

**PROBLEMI DI UNA RIFORMA LEGISLATIVA
IN MATERIA DI RESPONSABILITÀ DEL VETTORE:
ASPETTI PENALISTICI (*)**

Il sottotema degli «aspetti penalistici» in realtà non apre la porta a problemi di diritto penale sostanziale (identificazione di fattispecie o di circostanze penalmente rilevanti, sanzioni penali applicabili) né di diritto processuale penale, poiché il tema riguarda in realtà la responsabilità civile del vettore in relazione agli avvenimenti che possono farla sorgere e gli strumenti giuridici per mitigarla in presenza di situazioni meritevoli di particolare considerazione. Lo sfondo penalistico è rappresentato da alcuni tipi di avvenimenti che danno origine a tale responsabilità civile, in specie al fenomeno dei furti degli autoveicoli e delle merci trasportate: un quadro che può dirsi socio-criminologico, in quanto si tratta di valutare il fenomeno sotto il profilo quantitativo, di massa.

La vigente normativa dell'art. 1698 codice civile desta particolare impressione nel penalista perché svincola la responsabilità civile del vettore da ogni indagine sull'elemento subiettivo della condotta (colpa o dolo) sua e dei suoi dipendenti, ed ammette l'esonero della responsabilità soltanto in seguito alla prova positiva di fattori esterni alla condotta degli stessi, inquadrabili nella nozione del caso fortuito o della forza maggiore. È un criterio che non trova alcuna risonanza nella prospettiva penalistica, in quanto prescinde del tutto dal concetto della colpevolezza.

Nell'allegata relazione sono illustrati alcuni dati abbastanza significativi circa i furti di autoveicoli nel nostro Paese ed in alcuni Paesi stranieri.

Riteniamo opportuno esporre qui alcuni dati forniti dall'ANIA e dalla Criminalpol (Centro Nazionale di Coordinamento delle operazioni di polizia criminale della Direzione Generale di Pubblica Sicurezza), che illustrano il preoccupante aumento di furti di merci trasportate su autoveicoli e addirittura di autoveicoli carichi di merci.

(*) Estratto da *Prospettive di una riforma legislativa in materia di responsabilità del vettore stradale*, ACI, Roma 10 aprile 1975.

Secondo l'ANIA, nel 1970 furono segnalati 87 furti di autotreni ed autocarri carichi, con un danno di L. 716 milioni, nel 1971, 195 furti, con un danno di L. 1 miliardo e 103 milioni, nel 1972, 212 furti, con un danno di L. 2 miliardi e 352 milioni; per tale situazione, le Compagnie assicuratrici non hanno accettato contratti di assicurazione contro il furto di autotreni e di autocarri carichi o li hanno accettati nei limiti di massimali alquanto bassi.

Dalle notizie raccolte presso la Criminalpol risulta che il fenomeno preoccupa grandemente le autorità di pubblica sicurezza, le quali sono riuscite non frequentemente a recuperare gli autoveicoli trafugati e le merci trasportate ed in alcuni casi hanno scoperto che i furti erano avvenuti con la cooperazione dei conducenti, i quali avevano simulato di essersi momentaneamente allontanati dai veicoli per poi denunciarne la scomparsa. Ciò è avvenuto più volte anche per i pesanti autoarticolati T.I.R.: la loro sottrazione è certamente sempre opera di gruppi organizzati, aventi ramificazioni anche in Paesi stranieri, data la difficoltà di farli circolare in Italia e di far passare ad essi le frontiere (occorrono infatti molteplici contraffazioni di targhe, libretti di circolazione, numeri di telai ed altri contrassegni).

