
PASQUALE STANZIONE

***RCA: dalla responsabilità civile
alla solidarietà sociale***

#####

SOMMARIO: 1. Moderne tendenze della responsabilità civile.- 2. Responsabilità civile automobilistica e solidarietà sociale: Nuova Zelanda e Quebec. – 3. L’esperienza francese con la *loi Badinter*. -4. La normativa e la giurisprudenza in Italia. – 5. Assicurazione privata e assicurazione sociale nella riparazione del danno. -6.Nuove prospettive nel rapporto tra assicurazione e illecito civile. -7. Riflessioni conclusive.

1. L’interprete che osservi l’istituto della responsabilità civile nella prospettiva del diritto interno e di quello comparato si troverà dinanzi ad una realtà giuridica da anni attraversata da forti e profonde tensioni, che ne rendono mutevoli ed incerti struttura e funzioni.

L’emersione, nei diversi ordinamenti della *Western Legal Tradition*, di numerose fattispecie di responsabilità speciali rappresenta probabilmente l’immagine più nitida di tale processo di apparente disgregazione dell’istituto, secondo un fenomeno storicamente connesso alle tendenziale progressiva massificazione delle ipotesi di pregiudizio arrecate ai terzi in ragione dell’espandersi dell’economia d’impresa e della conseguenziale velocizzazione degli scambi economici.

Il potenziale accrescersi, con la diffusione delle macchine industriali e dei moderni strumenti di circolazione della ricchezza, dei rischi di lesione della sfera giuridica dei privati ha comportato l’elaborazione, da parte di tutti gli ordinamenti giuridici, di risposte tese a favorire le ragioni del danneggiato ed a garantirgli la maggiore semplicità possibile nella soddisfazione delle proprie pretese risarcitorie, entro i limiti – chiaramente - del rispetto della certezza del diritto.

In tal senso, lo strumento classico della responsabilità civile, inteso secondo il paradigma generale codificato nel nostro sistema dall'art. 2043 c.c., non sempre si è dimostrato pienamente idoneo a rispondere a tale esigenza di favore nei confronti della vittima del danno.

Ecco che, allora, il formante giurisprudenziale e quello dottrinale, sostenuti per contrappasso da un legislatore da sempre restio ad intervenire in maniera profonda su istituti cardinali dell'ordinamento, hanno contribuito progressivamente a mutare il profilo della moderna *Lex Aquilia*. La metodica opera di trasformazione della responsabilità civile è testimoniata più che da altri angoli di visuale, soprattutto dall'osservazione, anche fugace, degli indirizzi interpretativi che ormai animano la materia. Numerosi indirizzi accomunati da un unico comune denominatore, da una *ratio* unificante: l'attenzione, alle volte ridondante, per le ragioni della parte lesa.

È indiscutibilmente il *favor victimae* che anima le più recenti evoluzioni della tutela aquiliana: così è per l'individuazione di criteri di imputazione assolutamente (o almeno in parte) disancorati da qualunque riferimento alla colpevolezza, per la progressiva estensione dell'area dei danni risarcibili sino alle ben note pronunce della Cassazione datate 2003, per la tendenziale erosione del rapporto di causalità fra fatto materiale ed *eventus damni* con conseguente identificazione di nuove figure di danno come quello da perdita di *chances*, per l'oramai indiscussa identificazione del danno causato nel *dommage subi*, per il consolidato rifiuto di cause di esonero totale o parziale fondate sulla *negligence* della vittima, per le reciproche interferenze riconducibili al rapporto tra illecito civile ed assicurazione, con graduale ma inesorabile allargamento delle aree ove quest'ultima è obbligatoria.

2. Proprio quest'ultimo profilo, quello delle interrelazioni tra assicurazione e responsabilità civile, pare oggi cruciale nel dibattito degli studiosi e dei legislatori nazionali, nel momento in cui numerosi *vaticina* presagiscono la progressiva ma necessaria trasformazione dei modelli di responsabilità civile in sistemi di sicurezza sociale.

Inquadrato il discorso in questi termini, quel particolare segmento dell'illecito delittuale che è la responsabilità civile automobilistica, vista anche l'indiscussa centralità economica e sociale del fenomeno, si dimostra essere come «un vero e proprio volano» di questo più vasto processo di trasformazione della regola aquiliana, il luogo di sperimentazione ideale e, proprio in ragione di ciò, il punto d'osservazione privilegiato per cogliere questa tensione del sistema verso nuove e diverse prospettive funzionali collegate alla socializzazione del rischio.

In effetti, proprio l'osservazione, l'indagine dei percorsi nuovi che, vuoi da parte delle corti, vuoi da parte del legislatore, si vogliono oggi assegnare alla responsabilità civile automobilistica rappresenta il migliore strumento di verifica concreta delle costruzioni teoriche di quella parte della dottrina che intende attribuire alla normativa sull'illecito civile funzioni di controllo e di direzione sociale *lato sensu* pubblicistiche, più ampie rispetto alla mera allocazione di un danno, di un *cost*, in chiave puramente privatistica.

