
L'IMPUNITÀ DEI CRIMINI IN DANNO ALLE VITTIME DELLE STRADE: LA
RESPONSABILITÀ CIVILE E PENALE

L'obiettivo della sicurezza stradale costituisce una delle priorità della politica sia nazionale che internazionale, impegnata ormai da tempo ad ottenere una riduzione del numero degli incidenti e delle vittime in essi coinvolti.

Accanto agli strumenti di politica sociale, atti soprattutto ad informare gli utenti per realizzare una più penetrante politica di prevenzione, si pongono strumenti di carattere sanzionatorio.

Con riferimento a questi ultimi, il problema è di verificare se siano sufficientemente efficaci a garantire da un lato la piena punibilità dei fatti, dall'altro a garantire una efficace tutela dei soggetti coinvolti e danneggiati.

Quello che viene da chiedersi è quali siano, a fronte dei sinistri stradali, gli eventuali profili di responsabilità penale a carico degli autori e dall'altro le conseguenti ripercussioni di queste condotte sotto il profilo risarcitorio delle vittime.

Il problema è di capire se il sistema, come oggi risulta soprattutto dopo gli ultimi interventi legislativi, sia in grado di offrire una sostanziale risposta punitiva a carico dei responsabili con conseguente effettivo ristoro a favore delle vittime, o se, al contrario viga una sostanziale impunità di condotte altamente dannose sia verso i singoli soggetti direttamente coinvolti, sia verso l'intera compagine sociale costretta a sopportare i costi di tali azioni.

L'analisi della questione deve essere effettuata facendo riferimento da un lato al sistema penale, dando atto seppur brevemente dei diversi interventi normativi adottati di recente a riguardo; dall'altro al sistema civile di responsabilità sempre più attento, invero, a garantire il pieno ristoro delle vittime degli illeciti, sotto il profilo del risarcimento dei danni, anche non patrimoniali.

In sostanza occorre effettuare un'analisi secondo una duplice prospettiva: dal lato del reo, e dunque delle conseguenze penali a suo carico e dal lato della vittima, sotto il profilo del reintegro economico dei danni subiti, patrimoniali e non.

Per quel che attiene il sistema penale va dato atto del fatto che si è verificata una inversione di tendenza a favore di una rinnovata politica incriminatoria.

E' ben noto, infatti, che il nuovo codice della strada è il frutto di quel processo di depenalizzazione iniziato negli anni ottanta e poi snodatosi per circa 20 anni, finalizzato a far "transitare" nell'illecito amministrativo figure di reato meno gravi, a tutto vantaggio di una deflazione e snellimento dei carichi giudiziari.

La legge di delega del 1992, con la quale il Governo fu invitato a riscrivere il "nuovo" codice, ha infatti disegnato un sistema di sanzioni di natura *parapenalistica* che risulta particolarmente afflittivo nei confronti del cittadino-utente della strada che violi ripetutamente e/o gravemente le norme poste a tutela della sicurezza della circolazione, ricorrendo però a sanzioni di natura prettamente penale soltanto per le fattispecie, a ben guardare marginali, ritenute più pericolose.

Se questa è stata la linea guida seguita, occorre dare conto del fatto che negli ultimi tempi stiamo assistendo ad un fenomeno diametralmente opposto.

De iure condendo, infatti, la necessità di fare fronte al problema della sicurezza stradale ha condotto alla reintroduzione nell'ambito del codice di fatti penalmente rilevanti, ovvero alla qualificazione in termini penalistici di fattispecie originariamente configurate quali illeciti amministrativi.

In questo quadro si collocano soprattutto i provvedimenti normativi quali la legge 241/2003 che introducendo l'art. 9 bis del cds (divieto di gareggiare in velocità) configura come delitto gravemente sanzionato (reclusione da 1 a 3 anni fino ad un massimo di 12 in caso di morte; multa da 5000 fino a 100000 sempre nel caso di morte e sospensione, nonché revoca della patente e confisca del veicolo che non appartenga a persone estranee al reato) l'effettuazione su strada di gare di velocità non autorizzate.

