

CONVENZIONE EUROPEA DI STRASBURGO  
SULLA RESPONSABILITÀ CIVILE AUTOMOBILISTICA:  
ASPETTI PENALISTICI (\*)

1. — La Convenzione firmata a Strasburgo il 14 maggio 1973, avente come oggetto la responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore, dovrebbe esaurire la sua sfera di applicazione nel campo del diritto civile ed interessare perciò esclusivamente i cultori di questo settore del diritto. L'impostazione della normativa della Convenzione ed il richiamo a meri principi di diritto privato, elaborati dalla dottrina nei vari Paesi, non dovrebbe lasciar posto a discussioni di altro genere, e specialmente allo svolgimento di questioni di diritto penale. Tuttavia, una succinta rappresentazione dei vari problemi che possono sorgere dalla sua applicazione fa affiorare alcuni aspetti, che suscitano specifici interessi negli studiosi di diritto penale e nei giuristi che comunque sono chiamati ad occuparsi da vicino dei rapporti fra processo penale e processo civile per l'identificazione delle responsabilità connesse a fatti illeciti.

La concezione della responsabilità per rischio, a cui la Convenzione è nettamente ispirata, vuol prescindere dalla qualificazione di illecito, attribuibile ai comportamenti umani ai quali il danno può essere collegato causalmente, e punta invece sull'esistenza di un rapporto obiettivo consequenziale fra un'attività umana, che di per sé implica alcuni rischi più o meno particolari, ed un evento dannoso (o pericoloso) che derivi dallo svolgimento di tale attività. La stessa Convenzione tuttavia non ha potuto fare a meno di lasciare aperta qualche breccia, per rendere possibile il contemperamento fra la mera responsabilità per rischio e altre forme di responsabilità, correlate alla condotta colposa dello stesso soggetto a cui fa capo l'attività rischiosa, o della persona offesa o di terzi.

Per i giuristi del nostro Paese (e di altri aventi tradizioni comuni alle nostre), il concetto della responsabilità è intimamente legato ad un fatto illecito, commesso nell'attuazione di un rapporto negoziale,

---

(\*) Da Assicurazioni *Rivista di diritto, economia e finanza delle assicurazioni private*, anno XLI, marzo-aprile 1974, fasc. 2.

o nella vita di relazione fuori da ogni rapporto di tal genere, con la dicotomia fra responsabilità contrattuale ed extracontrattuale. L'evoluzione storica del pensiero giuridico nel nostro Paese, prendendo le mosse dall'*actio legis Aquiliae*, ha seguito, dal diritto comune ad oggi, la linea direttiva di una responsabilità connessa all'atteggiamento morale dell'uomo e ne ha visto la fonte comune o in un'azione che violi un precetto o in un'omissione che rappresenti inosservanza di un obbligo. Il concetto basilare è quello che l'individuo debba sopportare le conseguenze di una condotta attiva od omissiva la quale si risolva nella violazione di doveri socialmente riconosciuti e specificati, o semplicemente richiamati, dal diritto. Questo obbligo di affrontare conseguenze spiacevoli per il patrimonio, per la libertà o per l'esercizio di altri diritti personali, viene ad assumere un comune denominatore nel più ampio concetto di sanzioni, che nel nostro ordinamento assumono diversi aspetti (penali, civili, amministrativi, disciplinari, fiscali).

Per i penalisti, questa prospettiva è particolarmente congeniale, data l'importanza, che sempre più si va affermando, dell'elemento soggettivo dell'illecito. Il nostro sistema, fermamente ispirato al principio della pregiudizialità dell'accertamento penalistico rispetto a quello di fatti che danno origine a responsabilità civili, amministrative o disciplinari (artt. 3, 25, 26, 27 e 28 cod. proc. pen.), rafforza tale prospettiva, suggerendo implicazioni dialettiche che portano fin troppo lontano.