Ed allora, nella consapevolezza della centralità del metodo comparativo nello studio di una materia caratterizzata da una forte vocazione transnazionale, il trapasso da un sistema fondato sulla responsabilità civile ad uno basato sulla solidarietà sociale emerge palese soprattutto in quei sistemi giuridici che hanno abbracciato una disciplina integralmente *no-fault* della r.c.a.

È il caso, ad esempio, della Nuova Zelanda o del Quebec. Il modello neozelandese di riparazione dei danni fondato sulla solidarietà sociale è probabilmente quello più completo ed evoluto in materia: entrato in vigore già nel 1974 con l'*Accident Compensation Act*, esso prevede una disciplina unitaria di indennizzo dei danni personali sia per le vittime di incidenti stradali, sia per i prestatori di lavoro. Nello specifico, la disciplina dell'*Act* si estende a qualunque ipotesi di pregiudizio alla persona derivante da *accident*, con generale ed assoluto divieto di agire in *tort* per tutti i danni derivanti direttamente o indirettamente da lesione o da morte: la riparazione presuppone la sola prova del nesso di causalità tra incidente e danno, in connessione ad un infortunio stradale o sul lavoro. Allo stesso

modo, il Quebec conosce, sin dal 1978, un modello di sicurezza sociale della r.c.a. simile, ove il compito di riparare i danni alla persona conseguenti alla circolazione dei veicoli è affidato in via esclusiva ad un organo amministrativo, la *Régie de l'assurance automobile*. Il risarcimento dei danni materiali, al contrario, rimane regolato secondo i tradizionali principi della responsabilità civile, sebbene, attraverso i meccanismi della *assurance obligatoire*, il danneggiato possa chiedere il risarcimento direttamente al proprio assicuratore senza che quest'ultimo possa agire in surrogazione contro il proprio assicurato.

Se nella gestione dei costi degli incidenti stradali Quebec e Nuova Zelanda si sono affidati, già da tempo, ad un sistema di *Social Security* di evidente stampo pubblicistico, bisogna evidenziare come esistano diverse realtà giuridiche che, pur non abbandonando il paradigma dell'assicurazione privata e, dunque, della gestione attraverso enti di diritto privato del settore, tuttavia lo accompagnano con una dichiarata opzione per un sistema *no fault* di liquidazione dei danni. Emblematico, in tal senso, è l'esempio dell'ordinamento svedese che, pur non avendo statalizzato il settore della r.c.a., tuttavia ha accolto un modello di *no fault insurance* che opera nei settori ove il problema della *compensation for personal injury* si è dimostrato più rilevante, come la circolazione stradale o gli infortuni sul lavoro. In tal senso, accanto ad un sistema statale assai avanzato di generale solidarietà sociale, si pongono strumenti integrativi di *accident compensation*: per l'infortunistica stradale, questo principio si traduce nella sostituzione della assicurazione per la responsabilità civile con una assicurazione obbligatoria in favore *des victimes de dommages causés par la circulation d'une automobile*. Tale meccanismo assicurativo "en faveur" del danneggiato, ispirato chiaramente ad un'idea di solidarietà sociale, stabilisce un regime di responsabilità assoluta dell'assicuratore e garantisce l'integrale, diretta ed automatica riparazione di tutti i pregiudizi alla persona subiti dalla vittima dell'incidente, senza che rilevi in alcun modo la colpa del conducente o del danneggiato stesso.

Un analogo regime di responsabilità assoluta dei conducenti è previsto in Israele da una legge del 1975, ma l'effettivo costo dell'incidente

viene in definitiva allocato in capo all'assicuratore tramite un regime di assicurazione privato obbligatorio: ciò ha portato alla abolizione, in materia, delle azioni di responsabilità civile in favore di un sistema di indennizzo legale pressoché automatico, che prescinde da qualsivoglia indagine circa l'elemento soggettivo della fattispecie.

3. Se si trascorre ai sistemi riconducibili al retroterra giuridico dell'Unione Europea, non può non registrarsi, in prima battuta, come quello della r.c.a. sia uno dei settori assicurativi caratterizzato dal maggior volume di produzione normativa comunitaria. In tale ambito, i più importanti progressi per la creazione di una disciplina uniforme della materia sono stati compiuti con un metodo normativo che, al contrario della consuetudine sistematica dell'Unione, non ammette deroghe – *rectius*, perplessità o dubbi – tra diritto cogente, diritto flessibile e diritto opzionale, dal momento che intere porzioni del contratto stesso sono state modificate e/o elaborate "a colpi" di direttive.

