

1.1. La Costituzione Italiana

Nel momento in cui è stata programmata la realizzazione di un *“Manuale pratico di infortunistica stradale”*, interpellando alcuni autori per avere indicazioni sugli argomenti da trattare, l'ordine dei medesimi, gli approfondimenti necessari in ogni settore giuridico e tecnico della materia, non si è potuto non evidenziare come un manuale siffatto dovesse necessariamente iniziare da una seppur sommaria indicazione dei cosiddetti *“principi fondamentali”* del diritto applicabili, lumeggiando le *fonti normative* alle quali deve necessariamente ispirarsi ogni materia implicante regole giuridiche e tecniche, pur collegate con gli aspetti relativi all'infortunistica stradale.

Diamo quindi uno sguardo, per quanto sintetico, alle **fonti normative** del nostro diritto, per la successiva applicazione di tali principi fondamentali alla materia che ci interessa (e miglior comprensione della stessa).

Principi fondamentali che, troppo spesso, nell'applicazione concreta, soprattutto negli ultimi decenni, non sono stati sempre rispettati in maniera completa: nella prassi quotidiana (legislativa, giurisprudenziale, pragmatica, ecc.), per ragioni collegate da un lato ad approssimazioni comportamentali e, dall'altro, per soddisfare interessi non sempre coincidenti con i fondamentali diritti del cittadino, abbiamo dovuto osservare comportamenti che non hanno costituito e non costituiscono effettiva applicazione dei principi fondamentali sopra richiamati.

La prima fonte normativa, senza dubbio la più importante, è la **Costituzione Italiana**, promulgata con effetto dall'1/1/1948, costituita da 139 articoli più 18 disposizioni transitorie.

La Costituzione Italiana, sia perché fissa principi fondamentali e, comunque, disciplina principalmente gli organi superiori del Paese, ha avuto ben poche modifiche in questi molti decenni di applicazione. Inoltre la modifica della Costituzione (per la sua gravità ed importanza) richiede un procedimento particolare in sede parlamentare, con maggioranze talmente elevate che, spesso, le iniziative volte alla modifica di alcuni articoli della Costituzione cadono nel nulla, appunto per la difficoltà di ottenere in sede parlamentare le maggioranze assolute (due terzi degli elettori) richieste nella duplice approvazione da parte di ogni ramo del Parlamento.

Tralasciamo ogni discussione relativa alle critiche mosse ad alcuni principi costituzionali. Come era logico aspettarci, ai molti che continuano ad affermare la validità della Carta Costituzionale, si contrappongono voci (peraltro minoritarie, in verità) di critica alla Costituzione, ritenuta frutto dei tempi in cui è nata (siamo nei primi anni successivi alla seconda guerra mondiale e alla nascita della Repubblica, dopo un secolo di monarchia). In realtà le critiche non hanno fino ad oggi sortito risultati importanti, se non una riforma (in corso) per l'abrogazione del sistema bicamerale perfetto, onde pervenire ad una normativa costituzionale che prevede, nella sostanza, una sola camera con funzioni legislative (la Camera dei deputati), mentre la seconda (Senato, con un numero di senatori ridotto a cento) dovrebbe avere funzioni parzialmente diverse. La riforma in corso porterebbe (se approvata definitivamente) alla modifica di ben 49 articoli della Costituzione, riordinando completamente il Senato, l'organizzazione del Parlamento e il Titolo V relativo alla disciplina delle regioni. Il futuro Senato sarebbe costituito da cento senatori, di cui 74 consiglieri regionali, 21 sindaci e 5 di nomina da parte del Presidente della Repubblica. Il procedimento di formazione delle leggi sarebbe diverso. Le leggi di rango costituzionale, il referendum, la legge elettorale, i trattati con l'Unio-

ne Europea restano bicamerali. Le altre leggi sono approvate dalla Camera dei deputati, che poi le trasmette al Senato, che può proporre (ma a maggioranza assoluta) modifiche del testo, rimandandolo alla Camera, che peraltro ha il potere di pronunciarsi in via definitiva.

