972. Questa realtà pone sfide significative per l'applicazione della normativa italiana.

L'aumento esponenziale dei lanci privati ha condotto a un forte incremento degli incidenti e quindi dei sinistri assicurativi. I sinistri in questo ambito sono estremamente onerosi, considerando il costo dei satelliti e delle missioni. La capacità complessiva del mercato internazionale resta alta, ma l'offerta assicurativa è complessa.

Competenze tecniche specialistiche

Necessarie competenze estremamente avanzate per valutazione del rischio e gestione dei sinistri

Mancanza di serie storiche

Non esistono serie storiche sufficienti per parametrare adeguatamente il rischio a fini tariffari

Combined ratio non favorevole

Nel mercato corpi neli scorsi anni il combined ratio ha raggiunto quasi il 300%, ben oltre la soglia di equilibrio del 100%

I requisiti della legge italiana che si discostano dalla convenzione del 1972 rendono pressoché impossibile reperire polizze sul mercato compliant con la normativa, con grave pregiudizio per operatori industriali e assicurativi

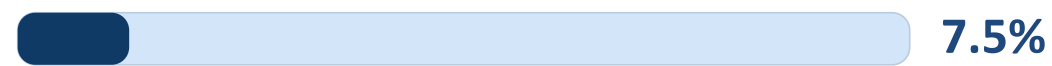
Dolo

Le polizze internazionali non prevedono la copertura del dolo, in conformità all'articolo 6 della convenzione del 1972 che esclude la responsabilità oggettiva in caso di comportamento intenzionale

Azione diretta

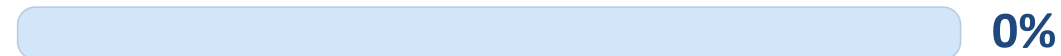
Gli standard internazionali non prevedono l'azione diretta del danneggiato contro l'assicuratore, configurando invece lo stato come "additional insured"

L'aliquota fiscale sul premio: un ostacolo alla competitività



Aliquota Italia

RC aeromobili (ramo 11) - legge 29 ottobre 1961, n. 1216



Aliquota Francia

Non applicata per favorire il settore

L'aliquota fiscale applicata ai premi assicurativi nel Ramo 11 (RC Aeromobili) rappresenta un elemento di svantaggio competitivo per l'Italia nel contesto europeo e internazionale.

All'estero, tale aliquota è generalmente più bassa rispetto a quella italiana, o spesso non viene applicata affatto, come nel caso della Francia, proprio per favorire lo sviluppo del settore aerospaziale.

Raccomandazione: Sarebbe opportuno rivedere al ribasso l'aliquota fiscale per favorire l'ingresso nel mercato di imprese assicuratrici con sede in Italia ed evitare che le imprese industriali italiane siano costrette a ricercare questa copertura esclusivamente all'estero.

Conclusioni e Prospettive Future

La Legge italiana sullo Spazio rappresenta un passo importante per la regolamentazione del settore, ma presenta criticità significative che richiedono interventi correttivi per garantire l'operatività del sistema assicurativo.

Aspetti Positivi

- Normativa onnicomprensiva
- Previsione di standard
- Disciplina integrata

Criticità da risolvere

- Ambiguità tra garanzia assicurativa e garanzia finanziaria
- Copertura del dolo incompatibile con prassi internazionale
- Azione diretta in contrasto con Convenzione 1972
- Massimale eccessivamente elevato (€100M vs €50-60M europei)
- Aliquota fiscale penalizzante

Raccomandazioni

- Allineare la normativa agli standard internazionali
- Ridurre il massimale obbligatorio per favorire accessibilità e competitività
- Rivedere al ribasso l'aliquota fiscale sui premi
- Chiarire tempi e modalità di stipulazione del contratto
- Favorire l'ingresso di operatori assicurativi italiani nel mercato

Il successo della normativa dipenderà dalla capacità di bilanciare la tutela dei terzi e dello Stato con la sostenibilità economica per operatori e assicuratori, garantendo la competitività dell'Italia nel panorama spaziale internazionale.