Ancor più di recente, con la legge 21 febbraio 2006, n. 102, è stato inasprito il sistema sanzionatorio, sia penale che amministrativo, con riferimento alle ipotesi di reato quali le lesioni personali e l'omicidio colposo commessi con violazione delle norme sulla circolazione stradale. Ed infine, è dei nostri giorni, il decreto Bianchi (117/2007) che ha, tra l'altro, reintrodotta quale reato la fattispecie di guida senza patente (fattispecie depenalizzata nel '99) ed ha pesantemente inasprito le sanzioni relative alle contravvenzioni di guida in stato di ebbrezza o sotto l'uso di sostanze stupefacenti.

Questo essendo in breve il quadro normativo connesso al sistema di responsabilità penale scaturente dalla violazione di norme sulla circolazione, la questione, è come già accennato, quella di verificare l'efficacia di un tale sistema. E' davvero sufficiente inasprire le sanzioni per ridurre il triste fenomeno dell'incidentalità stradale? Purtroppo va dato atto del fatto che spesso questo tipo di soluzione, così come l'aumento consistente delle sanzioni pecuniarie (vedi le fattispecie connesse al superamento dei limiti di velocità) è risultata inefficace, quanto meno se non accompagnata da una serie di altri provvedimenti, anche di natura non strettamente normativa, finalizzati alla promozione di una mobilità davvero responsabile, orientata a prevenire piuttosto che a reprimere.

Invero, anche l'attività repressiva assume la sua massima efficacia solo se sussiste in capo ai destinatari la consapevolezza dell'effettiva applicazione delle sanzioni "prospettate" attraverso un sistema capillare di controlli su tutto il territorio (la c.d. certezza della sanzione).

Anche per quel che attiene l'applicazione della pena vanno compiute alcune brevi riflessioni.

Trattandosi per lo più di reati colposi (anche nelle forme aggravate della colpa cosciente) è sempre ammessa la possibilità per la parte di patteggiare, ottenendo una riduzione fino ad un terzo della pena, la quale, normalmente, non è mai scontata, ma sottoposta a sospensione condizionale.

Dall'altro canto anche con riferimento alla sanzione accessoria della sospensione della patente, il legislatore con la legge 102/2006, per la prima volta contempla la possibilità di un patteggiamento anche di tale sanzione (è, infatti, stato introdotto all'art. 222 del codice della strada il comma 2bis

nel quale è stabilito che ove l'imputato abbia patteggiato la pena ai sensi dell'art. 444 c.p.p. la sanzione accessoria della sospensione della patente, che per il caso di omicidio colposo è fino a 4 anni, è diminuita fino ad un terzo).

Un'ultima considerazione tecnica, per quel che attiene la responsabilità penale, va fatta con riferimento all'introduzione, sempre da parte della legge 102 cit., della sanzione accessoria dei lavori di "pubblica utilità".

Dispone l'art. 224 bis del codice della strada che il giudice in sede di condanna alla reclusione per i delitti colposi commessi in violazione delle norme del codice della strada, possa applicare all'imputato la sanzione accessoria del lavoro di pubblica utilità. Novità, sicuramente importante, nella logica non repressiva ma rieducativa della pena. Ma, in realtà, quale è l'ambito di applicazione di tale istituto? Va, ricordato come la competenza in materia di reati di lesione colposa è del giudice di pace e che l'art. 52 della legge 274 del 2000, che tale giurisdizione disciplina, prevede che in tale ambito è operata una conversione delle pene detentive in pene pecuniarie e che nel solo caso in cui la pena detentiva sia superiore a sei mesi il giudice di pace, solo su richiesta di parte, potrà applicare come pena "principale" la permanenza domiciliare o un lavoro di pubblica utilità.

E' chiaro, allora, che la possibilità di applicare quale sanzione accessoria tale forma di lavoro, è limitata alle ipotesi in cui attraverso la violazione delle norme del codice della strada, sia integrata la fattispecie di omicidio colposo.