Oggi l'interprete è chiamato a confrontarsi, dunque, con la quinta direttiva specificamente dedicata al settore della r.c.a., direttiva che conferma ed estende ulteriormente la logica dell'ampliamento dello spettro d'efficacia della copertura assicurativa: una scelta di politica legislativa questa che ha d'altronde ispirato, sin dai primordi risalenti ormai agli anni '70, l'intervento comunitario in materia. Eppure, come da più parti sottolineato, l'obiettivo della uniformazione della disciplina europea della responsabilità civile automobilistica e della relativa assicurazione non può essere perseguito esclusivamente attraverso la semplice opera di legiferazione in materia di diritto delle assicurazioni, bensì necessariamente modificando le stesse disposizioni di stampo nazionale in tema di responsabilità civile. Se si vuole riconoscere una competenza europea in ordine alla responsabilità per danni materiali, infatti, la tutela degli utenti della strada dovrebbe allora porsi quale ideale traguardo di un atto legislativo europeo in materia di responsabilità.

Eppure, uno dei primi aspetti che non si può non evidenziare è costituito dall'inevitabile connotazione nazionale del mercato di settore, il quale, peraltro, proprio a livello di ogni singola realtà statale, si presenta nettamente dominante, in quanto a numero di utenti e quale strumento di circolazione di ricchezza, rispetto a tutti gli altri rami assicurativi. E proprio questo profilo costituisce uno dei principali ostacoli non solo all'elaborazione di una disciplina uniforme del contratto di assicurazione della r.c.a. nel mercato interno, ma anche all'introduzione di una disciplina uniforme del contratto di assicurazione *tout court*.

Come è noto, esperienza peculiare in ambito europeo è quella francese (cui si ispira anche il modello italiano) ove, nel travagliato itinerario che conduce dalla responsabilità civile alla sicurezza sociale, si assiste ad un processo di oggettivazione delle regole tradizionali della responsabilità civile, che ex art. 1384, co. 1, *code civil* (in Italia, artt. 2054 e 2051 c.c.), viene imputata sulla base di una mera relazione, materiale o giuridica (*garde materielle o juridique*), tra soggetto e bene.

Di là dalla parallela evoluzione giurisprudenziale in relazione al dettato codicistico, ciò che ha separato nettamente l'esperienza francese da quella italiana è stata la legge n. 85-877 del 5 luglio 1985, la cd. *loi Badinter*. Tale intervento normativo, particolare nel panorama europeo della materia, è ispirato chiaramente ad una logica di solidarietà sociale, nel momento in cui, all'art. 2, esclude che le vittime di un incidente stradale, inclusi i conducenti, possano vedersi opposta, a fini esonerativi, la forza maggiore o il fatto di un terzo dal conducente o dal custode del veicolo. Così statuendo, con la completa esclusione dell'efficacia esonerativa della forza maggiore, del caso fortuito e del fatto del terzo, l'ordinamento francese si è palesemente aperto al superamento del paradigma della responsabilità civile, introducendo una regola di indennizzo automatica (*indemnisation automatique*) propria dei modelli di *Social Security*.

Apertis verbis, l'ordinamento francese, con l'opzione della *loi Badinter*, ha creato di fatto un sistema di sicurezza sociale che non cerca il responsabile dell'illecito, ma si concentra sul danno patito dalla vittima più che su quello causato dal danneggiante.

4. Nel contesto italiano questa tensione verso la socializzazione del settore si è tradotta, in buona sostanza, in un modello misto, permeato dalla decisa conservazione dell'art. 2054 c.c. nella sua formulazione letterale originaria e dalla contemporanea progressiva ibridazione dello stesso impianto codicistico per effetto della evoluzione del sistema assicurativo. Ed in effetti, tale processo parallelo ad altro non è dovuto se non alla costante trasformazione del dato testuale della legge 990/69 intervenuta in seguito al recepimento delle diverse direttive comunitarie ed alla osservazione di sistemi stranieri come quello francese. In altre parole, l'attuale quadro della r.c.a. italiana non deriva certamente da un processo di autogenesi nazionale, bensì da un meccanismo di innovazione del settore che trae forte linfa proprio dalla spinta comunitaria e dall'analisi comparatistica.

Questo paradigma evolutivo, allora, ricondotto in ambito giurisprudenziale, ha comportato la costante riconduzione formale del settore all'art. 2054 c.c., norma ridotta però a mero simulacro e sostanzialmente piegata, mediante un travestimento interpretativo, all'espansione della finalità sociale dell'assicurazione R.C.A. Considerazione particolare deve essere riservata allora alla nota formula di esonero presente nel dettato dell'art. 2054 c.c.: "(...) *aver fatto tutto il possibile per evitare il danno*". Diverse pronunce in tema della Cassazione, nelle quali ancora si rievoca il meccanismo della prova presunta o la palese *fictio* dell'inversione dell'onere processuale, sembrano ricordare la mitologia filosofica del "Velo di Maya". La sostanza, infatti, è ben altra rispetto alle apparenze "colpevolistiche" che pure si vorrebbe ad ogni costo conservare e si riduce, proprio tramite il costante lavoro interpretativo delle corti, alla configurazione di una responsabilità puramente oggettiva, *id est* di un sistema *no-fault*.