A prescindere da tali discussioni e tali fermenti, per quello che può interessare la nostra materia esistono nella Carta Costituzionale alcune norme che proclamano e statuiscono *principi fondamentali concernenti diritti dell'uomo, difficilmente discutibili*.

Ci riferiamo soprattutto ai primi articoli della Costituzione e cioè a quelli che, interessando in particolare la materia di cui ci occupiamo, stabiliscono i cardini sui quali costruire i diritti fondamentali del cittadino italiano.

Si tratta, in verità, di diritti pressoché "naturali", sotto un certo profilo e difficilmente negabili da uno Stato che si professa veramente e modernamente democratico e che vuole superare le ingiustizie, le disuguaglianze, le prevaricazioni sociali e comunque tutti gli atteggiamenti che, nella storia, hanno dimostrato di negare i valori della persona umana.

Nella primissima parte della Costituzione (art. 1-12) abbiamo i cosiddetti "**Principi fondamentali**", tra i quali dobbiamo subito ricordare quelli affermati dagli artt. 2 e 3.

Con l'**art. 2**, la Costituzione riconosce e garantisce i diritti inviolabili dell'uomo, sia come singolo, sia nelle formazioni sociali, ove si svolge la sua personalità e richiedono l'adempimento dei doveri inderogabili di solidarietà politica, economica e sociale.

Per il successivo **art. 3** tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono uguali davanti alla legge, senza distinzione di sesso, razza, lingua, religione, opinioni politiche, condizioni personali e sociali.

Il secondo comma dello stesso art. 3 dichiara che è compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale che, limitando di fatto la libertà e uguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del paese.

Le due norme appena citate sono quelle che più frequentemente vengono richiamate allorché si richiede un giudizio di costituzionalità su una legge. Gli artt. 2 e 3 della Costituzione, stabilendo dei principi di uguaglianza dei cittadini, nonché l'esistenza di diritti inviolabili dell'uomo, costituiscono cardini sui quali costruire una normativa sempre in linea con i principi costituzionali e comunque i principi più importanti del nostro ordinamento.

Poi abbiamo l'**art. 4**, della Costituzione, che riconosce a tutti i cittadini il diritto al lavoro, obbligando lo Stato a promuovere le condizioni che rendono effettivo questo diritto: esso costituisce principio importante nella nostra materia, soprattutto allorché passeremo alla parte speciale, nella quale ci si occuperà del sistema risarcitorio italiano, delle problematiche relative, delle applicazioni giurisprudenziali di tali principi, ecc.

L'**art. 10** costituisce norma anch'essa basilare: l'ordinamento giuridico italiano si conforma alle norme del **diritto internazionale** generalmente riconosciute. Non si dimentichi che, all'epoca in cui è stata discussa ed è entrata in vigore la Carta Costituzionale Italiana non era ancora neppure immaginata la successiva realizzazione della Unione Europea e quindi la nascita della normativa europeistica (e cioè del Diritto Comunitario), cui tutti gli stati aderenti (e prima di tutto l'Italia, che è tra i paesi fondatori della medesima) devono adeguare i propri sistemi legislativi e normativi.

Oggi, a distanza di decenni non parliamo più soltanto di norme di diritto internazionale, ma dobbiamo parlare soprattutto di norme di **diritto comunitario**, che vanno obbligatoria-

mente recepite dagli Stati aderenti alla Comunità Europea e quindi vanno applicate immediatamente anche dall'Italia.

Passando alla **prima parte** della Costituzione (quella che concerne i **"Diritti e doveri dei cittadini"**), per quello che interessa questo volume abbiamo una norma fondamentale, che è quella **dell'art. 24**: "tutti possono agire in giudizio per la tutela dei propri diritti e interessi legittimi".

Cui segue l'affermazione secondo cui la difesa è diritto inviolabile in ogni stato e grado del procedimento. Sono assicurati ai non abbienti, con appositi istituti, i mezzi per agire e difendersi davanti ad ogni giurisdizione. La legge determina le "condizioni e i modi per la riparazione degli errori giudiziari".