Inoltre proprio l'attribuzione al giudice di pace della cognizione su tali reati diversamente dalle altre ipotesi di lesioni colpose (cagionate per colpa professionale o per violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro o che abbiano determinato una malattia professionale) per le quali sono applicabili le pene detentive di cui al 590 c.p. e la competenza è del Tribunale, darebbe luogo ad un sistema che importa una illegittima disparità di trattamento a fronte di condotte idonee a ledere il medesimo bene giuridico: l'integrità psicofisica.

E tale illegittimità la Cassazione nel 2007 ha eccepito ponendo la questione al vaglio della Corte Costituzionale.

A fronte di un tale sistema di responsabilità penale, altre considerazioni vanno svolte per quel che attiene il profilo di responsabilità civile e la risarcibilità dei danni da incidente stradale.

L'attenzione è rivolta alla vittima allo scopo di consentire un più pieno ristoro dei danni subiti.

Va sicuramente fatto riferimento, sotto il profilo normativo, all'introduzione della procedura di indennizzo diretto del danno da parte dell'impresa nei confronti dei propri assicurati e del terzo trasportato (d.lgs 7 settembre 2005, n. 209 con il relativo Regolamento di attuazione dPR 18 luglio 2006, n. 254). Si tratta, invero, di un provvedimento oseremmo dire "tormentato".

Da più parti, infatti, ne sono stati segnalati aspetti di criticità tra i quali, soprattutto, quello di scoraggiare l'interessato ad avvalersi di un consulente tecnico capace di curare al meglio i suoi interessi.

Siamo, infatti, certi che a parità di danno fisico i danneggiati non assistiti da un esperto abbiano la possibilità di ottenere gli stessi risarcimenti di coloro che di tale assistenza non si avvalgono? Ci sembra emblematico

quanto affermato al riguardo dalla Cassazione con una pronuncia del Maggio 2005: *" Il danneggiato ha un diritto costituzionalmente garantito di farsi assistere da un legale o perito di fiducia per ottenere il risarcimento. L'onorario di quest'ultimo è dovuto dall'assicuratore indipendentemente dalla proposizione di una domanda giudiziale e indipendentemente dall'inutile decorso di 60 giorni .La negazione di tale diritto equivarrebbe a violazione del diritto di difesa della parte lesa e la regolarità del contraddittorio deve essere osservata anche nella fase stragiudiziale, visto che il danneggiato assume l'indiscussa veste di parte debole, mentre le società assicuratrici, oltre che economicamente più forti, sono tecnicamente organizzate ed attrezzate."*

Va dato atto del fatto, però, che importanti interventi sono stati compiuti a tutela delle vittime dei sinistri sia a livello normativo che giurisprudenziale.

Nel primo senso la più volte citata legge 102 ha previsto per le cause relative al risarcimento dei danni per morte o lesione, conseguenti ad incidenti stradali l'applicazione della più celere procedura prevista dal codice di rito in materia di controversie di lavoro (si tratta di un rito connotato, essenzialmente, da una maggiore concentrazione, speditezza, ed oralità rispetto a quello ordinario).

Dall'altro lato, è fondamentale ricordare la nuova "era" del danno non patrimoniale (voce particolarmente importante nel danno da sinistro stradale) inaugurata dalla Cassazione.

In particolare si tenta oggi una più ampia tutela risarcitoria di questa voce di danno (che comprende non solo il danno alla salute o danno biologico, ma anche il danno ad altri interessi costituzionalmente garantiti) ampliandone l'ambito e le tecniche.

Nel primo senso riconoscendone la risarcibilità anche al di fuori dei casi di reato, dall'altro, ricorrendo ai fini del suo accertamento non a tecniche penali, secondo le quali tutti gli elementi del reato vanno provati, sia gli elementi oggettivi, sia quelli soggetti, quanto piuttosto a presunzioni di colpa quali quelle presenti nel settore civile (è quanto accade ex art. 2054 c.c. proprio con riferimento ai danni determinati dalla circolazione dei veicoli).

Direzione Studi e Ricerche
Marzo 2008