Si deve registrare, in altre parole, anche in Italia il tendenziale passaggio, celato dagli artifici delle motivazioni delle corti, da un sistema fondato sulla responsabilità ad un altro imperniato sulla solidarietà sociale.

"*Aver fatto tutto il possibile*", in effetti, è formula che richiama immediatamente alla mente profili diligenziali ed è, perciò, di per sé svincolata, almeno nella sua concezione originaria, dal caso fortuito, cioè da quell'avvenimento imprevedibile ed inevitabile che trascende la volontà dell'uomo. Eppure le corti, nel tempo, sono addivenute alla sostanziale identificazione *-rectius, sovrapposizione-* dei due concetti. Quello italiano, dunque, è uno schema *no-fault* mascherato da responsabilità civile, nel *mix* tra l'art. 2054 c.c. e la l. 990/69 (ora Codice delle assicurazioni).

D'altro canto, sempre nel nostro ordinamento, un'eco più che delle disposizioni, almeno della *ratio* ispiratrice della *loi Badinter* potrebbe essere individuata nella azione diretta del danneggiato nei confronti dell'assicuratore nei limiti delle somme stabilite dai massimali di polizza o, ancora, nella recente previsione del cd. indennizzo diretto: si intravede, in tal senso, la preminente logica riparatoria dell'azione che testimonia, una volta di più, l'evoluzione della funzione sociale della responsabilità civile e l'interesse parapubblicistico di cui appaiono portatori gli assicurati.

Non può non essere segnalato, nella medesima prospettiva, il ruolo svolto nel nostro ordinamento dal Fondo di garanzia per le vittime della strada, che ha lo scopo di risarcire i danni provocati da veicoli non assicurati, non identificati o assicurati presso un'impresa in stato di liquidazione coatta amministrativa: la previsione di un ente con tali funzioni conferma non soltanto la funzione solidaristica che permea la materia, ma anche le profonde interrelazioni tra la struttura dell'illecito ed il momento assicurativo, con progressivo affievolimento dell'ambito della garanzia e quello della responsabilità.

5. In una prospettiva generale, ad ogni modo, tanto negli ordinamenti di *Civil Law*, tanto in quelli di *Common Law*, gli interpreti condividono la medesima impostazione del principio di solidarietà sociale, inteso, in generale, quale *ratio* giustificativa di una redistribuzione dei redditi e delle risorse in aderenza ai principi della giustizia sociale.

La piena affermazione, dunque, di detto principio in materia di responsabilità civile automobilistica dovrebbe comportare il completo trapasso da un sistema fondato sull'assicurazione dell'illecito aquiliano, di matrice dichiaratamente privatistica, ad un modello di *Social Security* ove si prescinde dalle consuete formule della *Lex Aquilia* in favore di un generalizzato "diritto alla riparazione" del danno subito.

Tuttavia, nonostante la condivisione teorica della medesima enunciazione del principio di solidarietà sociale, le diverse realtà giuridiche guardano secondo logiche diverse alla realizzazione concreta di un sistema effettivo di sicurezza sociale in materia di r.c.a.. In particolare, si è visto come soltanto pochi ordinamenti nazionali abbiano effettivamente realizzato un sistema integralmente *no-fault* con conseguente ammortizzazione sociale del costo degli incidenti, mentre altri (come quello tedesco, francese ed inglese), pur tendendo verso tale risultato, non sono ancora riusciti ad attuarlo pienamente in concreto. L'Italia, come visto, si pone lungo una linea mediana, dove accanto alla astratta conservazione delle formule codicistiche, basate sul modello canonico di una responsabilità per colpa, si assiste alla dissociazione del formante giurisprudenziale e di quello dottrinale che hanno, nel tempo, svuotato di significato quelle formule per sostituirle con un sistema che implicitamente prescinde da ogni riferimento al profilo soggettivo del danneggiante, sebbene non si sia ancora compiuto il successivo passaggio della effettiva socializzazione del rischio.

Parrebbe, allora, di poter dire che, almeno all'interno della *Western Legal Tradition*, un modello di gestione della responsabilità civile automobilistica e dei suoi *costs* fondato sulle assicurazioni private sia recessivo ed in via di superamento, in favore di sistemi che privilegiano l'ammortizzazione sociale degli stessi.