La Convenzione introdurrà nel nostro ordinamento, se e quando ne sarà realizzata la ratifica, un elemento di rottura che imporrà agli operatori del diritto di affrontare le questioni di responsabilità con criteri diversi. Riteniamo però che non si possa arrivare ad una totale sostituzione dei concetti tradizionali, di orientamento sanzionatorio, con i nuovi concetti, orientati verso principi di solidarietà sociale intesi a tenere comunque indenni coloro che sono vittime di rischi dipendenti da attività pericolose, ma che si debba prevedere una possibilità di convivenza fra gli uni e gli altri. Questa previsione alimenterà la discussione dell'argomento di cui si occupa la presente relazione.

2. — Com'è noto, la Convenzione collega la responsabilità civile per i sinistri stradali ad una serie di elementi di fatto (circolazione su strade ed aree pubbliche, avvenimento dannoso cagionato dagli impulsi dinamici di uno o più veicoli a motore, purché non appartengano ad alcuno dei tipi esclusi dalla relative norme) e ad una situazione giuridica soggettiva (qualità di detentore del veicolo, cioè di persona che ne abbia la disponibilità permanente per qualche titolo riconosciuto dal diritto privato). Lo spirito garantistico di tale normativa è illustrato nel Rapporto esplicativo che accompagnò il progetto della Convenzione. La detta situazione giuridica viene, quindi, ad attribuire al detentore una responsabilità da avvenimento di notevole portata,

e ciò imporrà l'adozione di specifiche norme per stabilire le modalità di assunzione della figura di detentore. Occorrerà, a nostro avviso, prevedere alcune formalità per rendere certa tale qualifica di fronte ai terzi, come nel caso di acquisto di un veicolo a motore da parte di persone giuridiche, ed occorrerà anche rivedere la normativa sull'acquisto da parte di persone incapaci, in quanto l'accrescimento del rischio dovrà imporre l'adozione di autorizzazioni più caute.

Oltre che per il ricorrere di tali condizioni giuridiche, la responsabilità civile può essere collegata ad altre situazioni di fatto e di diritto, allorché i danni siano derivati da un complesso di avvenimenti che abbiano avuto occasione in un incidente stradale, ma abbiano implicato l'intervento di fattori naturalistici estranei o l'azione di comportamenti umani giuridicamente rilevanti. Molte ipotesi sono suggerite dalla pratica: veicoli a motore che si immettono in un passaggio a livello mal chiuso dal casellante, provocando la collisione con un treno; autoveicoli pesanti che urtano muri fatiscenti, determinando la rovina di fabbricati; autoveicoli che vengono a collisione con veicoli a trazione animale, con biciclette o con carretti a mano; autoveicoli che trasportano materiali esplosivi, combustibili o venefici, solidi, liquidi o gassosi, i quali fuoriescano in incidenti stradali, cagionando danni o pericoli d'imprevedibile portata. Possono così concorrere la responsabilità del detentore del veicolo con quella del proprietario dell'edificio mal conservato, con quella del casellante e della ferrovia, con quella di colui che ha caricato le merci pericolose.

La Convenzione si astiene dal contemplare qualsiasi rapporto fra la responsabilità civile connessa alla circolazione dei veicoli a motore di determinati tipi ed altre forme di responsabilità che trovino la loro fonte in illeciti penali, ed accenna appena ai rapporti fra la detta responsabilità civile ed altre specie di responsabilità civile non collegate a fatti di circolazione, o collegate a fatti di circolazione in cui sia implicato un veicolo non fornito di motore propulsivo, o un veicolo considerato poco rischioso ai sensi dell'art. 11, n. 2 della Convenzione (come i ciclomotori di piccola cilindrata ed alcuni veicoli agricoli), o un veicolo procedente su rotaie o sollevato da cuscini d'aria. Comunque, tali accenni, insieme con alcune ipotesi di limitazione di responsabilità per concorso della persona offesa o per concorso di rischi differenti da quelli ordinariamente collegati alla circolazione (dovuti a fatti di terzi o ad eventi non riferibili all'uomo), aprono le porte ad una problematica che impone un ampliamento di prospettive, con riferimento inevitabile a concetti di diritto penale.