Anche questo è un punto fermo richiamato nelle questioni di costituzionalità di molte norme di nuovo conio. L'art. 24 viene infatti richiamato di frequente nelle ordinanze di rimessione delle questioni di costituzionalità alla Corte di Costituzionale, appunto perché si verifica la non frequente pubblicazione anche di norme di legge che non garantiscono la perfetta parità della tutela dei diritti tra varie categorie di cittadini.

Anche **l'art. 27** della Carta Costituzionale è importante ai nostri fini. Esso afferma che "la responsabilità penale è personale" e che "l'imputato non è considerato colpevole sino alla condanna definitiva". Pertanto l'attività penalmente illecita svolta da organismi, società, imprese, enti privati o pubblici, va imputata solo a chi rappresenti od operi in concreto per i medesimi. Mentre delle obbligazioni civilistiche (risarcitorie, restitutorie o di altro genere) risponderanno sempre e comunque anche gli enti predetti.

Nel successivo **Titolo II della Carta Costituzionale**, nella materia dei **"rapporti etico-sociali"** abbiamo un altro importante articolo, che è **il 32**: "la Repubblica tutela la salute come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività e garantisce cure gratuite agli indigenti. Nessuno può essere obbligato a un determinato trattamento sanitario se non per disposizioni di legge. La legge non può in nessun caso violare i limiti imposti dal rispetto della persona umana".

Si tratta di una norma molto significativa nella materia che trattiamo, poiché, al di là delle questioni riguardanti i danni materiali ai veicoli, molto frequentemente abbiamo problematiche conseguenti alla lesioni fisiche subite dalle persone, quando non ne derivi addirittura la morte.

La norma è di particolare importanza nell'affermazione del diritto alla salute in ogni caso di lesione del medesimo e nella tutela dell'integrità fisica.

Nel **Titolo III della Carta Costituzionale** si affrontano e si disciplinano i diritti concernenti i **rapporti economici**: anche tali diritti sono di particolare interesse per la nostra materia (soprattutto allorché si debba affrontare i frequentissimi discorsi concernenti la determinazione dei risarcimenti dei danni) e quindi abbiamo l'affermazione di alcuni importanti principi.

Per **l'art. 35** la Repubblica "tutela il lavoro in tutte le sue forme e applicazioni". La nozione di "lavoratori" l'abbiamo già vista in precedenza, propugnata dal comma II dell'art. 3, allorché abbiamo commentato la norma che afferma la pari dignità sociale e l'uguaglianza davanti alla legge di tutti i cittadini, senza distinzioni di alcun genere. La norma in particolare prevede che la Repubblica debba rimuovere tutti gli ostacoli che possano impedire il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese. Ricordiamo inoltre che **l'art. 1** della Costituzione stabilisce che l'Italia è una Repubblica democratica fondata sul **lavoro**; e aggiunge che la so-

vrantità appartiene al **popolo**, che la esercita nelle forme e nei limiti della Costituzione: “popolo” e “lavoro” sono parole sintomaticamente ricorrenti nella Carta Costituzionale.

Al successivo **art. 36** si afferma che “il **lavoratore** ha diritto ad una retribuzione proporzionata alla quantità e qualità del suo lavoro e in ogni caso sufficiente ad assicurare a se e alla famiglia una esistenza libera e dignitosa”.

Anche questo è un principio fondamentale in materia di risarcimento danni, poiché è la parametrizzazione concreta dell'entità risarcitoria in tante fattispecie.

Per l'**art. 37** si afferma (finalmente, nella storia!) che “**la donna lavoratrice** ha gli stessi diritti e, a parità di lavoro, le stesse retribuzioni che spettano al lavoratore”.

Per l'**art. 38** si prevede la tutela dei cittadini allorché abbiano delle inabilità al lavoro o siano sprovvisti dei mezzi necessari per vivere. Norma anche questa molto importante allorché, in sede risarcitoria, si debbano determinare delle entità da riconoscersi al danneggiato.