Nel caso di furti, rapine ed altri delitti contro il patrimonio simulati, la responsabilità del vettore trova altra fonte nell'articolo 185 cod. pen. in relazione agli articoli 2043 e 2049 cod. civ.: cioè in via diretta, qualora il vettore risulti personalmente concorrente nel reato, o in via indiretta, quando l'azione delittuosa faccia capo ad un suo dipendente (nel qual caso il vettore verrebbe ad assumere nel relativo procedimento penale la figura di responsabile civile). Nell'ipotesi di partecipazione diretta del vettore al trafugamento delle cose trasportate, egli dovrebbe rispondere di appropriazione indebita e non di furto, come ha deciso la più recente giurisprudenza (cfr. Cass., 3 febbraio 1971, in «Scuola Positiva», 1972, p. 399, con nota di Santoro), oltre che degli eventuali reati accessori, come la simulazione di reato: in conseguenza, i concorrenti nell'azione risponderebbero di concorso nella appropriazione indebita. Nell'ipotesi, invece, in cui il trafugamento sia opera di dipendenti del vettore senza concorso di costui, e tali dipendenti si trovino in un rapporto tale da avere non la disponibilità delle cose da trasportare, ma la semplice detenzione di fatto nei limiti delle esigenze della loro prestazione d'opera, costoro dovrebbero rispondere di furto, aggravato ai sensi dell'art. 61 n. 11 del cod. pen., e gli altri partecipi di concorso in furto. L'azione civile riparatoria nel procedimento penale potrebbe essere esercitata contro costoro da tutti i danneggiati: quindi, contro il vettore disonesto, dal proprietario delle cose da trasportare o da altre persone che gliele abbiano affidate avendone legittimamente il possesso (usufruttuario, depositario, spedizioniere, commissionario o altro mandatario), con-

tro il dipendente del vettore anche dal vettore stesso. Trattandosi di risarcimento di danni da reato, il danneggiato potrebbe richiedere anche quello dei danni non patrimoniali. Ciò naturalmente non farebbe venir meno la responsabilità contrattuale in base all'art. 1683 cod. civ.

Occorre una nuova migliore organizzazione sia fra le imprese di autotrasporti, sia fra le imprese assicuratrici, sia fra quelle che curano i servizi complementari (autostrade, parcheggi, autostelli, autofficine), sia fra le autorità pubbliche, a livello statale o locale. Il trasporto su strada presenta i suoi vantaggi rispetto agli altri tipi di trasporto (per ferrovia, per nave, per via aerea) ma presenta i suoi inconvenienti ed i suoi rischi peculiari, fra cui i rischi di furti e di rapine più facili, agevolati dalla libertà di circolazione, per percorsi più o meno lunghi, su vie ramificate e costeggiate da parecchie aree aperte o comunque accessibili, in ore diurne e notturne, senza necessari controlli. Non è possibile contare su una vigilanza delle forze di polizia che non sia saltuaria ed occasionale, dato il ridotto numero di personale disponibile in relazione alla estensione della rete stradale; il servizio di vigilanza può essere potenziato e migliorato, ma non si può pensare di renderlo capillare come sarebbe indispensabile per ridurre i delitti contro il patrimonio sulle strade entro limiti soddisfacenti per le aspettative della società. Occorre che l'iniziativa privata concepisca ed organizzi nuove forme di controllo dei veicoli, che incidano sul loro possesso e sulla loro circolazione: a partire dal momento della costruzione dei veicoli a motore, che dovrebbero essere obbligatoriamente forniti di contrassegni facilmente visibili e di difficile alterazione e contraffazione. Anche per i parcheggi e per le officine di riparazione degli autoveicoli, potrebbero essere imposte formalità di controllo, come le registrazioni (si può prendere esempio dalle registrazioni imposte per le armi, le materie esplodenti, i preziosi). Ovviamente le autorità dovrebbero prestare attenzione nell'esercizio di simili controlli sui veicoli, così come sui «containers», oggi largamente in uso, sui documenti di trasporto delle merci e degli animali. Le frodi finora praticate dovrebbero servire di guida per una migliore messa a punto di misure più efficaci dirette alla prevenzione dei furti di autoveicoli e di merci su di essi trasportate, non inferiori a quelle che sono adottate per via ferroviaria, marittima ed aerea.

Occorrerebbe naturalmente anche l'accettazione, da parte del grosso pubblico degli utenti dei trasporti per via stradale, di simili sistemi, anche se essi comportano alcuni oneri, come l'apprestamento di una documentazione scritta, l'assicurazione degli imballaggi, la dichiarazione di valore del carico. Ciò creerebbe le premesse per dare un migliore assetto anche ai rapporti con le compagnie assicuratrici, in quanto consentirebbe di delimitare i rischi contrattuali.