Bisogna ricordare che lo stesso principio di solidarietà sociale, che è alla base del regime di responsabilità per i rischi della circolazione, esige il cumulo delle responsabilità ogni qualvolta la persona danneggiata non possa ottenere la piena riparazione dei danni sofferti in base al riconoscimento della sola responsabilità del detentore del vei-

colo. L'art. 13 della Convenzione mostra l'orientamento più favorevole alle persone offese, lasciando alle legislazioni nazionali la facoltà di dettare altre norme che assicurino un migliore trattamento a tali persone. È ovvio che l'affermazione della responsabilità penale di colui che ha causato, in tutto o in parte, il fatto dannoso, con una condotta la quale presenti i caratteri di reato, garantisce alla persona offesa una protezione più completa, data la risarcibilità dei danni non patrimoniali a norma dell'art. 185 cod. pen.

Le questioni che il giurista deve proporsi nell'ambito delle correlazioni fra la responsabilità del detentore per fatti dipendenti dalla circolazione di un veicolo a motore e gli illeciti penalmente rilevanti possono così schematizzarsi:

a) rilevanza dell'accertamento penalistico sulla colpevolezza di quello stesso soggetto, che è responsabile civilmente come detentore del veicolo, per reati dolosi o colposi;

b) rilevanza dell'accertamento penalistico in ordine al concorso doloso o colposo della persona offesa;

c) rilevanza dell'accertamento penalistico in ordine al concorso causale di fatti costituenti reati, dolosi o colposi, addebitabili a terzi.

3. — La prima serie di ipotesi è caratterizzata dalla possibilità di cumulare varie specie di responsabilità civile, facenti capo ad un medesimo soggetto a titoli diversi: precisamente, di cumulare la responsabilità inerente alla qualità di detentore del veicolo con quella inerente alla commissione di un reato.

Il caso più frequente è quello del detentore conducente, il quale, con una condotta di guida colposa, abbia dato causa ad un sinistro stradale che abbia avuto come conseguenze la morte o la lesione di altre persone o ad un evento di danno o di pericolo collettivo, configurabile tra i delitti previsti dagli artt. 589, 590, 449 e segg. cod. pen.

Di regola, la responsabilità civile per la posizione giuridica di detentore e quella penale dovrebbero essere svincolate l'una dall'altra e non dovrebbero sorgere questioni di pregiudizialità. La Convenzione, ponendo le condizioni che il danno sia «causato da un veicolo» e «risulti da un incidente connesso alla circolazione», sembra riferirsi soltanto ad una causazione meccanicistica, nel senso della dinamica dei corpi in movimento, e quindi non richiede alcun collegamento causale con la condotta del guidatore. Ciò darà origine, probabilmente, a difficoltà interpretative, simili a quelle a cui diede luogo la *lex Aquilia* con la dizione *dammum corpore corpori illatum*: infatti, occorrerà senza dubbio uno sforzo ermeneutico per far rientrare in questo tipo di responsabilità il fatto del conducente che, con una manovra spericolata, ingeneri confusione nei guidatori di altri veicoli, provocando una collisione fra questi, senza alcun contatto con quello da lui guidato,

o il fatto del conducente che, con i fari del suo veicolo, produca l'abbagliamento di altro guidatore, il quale per la riduzione delle facoltà visive perda il controllo del veicolo da lui condotto, portandolo fuori strada.

Nel caso in cui il detentore conducente sia incorso in una manifestazione di colpa nella guida e da tale colpa sia derivato il sinistro, la persona offesa di regola non dovrebbe attendere l'esito del processo penale per ottenere il risarcimento dei danni patrimoniali subiti (danni alla persona, al veicolo, alle cose trasportate), ma non potrebbe pretendere quello dei danni non patrimoniali senza il previo accertamento della responsabilità penale. Qualora la colpa sia caratterizzata dalla inosservanza di norme sulla circolazione, sanzionate penalmente o amministrativamente (giusta la legge 3 maggio 1967, n. 317) o con misure di polizia (come in alcuni ordinamenti stranieri), non occorrerà di regola attendere la conclusione delle procedure di applicazione di tali sanzioni. Si hanno pure alcuni casi in cui l'infrazione stradale non è collegabile causalmente con il fatto dannoso; in essi, non si ha alcuna interdipendenza.