Eppure, sebbene la maggior parte degli ordinamenti continentali abbia - palesemente o velatamente - abbracciato una logica meramente riparatoria del settore della materia, si deve anche osservare come si sia restii a riconoscere che allora l'assicurazione privata, di là dal più volte paventato rischio di un collasso economico del settore, si dimostra non più in grado di gestire il segmento della r.c.a. Ciò proprio perché essa è

animata da una logica antitetica a quella solidaristica, ma è puramente imprenditoriale e "retributiva", funzionale alla massimizzazione dei profitti e perciò incapace di rispondere pienamente all'esigenza della "riparazione integrale di qualunque danno prodottosi".

In sostanza, l'assicurazione privata non si relaziona alle esigenze del danneggiato, ma evidentemente alla necessità dell'utile economico del sistema: il fine del sistema non è la riparazione del danno, bensì la realizzazione di un profitto.

Al contrario, l'assicurazione sociale, ontologicamente avulsa da ogni collegamento con logiche di redditività, pare lo strumento più adatto per risolvere la problematica della integrale e tempestiva riparazione dei pregiudizi connessi alla r.c.a., dal momento che essa fonda il proprio funzionamento sull'ideale della giustizia distributiva e, proprio per questo, è in grado di fornire risposte immediate ai bisogni dei danneggiati.

In tal senso, il modello dell'assicurazione sociale si dimostra essere strumento di redistribuzione del costo degli incidenti stradali più razionale ed evoluto anche rispetto a quei sistemi, come quello inglese ed in parte quello italiano, che, pur non abbandonando la soluzione dell'assicurazione privata, l'hanno ibridata tramite il meccanismo del *third party risks*. Eppure, quest'ultima soluzione, caratterizzata dalla marginalizzazione del ruolo del danneggiante, mera figura interposta tra danneggiato ed assicuratore, vale soltanto a ridistribuire l'onere delle conseguenze del danno tra tutti gli assicurati, ma non ha la capacità di allocazione generalizzata propria dei modelli fondati sulla solidarietà sociale.

Tramite questi ultimi, infatti, lo "spettro di rifrazione" della responsabilità viene ulteriormente ampliato, poiché il costo degli incidenti non viene socialmente ammortizzato soltanto dagli assicurati, ma esso viene fatto ricadere, a seconda dell'opzione prescelta, o su tutti i soggetti che esercitano una determinata attività a rischio (nel caso che interessa, gli automobilisti, ma si pensi anche, ad esempio, ai produttori o agli esercenti attività sanitarie) o, addirittura, sull'intera collettività.

In quest'ultimo caso, secondo un sistema che potrebbe definirsi "pandistributivo", tutta la società civile sarebbe chiamata a contribuire ai

costi dei piani di assicurazione sociale: tali costi andrebbero a gravare sulle entrate tributarie dello Stato, quali imposte negative sul reddito (nei paesi di *Common Law* si discorre di *negative income tax*). Nello specifico, ciascun cittadino sarebbe chiamato ad ammortizzare parte del costo della r.c.a. mediante strumenti di prelievo fiscale basati su soglie di progressività nella capacità contributiva ed ispirati, secondo la nozione più evoluta del principio di solidarietà sociale, ad una logica di giustizia sostanziale.

Aderendo ad un modello di assicurazione sociale "pandistributiva", allora, nel settore della r.c.a. si avrebbe una scissione completa – *id est*, una dissociazione - tra rischio e responsabilità, dal momento che il momento responsabilistico del singolo danneggiante sarebbe accantonato in favore di una collettività destinata ad assumere su di sé l'intero peso economico del rischio ed a ripartirlo patrimonialmente, poi, tra tutti i consociati secondo l'effettiva capacità contributiva di ciascuno in assoluta aderenza ad un sistema di piena solidarietà sociale.

Ad ogni modo, di là da queste ragioni teoriche di carattere generale che inducono l'interprete a pensare che il futuro della responsabilità civile automobilistica, vista al contempo nella prospettiva del diritto e dell'economia (o, se si preferisce una formula di sintesi, della *Economic Analysis of Law*), sia necessariamente quello di un segmento di ordinamento dominato dal principio di solidarietà sociale e, di conseguenza, da un sistema generalizzato di *Social Security*, esistono tuttavia anche ragioni di carattere puramente tecnico-giuridico che parrebbero indicare le medesime conclusioni.

I modelli fondati esclusivamente sull'assicurazione privata della r.c.a., infatti, in sede di riparazione dei danni e, dunque, di riallocazione del relativo costo, sono chiamati a confrontarsi con i problemi posti dal principio della *privity of contract*, della relatività degli effetti del contratto. Come è evidente, alla base dell'assicurazione privata non può non esservi un negozio di diritto civile, sicché il rapporto che ne nasce è essenzialmente bilaterale, strettamente legato alle pattuizioni definite da assicuratore ed assicurato-danneggiante. Il danneggiato non può che essere terzo rispetto a tale rapporto contrattuale e, di conseguenza, l'efficacia in suo favore delle

clausole contrattualmente stabilite da assicuratore e danneggiante è condizionata a quanto concretamente pattuito dalle parti del contratto di assicurazione. Non è raro, allora, assistere alla paralisi degli effetti di un sistema di tutela del danneggiato puramente negoziale ed alla impossibilità di riparare il pregiudizio subito dal terzo, dal momento che la prassi (in particolare, quella anglosassone) insegna come l'assicuratore, parte negoziale "forte", imponga alla propria controparte una serie di clausole volte proprio a limitare l'efficacia del contratto di assicurazione rispetto ai terzi.