La necessariamente riassuntiva panoramica della Costituzione italiana, con l'evidenziazione dei cardini affermati dalla medesima, certamente fondamentali ai fini della materia di cui ci occupiamo, può concludersi con tali ultime considerazioni. Senza dimenticare (ma lo abbiamo già sottolineato) che i principi fondamentali posti dalla nostra Carta Costituzionale debbono sempre essere rispettati nella normativa “secondaria” che il legislatore adotta in ogni materia e soprattutto nelle materie che concernono i diritti dell'individuo e la loro regolamentazione.

1.2. Trattati e Direttive comunitarie

Abbiamo già accennato, nel precedente paragrafo, alle modifiche intervenute nella nostra normativa a seguito della istituzione della Comunità Economica Europea – CEE (per effetto di trasformazione dalla Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio, prima istituzione comunitaria costituita).

Gli Stati che inizialmente partecipavano all'Unione Europea, quindi gli Stati fondatori di tale comunità giuridica, sono stati sei, tra cui l'Italia. I sei paesi fondatori della Unione Europea erano i seguenti: Francia, Germania, Italia, Lussemburgo, Belgio e Paesi Bassi.

In seguito la Unione Europea si è allargata fino a comprendere (con gli ultimi ingressi avvenuti recentemente) ben 28 stati. Altri “premono” alle porte per entrare nella Comunità Europea, tra cui (ad esempio) la Turchia; mentre sono rimasti fuori dalla Comunità Europea stati importanti, tra cui, in primis, la Norvegia, ma soprattutto la Svizzera: il tradizionale, secolare, indipendentismo della Svizzera si è rivelato anche in questa occasione determinante nelle scelte politiche.

Con l'avvento della Comunità Europea è iniziata la proliferazione di norme che naturalmente si impongono ai singoli Stati appartenenti alla comunità.

E poi vi sono le cosiddette “**direttive comunitarie**” che hanno un valore anch'esse vincolanti per gli Stati aderenti.

La Comunità Europea ha dedicato alla assicurazione della responsabilità civile n. 6 direttive, comunemente indicate con numeri ordinali crescenti.

La cosiddetta **prima direttiva R.C.A.** è del 24/4/1972 ed ha introdotto l'obbligo dell'assicurazione per tutti gli stati membri e soppresso il controllo della sussistenza dell'assicurazione alla frontiera per i veicoli provenienti dagli stati membri.

Peraltro l'Italia aveva già dato attuazione alla assicurazione obbligatoria dei veicoli con la L. n. 990/1969 (entrata in vigore nel 1971), ragion per cui tale direttiva non ha ricevuto una formale attuazione nel nostro paese.

La cosiddetta **seconda direttiva R.C.A.** è del 30/12/1983: ha esteso la portata dell'assicurazione obbligando gli stati membri a prevedere la copertura anche dei trasportati che fossero prossimi congiunti dell'assicurato, imponendo di introdurre norme che limitassero l'opponibilità al terzo danneggiato, da parte dell'assicuratore, dell'eccezione fondata sul contratto. Ha introdotto inoltre un massimale minimo uguale in tutti gli Stati membri.

Con la **terza direttiva R.C.A.** (che è del 14/5/1990) è stato imposto agli Stati membri di prevedere l'estensione della copertura assicurativa a qualsiasi passeggero dei veicoli diverso dal conducente, nonché ai danni causati dall'assicurato in qualsiasi paese della Unione Europea. Tale direttiva ha affrontato per la prima volta anche il problema dei danni causati da veicoli rubati. Tale direttiva ha avuto attuazione con la L. 19/2/1992 n. 142.

La **quarta direttiva R.C.A.** (che è del 2000: la direttiva 2000/26/CE) ha inteso conseguire l'obiettivo di agevolare la liquidazione dei danni causati da sinistri avvenuti in uno stato membro diverso da quello dove la vittima abitualmente risiede, prevedendo l'obbligo per gli Stati di introdurre la figura del mandatario per la liquidazione dei sinistri; l'azione diretta del danneggiato nei confronti dell'assicuratore del responsabile; la fissazione di un termine di tre mesi per la formulazione delle offerte risarcitorie o di un rifiuto motivato. Tale direttiva è stata recepita col D.L.vo n. 190 del 30/6/2003.