Si possono poi presentare altri casi di cumulo di responsabilità in colui che è qualificato detentore del veicolo. Così il caso del detentore che, per accertata negligenza o per inosservanza di specifiche disposizioni, lasci circolare il veicolo in condizioni pericolose: ad esempio, per trascurata manutenzione di organi importanti del veicolo (pneumatici, freni, fari e così via) o per cattivo stivaggio della merce da lui stesso caricata, o fatta caricare. Così il caso del detentore che affidi la guida a persona inesperta, o in condizioni fisiche menomate; o semplicemente del detentore che debba rispondere del fatto del conducente quale genitore, tutore, maestro d'arte (art. 2048 e segg. cod. civ.). Così pure il caso del detentore che sia anche proprietario del fabbricato fatiscente, contro cui il suo veicolo vada a cozzare, provocandone la rovina; o quello del detentore il quale tenga sulla via materie combustibili, esplosive o comunque pericolose, che determinino un incendio o altro disastro in seguito all'urto del suo veicolo.

Ancora un altro caso è quello della cooperazione colposa del detentore del veicolo in relazione alle imprudenze o violazioni di norme da parte del conducente, giusta la previsione dell'art. 113 cod. pen. Balza subito alla mente l'ipotesi scolastica del detentore che istighi il conducente ad imprimere una velocità smodata al veicolo od a compiere una manovra spericolata o in contrasto con le norme stradali (ad esempio, la circolazione contro mano, o in senso vietato, o a lumi spenti nel buio).

In tutti questi casi, ed in altri analoghi, vengono a cumularsi e ad intrecciarsi in vari modi la responsabilità per rischio della circolazione, addossata dalla Convenzione al detentore, e la sua responsabilità per fatti illeciti propri o di persone del cui operato egli debba rispondere.

A questo riguardo, è da tener presente che la Convenzione non prende affatto in particolare considerazione la figura del conducente come protagonista delle operazioni di guida, nelle fasi dinamiche o statiche della circolazione (fermata, sosta, parcheggio), ed il suo modo di agire è trattato alla stregua del funzionamento degli organi meccanici del veicolo a motore, sì che gli errori di guida e le violazioni di norme di condotta vengono ad essere giuridicamente equiparati ai difetti di costruzione ed ai guasti meccanici del veicolo, sempreché il veicolo abbia causato il fatto dannoso.

Ma nel caso di concorso di varie specie di responsabilità, l'una del tipo obiettivo previsto dalla Convenzione e l'altra derivante da fatto illecito, le relative indagini debbono essere condotte parallelamente su piani diversi, la prima in sede civile con le regole probatorie proprie della responsabilità da rischio e la seconda in sede penale con le regole stabilite per il processo penale. Tuttavia, in alcuni casi, potrà ben presentarsi l'esigenza di sospendere il giudizio civile in attesa dell'esito di quello penale: ad esempio, quando i danni siano derivati in parte da un vero e proprio fatto di circolazione e in parte da un fatto illecito, come nelle ipotesi già prospettate di un sinistro stradale che sbocchi in un disastro ferroviario, in un crollo, in un incendio, in un avvelenamento di acque; specialmente se si tratterà di accertare quali danni siano causalmente ricollegabili all'incidente e quali ad un illecito che abbia allungato la catena dei sinistri, inserendosi nel processo causale messo in moto dall'incidente.

4. — Le connessioni fra responsabilità del detentore, ai sensi della Convenzione, e responsabilità per fatto illecito si presentano spesso nell'ipotesi di concorso della persona offesa nella produzione del sinistro.