Nei modelli solidaristici fondati sull'assicurazione sociale, invece, questa problematica è assolutamente assente, visto che il rapporto di assicurazione è sottratto alla sfera dell'autonomia negoziale, ma predeterminato in via normativa. Nello specifico, il contratto di assicurazione sociale trova la propria fonte, genetica e regolamentare, nella legge stessa, sicché esso produrrà i propri effetti rispetto ad ogni situazione dannosa prodottasi in connessione alla circolazione automobilistica. La tematica delle clausole limitative della responsabilità dell'assicuratore, dunque, è estranea ai modelli di r.c.a. fondati sulla solidarietà sociale, con conseguente maggiore tutela del danneggiato, vista l'insussistenza di fattispecie non coperte dalla garanzia assicurativa, e dello stesso danneggiante-assicurato, che non rischia di veder ricadere direttamente nella propria sfera giuridica determinate voci di danno.

D'altro canto, gli ordinamenti che hanno optato per un modello di responsabilità civile automobilistica fondato su assicurazioni private devono confrontarsi anche con il rischio dell'insolvenza degli assicuratori, che essendo società private non possono che rispondere soltanto nei limiti della propria consistenza patrimoniale. Dinanzi a tale problematica del dissesto finanziario dell'assicuratore che gli impedisce l'adempimento delle proprie obbligazioni, la soluzione sarebbe potuta essere quella di allocare il danno direttamente al danneggiante oppure, come pure fu proposto da alcune correnti di pensiero statunitensi, di far gravare il costo dell'incidente direttamente sul danneggiato. Ad ogni modo, la risposta elaborata dagli ordinamenti nazionali è stata diversa e si è tentato di porre rimedio

all'insolvenza dell'assicuratore attraverso il meccanismo dei Fondi di garanzia, garanti sussidiari della realizzazione dell'interesse del danneggiato. Ebbene, anche la problematica dell'insolvenza dell'assicuratore non è praticamente proponibile rispetto ai sistemi fondati sul meccanismo dell'assicurazione sociale, dal momento che dovendo quest'ultima essere amministrata da persone giuridiche di diritto pubblico non espone gli assicurati ed i danneggiati a questo rischio, neppure in periodi di crisi economica.

6. Proprio il rapporto tra assicurazione ed illecito civile, dunque, l'interrelazione profonda che esiste tra gli stessi nel settore della r.c.a. muta radicalmente funzione, trasforma la stessa struttura della responsabilità civile e "costringe" il sistema a tendere verso modelli fondati sulla solidarietà sociale.

Si assiste, evidentemente non soltanto nel campo della responsabilità civile automobilistica, ad una progressiva massificazione e conseguente spersonalizzazione delle voci di danno: ciò ha comportato sovente la parallela moltiplicazione delle regole di responsabilità, caratterizzate da funzioni sociali differenti e spesso addirittura contrastanti. Questa progressiva evoluzione, come è noto, ha condotto la dottrina a fare riferimento non più di *alla* "responsabilità", ma *alle* "responsabilità", seguendo quella scuola di pensiero che vorrebbe la "morte" delle categorie generali, dalla proprietà alla famiglia.

Ad ogni modo, per quanto concerne lo *specificum* della responsabilità civile ed, in particolare, quella automobilistica, il progressivo collegamento dell'obbligazione di risarcimento a meccanismi assicurativi obbligatori ed, in alcuni casi, a sistemi di sicurezza sociale evidenzia la volontà dei legislatori nazionali di offrire al danneggiato uno stabile patrimonio di riferimento rispetto al quale soddisfare le proprie pretese alla integrale riparazione dei danni subiti attraverso l'imputazione del rischio e del relativo costo al soggetto che economicamente appare meglio in grado di ammortizzare lo stesso, che sia lo Stato o l'assicuratore privato.

La chiara volontà delle diverse realtà nazionali occidentali, rappresentata lì dal legislatore lì dalle corti, è quella di non lasciare “*alcun danno senza riparazione*”, anche a costo di sacrificare i presupposti astratti di cui alla regola generale dell’illecito aquiliano, e di allocare, perciò, le pretese risarcitorie sempre in capo al soggetto che si presume essere economicamente più forte (*id est*, più solvibile). In altre parole, gli ordinamenti moderni hanno sancito la prevalenza del “diritto alla riparazione” rispetto all’obbligo risarcitorio del colpevole: attraverso modelli che tendono sempre più alla *Social Security*, la garanzia assicurativa e gli altri strumenti di sicurezza sociale volta per volta elaborati neutralizzano la fattispecie delittuale nelle sue conseguenze civilistiche e finiscono per riparare indifferentemente qualunque conseguenza dannosa prodottasi in connessione con l’incidente, anche quelle subite dallo stesso danneggiante.