La **quinta direttiva R.C.A.** (che è dell'11/5/2005) ha modificato le quattro direttive precedenti rafforzando la tutela del trasportato, limitando le eccezioni opponibili dall'assicuratore al terzo danneggiato, dettando la misura minima dei massimali e stabilendo che tale misura debba essere periodicamente aggiornata. Tale direttiva ha avuto in sostanza attuazione solo col D.L.vo 6/11/2007, n. 198.

Abbiamo poi la **sesta ed l'ultima direttiva R.C.A.** che è del 16/9/2009, che ha abrogato le precedenti cinque direttive fondendole in una specie di testo unico comunitario sull'assicurazione R.C.A. In pratica il diritto comunitario ha perseguito negli anni l'intento di assicurare sempre e comunque il risarcimento alle vittime attraverso **alcune linee direttrici** che possono essere riassunte come segue:

- garantire l'indennizzo sia nel caso di sinistri avvenuti nel paese di residenza della vittima, sia nel caso di sinistri avvenuti in paesi membri, attraverso la soppressione del controllo di frontiera sull'esistenza dell'assicurazione, l'estensione obbligatoria della copertura ai sinistri causati dall'assicurato in qualsiasi paese membro dell'Unione, e la previsione di organismi specifici tenuti al pagamento nel caso di copertura assicurativa del responsabile;

- rendere il più possibile autonomo il rapporto tra assicuratore e danneggiato rispetto a quello tra assicuratore ed assicurato, attraverso la progressiva riduzione delle eccezioni opponibili al terzo danneggiato;

- rafforzare in particolare la tutela delle vittime attraverso il divieto di escludere dai benefici delle assicurazioni talune vittime, a causa dell'esistenza di un legame di parentela con la persona responsabile del sinistro, come pure nel caso di utilizzo non autorizzato del veicolo; nonché attraverso la fissazione di massimali minimi.

Prima di concludere questa parte della trattazione aggiungiamo che sono **frequenti i casi in cui il legislatore nazionale non adegua il proprio ordinamento alle direttive comunitarie.**

La questione ha suscitato ovviamente problemi da risolvere. A lungo si è dissertato sulla teoria secondo la quale il singolo cittadino potrebbe far valere comunque un diritto al risarcimento nei confronti del paese membro, allorché è inadempiente alle direttive comunitarie.

Il dibattito relativo all'ampiezza del risarcimento, di fronte alle ipotesi di ammettere il risarcimento non solo dei diritti soggettivi ma anche degli interessi legittimi, lesi da comportamento inadempiente tenuto dalla legislazione naturale, è stato intenso. Dopo varie pronunzie contrastanti, nel 1991 la Corte di Giustizia delle Comunità Europee ha pronunciato una sentenza che può considerarsi determinante nella materia, indicando le condizioni per stabilire la configurabilità della cosiddetta responsabilità civile dello Stato di fronte al mancato adeguamento della normativa interna alle disposizioni degli organi comunitari. In tale occasione infatti si è stabilito che, per poter ottenere un risarcimento del danno, è necessario che il risultato prescritto dalla direttiva implichi l'attribuzione di diritti a favore dei singoli e che il contenuto della direttiva possa essere individuato sulla base delle disposizioni della direttiva stessa.

Infine è stato precisato che occorre anche un nesso di causalità tra violazione dell'obbligo a carico dello Stato e il danno subito dal soggetto leso.

In presenza di tali condizioni la Corte di Giustizia ha ritenuto che esiste un vero e proprio diritto al risarcimento, fondato sui principi generali del diritto comunitario, inteso quale insieme di norme dettate al fine di rendere uniformi gli ordinamenti nazionali dei paesi membri.