La cosa è particolarmente evidente nei casi di sinistri stradali in cui siano impegnati due o più veicoli a motore, il cui impatto (o comunque la cui interferenza nei movimenti sulla strada) abbia cagionato danni ai loro conducenti, che abbiano anche la qualifica di detentori. La Convenzione prevede, nell'art. 7, la limitazione della responsabilità di ciascuno dei detentori in relazione al «contributo dei veicoli ai danni». Ciò vuol dire che il detentore di un veicolo non può ripetere il risarcimento integrale del danno, ma deve detrarre quella parte di danno che è riferibile al contributo che il suo veicolo ha dato alla produzione del sinistro. Tuttavia, è lasciata alle legislazioni dei Paesi aderenti la facoltà di stabilire, pure in questo caso, un obbligo di solidarietà fra i detentori di tutti i veicoli implicati anche nei confronti di un danneggiato che sia anch'egli detentore.

Il danneggiato che non abbia la qualità di detentore è invece tassativamente garantito dalla solidarietà fra i detentori dei veicoli impegnati (art. 6, n. 1) e la ripartizione interna fra costoro è fatta in

relazione al «contributo dei veicoli ai danni» (art. 6, n. 2). Nella valutazione dei contributi (dei veicoli...) si fa riferimento anche all'errore o al cedimento fisico del conducente (art. 9, n. 1). L'impostazione rimane meccanicistica, in quanto la condotta del guidatore viene presa in considerazione come mero elemento dinamico che, insieme con quelli impressi dagli organi di moto del veicolo, lo portano in una data direzione con una data velocità e lo rendono capace di impulsi più o meno potenti. Una conferma di ciò si ha nel fatto che il detto art. 9, n. 1, parifica incondizionatamente l'errore o il malessere del conducente a quelli di un qualsiasi passeggero. Tuttavia, il semplice riferimento all'errore di un uomo, conducente o persona trasportata, sposta sensibilmente l'attenzione dalla meccanica dei corpi inerti in movimento alla condotta umana e induce ad esaminare le azioni e le omissioni dell'individuo. Naturalmente, in indagini del genere viene in luce in modo precipuo la figura del conducente, il quale con l'assunzione della guida si trova sottoposto ad obblighi molteplici di fare e di non fare e diviene responsabile di tante operazioni che non possono, in linea di massima, essere poste a carico del passeggero: ad esempio, le segnalazioni visive ed acustiche, le fermate e le soste in luoghi vietati, l'approvvigionamento di lubrificanti, carburanti e refrigeranti, la manutenzione degli organi del veicolo.

Per quel che riguarda le persone offese, la Convenzione ne prevede il contributo al danno e ne fa dipendere una possibilità di riduzione dell'indennizzo o di totale esclusione della responsabilità del detentore (art. 5). A questo punto, la normativa non può mantener fermo il criterio ancorato alla dinamica dei veicoli, poiché la persona offesa può ben essere (anzi, frequentissimamente lo è) un pedone o un conducente di veicolo non a motore o di un veicolo a motore esentato dalla disciplina della Convenzione; ed è costretta perciò a lasciare aperta la possibilità di guardare il contributo della persona offesa in termini di comportamento umano.

La Convenzione non affronta normativamente i relativi problemi, stabilendo che debba essere lasciato alle legislazioni nazionali il compito di regolare le limitazioni di responsabilità nei casi di «comportamento delittuoso della vittima» o di «consenso ad un comportamento delittuoso del conducente» (art. 12, n. 1 lett. d).

L'elemento psicologico della condotta della persona offesa potrà avere un valore determinante in alcuni casi: ad esempio, ove risulti che un pedone si sia lanciato dinanzi ad un autoveicolo con intento suicida o autolesionistico, il suo contributo sarà indubbiamente valutato in pratica con parametri alquanto più favorevoli al detentore del veicolo. Anche l'entità della colpa del ciclista che attraversi spericolatamente un crocevia, del ragazzo che sul monopattino esca velocemente sulla via privata, del guidatore di un carretto a trazione animale

che stimoli il cavallo a correre finirà con l'essere tenuta presente nell'apprezzamento del contributo dato all'incidente in cui una di tali persone sia coinvolta, con danni fisici più o meno gravi.