Il modello della responsabilità civile *tout court* e della assicurazione privata contro i terzi, fondato sulle canoniche regole della colpevolezza del danneggiante-assicurato, sul principio della relatività degli effetti del contratto e sul presupposto dell’assenza di *negligence* in capo al danneggiato-terzo, pur presentandosi quale una sorta di correttivo del sistema tradizionale della *Lex Aquilia* nella prospettiva del *favor victimae*, lascia poco alla volta il campo ai meccanismi riparatori fondati sulla solidarietà sociale.

Secondo questo nuovo paradigma, l’assicurazione sociale ripara tutti i pregiudizi prodottisi in capo ai protagonisti dell’incidente in modo diretto ed incondizionato, per il solo fatto che il danno si è verificato e in maniera assolutamente indipendente da ogni riflessione circa i ruoli e le situazioni di responsabilità. L’ente assicuratore, di natura pubblicistica, che fa da garante e cui è normativamente imputato l’obbligo risarcitorio, allora, è tenuto ad indennizzare automaticamente ogni vittima per il pregiudizio subito in connessione alla circolazione automobilistica, a prescindere dalle modalità di condotta del danneggiante e della vittima.

In tal senso, il meccanismo della assicurazione sociale rappresenta la necessaria e naturale evoluzione dei sistemi fondati sull’assicurazione privata obbligatoria o su forme di indennizzo diretto, poiché esso risolve il

problema dell'imputazione e della ripartizione dei pregiudizi in via preventiva ed automatica, senza alcun riguardo per il fatto causativo del danno, ma in proporzione alle conseguenze negative prodotte in capo al danneggiato. Ma, si badi bene, un modello di indennizzo automatico, quale è quello fondato sulla solidarietà sociale, non è concepibile, neppure astrattamente, senza la contemporanea elaborazione di un sistema di garanzia collettiva che, come visto, ripartisca proporzionalmente gli oneri dell'incidente tra coloro che sono coinvolti nel processo di esposizione al rischio o, in generale, tra tutti i consociati.

7. Ed allora, trascorrendo dall'angolo visuale della responsabilità civile automobilistica per discorrere di responsabilità civile *tout court*, è possibile riprendere le parole di quel giurista che, seguendo queste ultime evoluzioni dell'istituto, assisteva all'arricchirsi della «commedia della responsabilità civile» di inedite vicende che ne modificano la struttura e la funzione e che, anche grazie alle nuove fattispecie di imputazione dei danni, è alla costante ricerca di un moderno e più equilibrato assetto sistematico.

Come avvertito dalla più accorta dottrina, in tutti gli ordinamenti della *Western Legal Tradition* al declino della responsabilità civile individuale, fondata sulla colpevolezza del danneggiante, fa da contro altare l'individuazione di nuovi modelli e frontiere dell'istituto, non più inquadrabili nei tradizionali compiti ad essa affidati di sanzione e prevenzione dei comportamenti dei consociati. D'altro canto, persino la stessa funzione di riparazione, inscindibilmente connaturata all'istituto, è posta in discussione insieme ai suoi connotati essenziali, quali la logica corrispettiva, retributiva ed individualistica di fattispecie basate sulla negligenza del danneggiante e la bilateralità del rapporto. Questo processo di svalutazione degli elementi fondanti dei meccanismi riparatori canonici della responsabilità civile è comunque funzionale alla realizzazione degli interessi del danneggiato, ma con un mutamento di prospettiva ed un progressivo avvicinamento ai sistemi fondati *tout court* sulla solidarietà sociale.

È facile richiamare, ancora una volta, le ultime tendenze dell'illecito civile: ridimensionamento del ruolo della colpa, emancipazione dai tradizionali sistemi di imputazione, proliferazione e valorizzazione delle responsabilità speciali in chiave marcatamente oggettiva, compiuta elaborazione della nozione di rischio d'impresa, rottura della bilateralità del rapporto in accoglimento di istanze personalistiche e di controllo sociale, utilizzazione di sistemi di canalizzazione dei *torts*, allargamento dell'area dell'assicurazione obbligatoria e via enumerando.