In conclusione è stata riconosciuta, a favore dei cittadini europei, la titolarità di veri e propri diritti che nascono dalle istituzioni e dall'ordinamento comunitario, attribuendo ai cittadini dei paesi membri della Comunità Europea lo specifico diritto in base al quale lo Stato di appartenenza deve recepire la normativa comunitaria: ove così non fosse, sarebbe inficiata la tutela dei diritti riconosciuti, se i singoli cittadini non avessero la possibilità di ottenere un risarcimento o i loro diritti fossero stati lesi da una violazione del diritto comunitario imputabile allo Stato membro.

Ciò comporterebbe anche la possibilità di una condanna dello Stato membro al risarcimento del danno derivante al cittadino dal mancato adeguamento dell'ordinamento nazionale ai principi comunitari; e ciò sulla base **dell'art. 5 del Trattato della Comunità Europea** in virtù del quale gli Stati aderenti alla Comunità sono tenuti ad adottare le misure di carattere generale o particolare, atte ad assicurare l'esecuzione degli obblighi derivanti dalla partecipazione alla Comunità Europea.

In seguito altre sentenze della Corte di Giustizia hanno fatto applicazione di tale principio estendendolo ad ogni atto comunitario che fosse in grado di costituire diritti a favore dei cittadini.

Naturalmente l'entità del danno risarcibile è rimessa alla discrezionalità del giudice. La Corte Europea non ha stabilito parametri in materia di danno risarcibile nel caso di inadempienza degli Stati nel dare attuazione alla normativa comunitaria. Ogni Giudice nazionale è quindi libero di accertare l'esistenza di un danno e di quantificarlo in relazione alla fattispecie concreta.

In linea di diritto si reputa che sia applicabile, nella legislazione italiana, l'art. 2043 c.c., che prevede la responsabilità derivante da qualunque comportamento colposo o doloso che abbia provocato danni alla persona.

Tale comportamento può essere appunto anche quello del paese di appartenenza del cittadino, che non abbia ottemperato all'obbligo di uniformarsi alla normativa comunitaria.

1.3. Il Codice Civile

Una delle più importanti fonti normative nell'ambito della cosiddetta infortunistica stradale è certamente il Codice Civile.

È un complesso di norme che nascono nel 1942, e che costituiscono un sistema articolato che disciplina le attività, le azioni, i momenti essenziali del cittadino quasi in ogni sua manifestazione od espressione.

Il Codice Civile è costituito da 2969 articoli, che nel tempo sono stati in gran parte modificati; altri articoli sono stati aggiunti ad integrazione o parziale modifica di varie norme. Inoltre alla normativa codicistica si riallacciano molte altre disposizioni di leggi speciali.

Il Codice Civile si suddivide in **sei libri**, ciascuno dei quali tratta un argomento fondamentale. Peraltro il complesso codicistico è preceduto dalle cosiddette "**disposizioni sulla legge in generale**" che parla, al primo capo, delle fonti del diritto e, al secondo, dell'applicazione della legge in generale".

La collocazione di tali disposizioni sulla legge in generale nello stesso Codice Civile (e prima delle articolazioni del medesimo) costituisce una scelta del legislatore abbastanza importante.

Ed è importante rammentare che, nel capo relativo alle fonti del diritto, si precisa che la **gerarchia delle fonti** è la seguente: innanzi tutto abbiamo le **leggi**, poi abbiamo i **regolamenti**, e quindi gli **usi** (essendo scomparse le norme corporative che nella prima formulazione del Codice Civile venivano dopo i regolamenti e prima degli usi).

È importante anche il secondo capo delle disposizioni sulla legge, cioè quello che concerne l'applicazione della legge.

All'art. 10 si prevede che le leggi e i regolamenti divengano obbligatori al quindicesimo giorno successivo a quello della loro pubblicazione, salvo disposizioni diverse.

All'art. 11 si prevede che la legge non disponga che per l'avvenire e non può avere effetto retroattivo.

L'art. 12 è basilare nello stabilire i principi in materia di **interpretazione della legge**.

La norma prevede che, nell'applicare la legge, "non si può ad essa attribuire altro senso che quello fatto palese dal significato proprio delle parole secondo la connessione di esse e dall'intenzione del legislatore". Al II° comma, si prevede che in mancanza di una precisa disposizione relativa ad una controversia, si debba avere riguardo alle "disposizioni che regolano casi simili o materie analoghe". E se rimane ancora spazio a dubbi, "si decide secondo i principi generali dell'ordinamento giuridico dello Stato".