Comunque, la colpa dovrà essere presa in esame non in base ad una valutazione etica del comportamento, non in base ad una commisurazione quantitativa di imprudenza, negligenza, imperizia o inosservanza di norme, ma in base alla sua proiezione esteriore in un fatto sensorialmente percettibile e capace di effetti dinamici nello sviluppo materiale del sinistro. Una imprudenza gravissima, che apporti una modificazione del mondo esterno avente una scarsa efficienza causale nell'incidente, dovrà essere considerata come un contributo minimo ad esso. Ma la questione non dovrebbe essere affrontata con meri criteri di orientamento fisico, nel senso di badar soltanto al gioco delle forze che entrano nella meccanica del sinistro; dovrebbe invece tener conto anche delle dinamiche psichiche che un certo comportamento può suscitare nei guidatori dei veicoli implicati: ad esempio, il ciclista che impegna un crocevia in maniera così irregolare, da sconcertare i conducenti dei veicoli a motore che stanno attraversando quel luogo, dà un contributo che non è valutabile in relazione ai centimetri quadrati di carreggiata su cui si crea l'ostacolo, e tanto meno all'impulso che il leggero suo velocipede può dare agli altri corpi in movimento.

È certo, comunque, che il grado d'imputabilità e quello di colpevolezza della persona offesa non debbono essere calcolati nella determinazione del contributo al sinistro. Che il pedone o il ciclista o il conducente un animale o un veicolo, il quale sia rimasto danneggiato, sia maggiore di età o minorenni, adolescente o fanciullo, psichicamente normale o minorato più o meno gravemente, non interessa chi deve apprezzare l'esistenza o l'entità del concorso nella produzione dell'avvenimento dannoso. Che il danneggiato si sia inserito nella dinamica dell'incidente per colpa grave, lieve o lievissima, o che abbia agito per caso fortuito o forza maggiore, o in istato di necessità, è del pari irrilevante in un giudizio del genere.

Un altro aspetto è quello della colpa della persona offesa nell'aggravamento del danno: ad esempio, qualora colui che è rimasto ferito in un incidente stradale non si curi a dovere e l'infermità riportata degeneri o prolunghi la sua durata. Il termine «contributo al danno», usato nell'art. 5 della Convenzione, contempla anche questa possibilità. È ovvio che la valutazione della colpa della persona offesa, a tal fine, deve essere orientata sugli effetti del suo comportamento e non sulla sua imputabilità o sulla sua colpevolezza. Se colui che è rimasto lievemente ferito in un incidente trascuri di tener pulita la piaga, lasciando che si innesti un'infezione produttiva di gravi conseguenze patologiche, non importa stabilire se lo abbia fatto per basso livello intellettuale, per sfacciata noncuranza o per la pressione di particolari esigenze economiche o familiari.

5. — Un'ulteriore serie di problemi sorge dall'ipotesi di concorso del fatto di terzi alla produzione del sinistro e del danno. Nel numero 3 abbiamo menzionato alcuni esempi di responsabilità cumulativa: essi possono essere validi anche nella trattazione di questo argomento, con la variante che la persona responsabile per una delle situazioni giuridiche ivi citate dev'essere diversa dal detentore del veicolo implicato nel sinistro.

Nel caso in cui la responsabilità sorge da un fatto non costituente reato (ad esempio, la responsabilità del proprietario di edificio, quella dell'esercente un'attività pericolosa), il problema va affrontato in termini meramente civilistici, senza alcun richiamo a concetti di diritto penale. Questo richiamo diviene invece indispensabile ogni qualvolta la responsabilità della persona diversa dal detentore dei veicoli implicati nasca da un illecito penale, commesso da lei stessa o da altri del cui comportamento ella debba rispondere indirettamente.

La Convenzione non contempla tale ipotesi, limitando la normativa alla responsabilità dei detentori dei veicoli a motore, di tipi non esclusi, verso detentori di altri veicoli impegnati nei sinistri stradali o verso altri non detentori di simili veicoli (art. 6 e segg.).

Essa lascia esplicitamente alle legislazioni nazionali ogni disciplina relativa alle azioni contro persone diverse dai detentori di tali veicoli e alle azioni spettanti ad esse (art. 12, n. 1, lett. b).