La responsabilità civile, la *Law of Torts*, almeno nella sua accezione tradizionale, tutta impostata in chiave individuale, pare non trovare più spazio in tutti quei settori ove la massificazione dei rischi e dei conseguenti danni ne hanno reso il meccanismo di funzionamento assolutamente antieconomico, dal momento che comporta, senza garanzia di effettiva riparazione dei danni prodottisi nel sistema, esorbitanti costi aggiuntivi di amministrazione, connessi *in primis* alle spese giudiziarie: non si pensi soltanto alla r.c.a., ma, ad esempio, anche al fiorire di giurisprudenza in tema di *product liability*.

Un modello generalizzato di *Social Security*, allora, permetterebbe, almeno in questi settori delicati, di garantire la riparazione integrale di tutti i pregiudizi prodottisi, indipendentemente dal ruolo assunto da ciascun protagonista della fattispecie concreta, distribuendo le perdite - *rectius*, allocando efficacemente i *costs* effettivi - entro un vasto raggio della società civile.

Eppure, assicurazione sociale e responsabilità civile (e, con essa, l'assicurazione privata) non sono realtà giuridiche che si escludono a vicenda, sebbene, come osservato acutamente da Castronovo, si pongano talvolta quali «*due metà che non riescono a fare un intero*». In tal senso, sarebbe certamente da escludere qualsivoglia soluzione che volesse la convivenza, nel medesimo sistema, di due forme giuridiche (assicurazione sociale e responsabilità civile, appunto) entrambe in grado di far conseguire autonomamente al danneggiato la riparazione dell'intero pregiudizio patito.

In prospettiva evolutiva, riprendendo le parole di Fleming, più ragionevole, probabilmente, potrebbe essere un sistema «*a due scalini*»,

dove si pone un limite massimo per gli indennizzi *no fault*, affidati a piani di sicurezza sociale, ma è consentito il ricorso ai *torts* per tutti i danni supplementari: è questa la filosofia ispiratrice di molti dei piani di *compensation* contemporanei elaborati in materia di incidenti stradali.

In ogni caso, qualunque sia la prospettiva teorica prescelta, è indubbio che la scelta radicale e repentina di un sistema di sicurezza sociale non è concretamente realizzabile in alcun modello giuridico senza la contemporanea maturazione di una serie di precondizioni economiche, culturali e sociali. In tal senso, il passaggio dalla *Tort Liability* alla *Social Security* non può non prevedere una serie di tappe intermedie ove i due modelli convivono ed in cui la sfera della responsabilità civile viene progressivamente erosa dall'assicurazione sociale sino alla loro fusione in un sistema unitario, accompagnata da razionali piani di *compensation*.

Parrebbe forse questa la strada prescelta, sebbene con pigrizia e non poca discontinuità, anche dall'ordinamento italiano che, nel lungo percorso che conduce dall'assioma jheringhiano secondo cui non esiste riparazione senza colpa alla sicurezza sociale, sta attraversando lunghe e confuse fasi di valorizzazione di figure di *Strict Liability* e di allargamento dei confini dell'assicurazione obbligatoria.

Il recente Codice delle assicurazioni indica questa direzione, con la riconferma, tra l'altro, dell'obbligo legale a contrarre, seppur adattato al nuovo quadro di liberalizzazione tariffaria. Esso viene ribadito proprio sulla scorta della necessità di garantire effettività alla funzione sociale della assicurazione r.c.a., rifiutando modelli altrove invalsi, come quello olandese della *bad company*, *id est* di una compagnia che gestisce a parte i rischi indesiderati, o come quelli francese e spagnolo, dove sono le imprese a sopportare i costi per determinate categorie di rischi, ma ciò con una gestione separata e non invasiva. A questi dati certi si è aggiunto il meccanismo dell'indennizzo diretto, indicato quale "soluzione ideale" per risolvere tutti i mali del settore. Già l'Antitrust aveva sottolineato la non occasionalità del rapporto tra impresa di assicurazioni e cliente ed, in tal senso, la vittima del sinistro si trova nella duplice (e quantomai difficile) veste di cliente e danneggiato, dal momento che nel meccanismo

dell'indennizzo diretto la compagnia assicuratrice di quest'ultimo opera quale mandataria rispetto alla assicuratrice del danneggiante.

Eppure, di là dalle soluzioni contingenti e di passaggio, l'ostacolo reale che impedisce, in Italia come in altri ordinamenti giuridici, la realizzazione di un effettivo sistema di assicurazione sociale che neutralizzi il costo degli incidenti stradali è legato alla tradizionale assenza di trasparenza nella gestione delle assicurazioni pubbliche, all'eccessiva burocratizzazione che consegue all'intervento statale ed al distorto paternalismo che spesso accompagna tali interventi. Ne deriva, allora, che un modello, quale quello della *Social Security*, fondato su istanze pubblicistiche e solidaristiche, che in astratto si pone certamente come il più efficiente, anche in termini di *Law and Economics*, appaia in concreto di difficilissima attuazione quando posto dinanzi ai limiti culturali che da sempre affliggono i soggetti preposti al funzionamento delle istituzioni pubbliche.