È importante anche **l'art. 15**, che dichiara che le leggi non sono abrogate che da leggi posteriori, per dichiarazione espressa del legislatore o per incompatibilità tra le nuove disposizioni e le precedenti o perché la nuova legge regola l'intera materia già regolata dalla legge anteriore.

Infine abbiamo **l'art. 16** per il quale "lo straniero è ammesso a godere dei diritti civili attribuiti al cittadino a condizioni di reciprocità e salve le disposizioni contenute in leggi speciali".

Dicevamo che gli articoli del Codice Civile sono suddivisi in sei libri. Il primo disciplina "le persone e la famiglia"; il secondo riguarda le successioni (e comprende anche la disciplina delle donazioni). Il terzo libro concerne la proprietà e gli altri diritti reali (superficie, enfiteusi, uso, usufrutto, abitazione, servitù). Il quarto libro riguarda le obbligazioni, sia quelle derivanti da contratto sia quelle derivanti da fatti illeciti e quindi cosiddette "aquiliane" (dalla Lex Aqui-

lia romana, che riguardava appunto le responsabilità derivanti da fatti illeciti). Il quinto libro è quello che disciplina la materia del lavoro in generale (e naturalmente comprende anche tutte le norme che riguardano le aziende commerciali, le società, i consorzi).

Infine abbiamo il libro sesto che concerne la tutela dei diritti: si occupa della responsabilità patrimoniale, delle cause di prelazione, dei privilegi, della prescrizione e della decadenza dei diritti.

In relazione alla materia che ci interessa valgono molte parti della normativa che sopra abbiamo ricordato e quindi sia le disposizioni sulla legge in generale, sia, in particolare, ciò che è disciplinato dal quarto libro del Codice Civile e cioè dal libro delle obbligazioni. Tra le obbligazioni, abbiamo la classificazione di base e cioè obbligazioni derivanti da accordi contrattuali e obbligazioni nate da cause diverse, in particolare da comportamenti illeciti o illegittimi.

Nella materia della **infortunistica stradale** abbiamo certamente degli aspetti di natura contrattuale (rapporti assicurativi, ad esempio, ovvero rapporti contrattuali per effetto di contratti di trasporto, di persone o cose, ed altro). Ma la materia dell'infortunistica stradale trova ampio spazio nella disciplina delle **obbligazioni da fatto illecito** (disciplinate dal titolo nono del libro quarto predetto), e quindi negli articoli, di fondamentale importanza, a partire dal 2043 e fino al 2059, del Codice Civile.

La nostra materia naturalmente è disciplinata in maniera importante anche dal Codice delle Assicurazioni private di cui parleremo più avanti e necessariamente dal Codice della Strada di cui parleremo in un successivo paragrafo.

Invece la materia concernente i principi generali della responsabilità civile verrà trattata nel successivo secondo capitolo.

1.4. Il Codice delle Assicurazioni private e relativi decreti attuativi

Per completare le fonti normative nella materia della infortunistica stradale non si può certo prescindere dall'importanza che riveste il Codice delle Assicurazioni private (e naturalmente i relativi decreti attuativi).

L'assicurazione obbligatoria derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti è nata con la L. 24/12/1969 n. 990 (che ha subito anche successive modifiche con varie leggi), entrata in vigore nel 1971.

Prima di tale legge, non esisteva alcuna obbligatorietà di assicurazione per quanto riguarda la circolazione veicolare e di quella dei natanti.

Per le vittime dei sinistri stradali è stato un momento storico, importantissimo, quello dell'entrata in vigore della legge suddetta. Per la prima volta si stabiliva l'obbligo dell'assicurazione di responsabilità civile a carico dei proprietari e quindi anche dei conducenti dei veicoli e, sempre per la prima volta, veniva introdotto un Fondo di Garanzia per le vittime della strada, nel caso di incidenti causati da veicoli rimasti sconosciuti oppure privi di copertura assicurativa, ovvero assicurati con compagnie messe in liquidazione coatta amministrativa per effetto della loro insolvenza.