Nel nostro diritto vigente vale il principio della responsabilità solidale fra tutti coloro che sono concorsi nella produzione del fatto dannoso, salvo regresso nei limiti dell'apporto dato con le colpe imputabili a ciascuno (art. 2055 cod. civ.). Tale disposizione è chiaramente collegata con il sistema tradizionale delle responsabilità per fatto illecito, in cui la colpa ha un valore dominante; pertanto, con l'entrata in vigore della Convenzione, occorrerebbe temperare la responsabilità del detentore del veicolo, ancorata al concetto obiettivo del rischio della circolazione, con quella di coloro che siano chiamati a rispondere per un illecito proprio o di altri. Soltanto una coraggiosa applicazione della *analogia iuris* consentirebbe oggi di estendere la solidarietà fra il detentore del veicolo, responsabile come tale, e coloro che siano responsabili per altro titolo. Nella ratifica della Convenzione, occorrerà tener presente anche questo problema e provvedere con norme integrative.

Qualora non si arrivasse a tale conclusione sul piano interpretativo, si presenterebbe il pericolo di palesi iniquità. Infatti, vi sono dei casi in cui esiste un evidente collegamento tra fatti dipendenti dalla cattiva andatura di un veicolo a motore e fatti dipendenti da comportamenti colposi di estranei: ad esempio, quando un incidente di guida dipenda insieme dalla rottura di un organo meccanico, come le balestre o gli ammortizzatori o un pneumatico, e dallo stato della strada, o per difetto di manutenzione o per lavori in corso che creino infossamenti

o fratture. Il rimedio allo stato sarebbe rappresentato dalla possibilità, per i danneggiati, di invocare la responsabilità del detentore del veicolo per fatto illecito del conducente.

6. — Le questioni prospettate nei paragrafi precedenti confluiscono in varie illazioni comuni.

In primo luogo, è da ricordare che l'accertamento di un fatto penalmente illecito può far ottenere al danneggiato il risarcimento anche dei danni morali, che non potrebbe conseguire attraverso l'azione di responsabilità prevista dalla Convenzione contro il detentore, la quale non può trovare addentellati nell'art. 185 cod. pen. Colui che intendesse farsi risarcire il danno morale, dovrebbe attendere la pronuncia penalistica ai sensi dell'art. 3 cod. proc. pen., ma tale pregiudizialità ovviamente non sarebbe di ostacolo al risarcimento dei danni patrimoniali in via civile.

In secondo luogo, occorrerà attendere l'esito del processo penale contro gli autori di fatti previsti come reati ogni qualvolta non risulti chiaro se un determinato danno dipenda da un sinistro legato alla circolazione su aree pubbliche di un veicolo del tipo previsto dalla Convenzione, o da altro avvenimento imputabile a tali persone: come negli esempi citati di crollo di edificio, di incendio di combustibili, di scoppio di esplosivi.

Sono note le difficoltà in cui si dibattono la dottrina e la giurisprudenza nello stabilire il rapporto di causalità materiale fra un determinato comportamento ed un evento, e fra un evento e le conseguenze dannose che da esso si possono sviluppare come gli anelli di una catena. Nei casi ipotizzati, sarà certamente molto difficile stabilire, ad esempio, se l'incendio di un fabbricato sia conseguenza di una collisione fra autoveicoli, qualora si siano inseriti certi fattori naturalistici (come un corto circuito nella rete elettrica, l'esplosione di una bombola di gas depositata in un vano dell'edificio); nè sarà meno difficile stabilire se la fuga di una mandria di animali, che era custodita nell'edificio crollato, i danni che questi abbiano arrecati ai fondi vicini, le lesioni patite dai mandriani per evitarne l'allontanamento, le inadempienze contrattuali dei proprietari degli animali che ne abbia promesso la vendita, siano causalmente dipendenti dalla collisione dei veicoli sulla strada. Data la maggiore ampiezza d'indagine del giudice penale, è prevedibile che in simili casi si ricorra alla sospensione del giudizio civile sui danni in attesa della definizione del processo penale relativo agli illeciti rilevati.

È da tener presente che la Convenzione, se agevola il danneggiato esonerandolo dal provare la colpa, non lo esime dal provare il nesso di causalità fra l'episodio di circolazione e il danno. Sotto questo profilo, il regime previsto dalla legislazione vigente non muta. Il detentore del veicolo sarà svantaggiato solo in quanto non potrà offrire la prova liberatoria oggi consentita dall'art. 2054 cod. civ.

7. — Dalla problematica sopra illustrata emerge che la responsabilità obiettiva da rischio della circolazione, posta dalla Convenzione a carico di coloro che abbiano la qualità di «detentore» di un veicolo a motore di specie non esclusa, non elimina ogni aggancio all'accertamento penalistico di illeciti previsti come reati.

L'introduzione nel nostro ordinamento di questo tipo di responsabilità obiettiva produrrà certamente sensibili squilibri, per la disparità di trattamento che ne deriverà fra coloro che saranno danneggiati in sinistri stradali cagionati da cattivo uso di veicoli appartenenti a categorie previste dalla Convenzione e coloro che saranno danneggiati in altre specie di incidenti, o addirittura in incidenti stradali cagionati da cattivo uso di veicoli di altro tipo (ad esempio, i motocicli di scarsa potenza) o in incidenti provocati da cattivo uso dei veicoli previsti dalla Convenzione ed avvenuti in aree non aperte al traffico pubblico (giusta la riserva contenuta nell'ultima parte dell'art. 2).

L'etica della legislazione esige che tutta la materia degli infortuni sia disciplinata con criteri unitari, sia pure con eccezioni giustificate da esigenze particolari. Da un lato si propende all'estensione della responsabilità da rischio, in nome della tutela dei danneggiati, dall'altro si tende ad una puntualizzazione in senso soggettivo della responsabilità penale. Ma nello sviluppo delle due tematiche occorrerebbe tener presente che l'una e l'altra trovano validi fondamenti razionali e quindi non sacrificare gli interessi individuali e le esigenze sociali che sono stati ritenuti degni di protezione.

Al diritto penale devono essere riconosciute le funzioni di prevenzione generale e di prevenzione speciale, e non bisogna dimenticare che in questo quadro va inserito anche l'obbligo di riparare i danni derivanti dal reato. L'applicabilità di sanzioni penali e non penali (dalle sanzioni pecuniarie al ritiro della patente e al sequestro del veicolo) non deve esonerare l'autore del reato dal dovere etico di restituire il maltolto e di risarcire i danni arrecati.

È giusto che la collettività garantisca coloro che sono esposti a pericoli per alcune attività socialmente accettate, ma pericolose, nel cui novero sono stati dalla Convenzione inseriti i rischi della circolazione. Ma questo accollo di responsabilità a taluni soggetti (detentori dei veicoli, assicuratori), non deve significare deresponsabilizzazione dell'individuo per i suoi comportamenti riprovevoli e dannosi da ogni punto di vista umano. Si potrebbe sviluppare, con più precise norme, il regresso del detentore o dell'assicuratore verso l'autore dell'illecito produttivo di danno.

Allo stato, comunque, si può dire che l'entrata in vigore della Convenzione nel nostro ordinamento non romperà del tutto la possibilità di collegamento fra gli accertamenti penalistici e le responsabilità civili dipendenti da fatti connessi a sinistri stradali, ma con caratteri di reati, almeno fin quando rimarranno in vigore l'art. 25 e segg. cod.

proc. pen. Conviene ricordare che il disegno di legge di delegazione per la riforma del codice di procedura penale non elimina il principio dell'autorità del giudicato penale nel giudizio civile, per danni da reato, ma ne modifica i concetti applicativi (nn. 14-17 dell'art. 2 del disegno).

Rimarranno quindi, sia pure in limiti molto più ristretti, le questioni di pregiudizialità penale, come nelle ipotesi illustrate dalla presente relazione. Pertanto, in caso di ratifica della Convenzione, il legislatore dovrà preoccuparsi di dettare norme specifiche al fine di fornire all'interprete precisi criteri per risolvere simili questioni, avendo presenti le esigenze di protezione degli interessi delle persone danneggiate, della difesa sociale e del progresso morale della generalità.