L'assicurazione diventava obbligatoria per tutti gli automobilisti e veniva introdotta la **possibilità di agire direttamente da parte del danneggiato o dell'infornuto, nei confronti della compagnia di assicurazione del responsabile dell'investimento** (art. 18). Veniva introdotta an-

che la possibilità di avere una eventuale “**provvisoria**” (art. 24) e cioè l’anticipazione di una quota dei danni subiti, in presenza di condizioni di necessità o di urgenza.

Per l’**art. 22** il danneggiato doveva far precedere l’avvio dell’azione risarcitoria nei confronti della compagnia di assicurazione del responsabile civile, dall’invio di una specifica richiesta di danno con raccomandata r.r.

L’azione civile risarcitoria poteva iniziarsi solo 60 giorni dopo tale raccomandata, per consentire alla compagnia uno “*spatium deliberandi*” necessario per istruire la pratica e formulare proposte risarcitorie.

Interessante rilevare che tale normativa del Codice delle Assicurazioni della responsabilità civile automobilistica, applicava, per quanto riguarda l’entità dei risarcimenti da riconoscere, le norme codicistiche (ovviamente anche quelle regolamentari o di altra natura), valide in tutti i settori del risarcimento del danno. Ma avveniva che, col passare degli anni, soprattutto da parte delle compagnie di assicurazione, si evidenziavano difficoltà nel risarcire i danni con l’utilizzo dei parametri tradizionali della giurisprudenza e del diritto, ma soprattutto si cercava di introdurre disposizioni atte a ridurre le possibilità di comportamenti fraudolenti nei confronti delle compagnie. Ciò sia per quanto concerne la possibilità di creare sinistri del tutto inventati, sia sotto il profilo del rischio di “gonfiare” i sinistri da risarcire e in particolare delle lesioni da indennizzare.

Successive modifiche a tale normativa sono state quindi introdotte dal D.L. 23/12/1976 n. 857 (convertito con modifiche nella L. 23/2/1977 n. 39); nonché col D.L. 26/9/1978 n. 576, convertito con modificazioni nella L. 24/11/1978 n. 738.

E poi ci sono state altre disposizioni di legge che hanno inciso sulla determinazione quantitativa delle conseguenze lesive derivanti dagli incidenti stradali, soprattutto nella quantificazione delle piccole invalidità permanenti.

Stante un’importante modifica normativa nella nostra materia è stata introdotta dalla L. 5/3/2011 n. 57. In particolare l’art. 5 di tale legge ha introdotto le tabelle per la quantificazione dei postumi cosiddetti micropermanenti (cioè sino a 9 punti percentuali di invalidità).

Siamo ovviamente in materia di danno biologico.

Tale art. 5 è stato poi espressamente abrogato dall’art. 354 del Nuovo Codice delle Assicurazioni (D.L.vo 7/9/2005 n. 209), entrato in vigore l’1/1/2006 (v. infra) sostituito dall’art. 139 di tale codice.

L’art. 139 del Nuovo Codice delle Assicurazioni ha introdotto un meccanismo di liquidazione del risarcimento basato su una tabella predisposta con Decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro della Salute, ecc.: tabella aggiornata periodicamente secondo gli indici ISTAT, con decreto emanato annualmente dal Ministero dello Sviluppo Economico.

Va anche aggiunto che l’art. 139 del Nuovo Codice delle Assicurazioni Private è stato a sua volta modificato, successivamente, dal D.L. n. 1/2012, convertito con modificazioni della L. n. 27/2012 finalizzato a ridurre le “truffe assicurative” e ad arginare i costi dei risarcimenti: secondo tale norma (di cui ci occuperemo però in una successiva parte di questo volume) non possono dar luogo a risarcimenti le microlesioni “che non siano suscettibile di accertamento clinico, strumentale obiettivo”.

Ce ne occuperemo in seguito più diffusamente stante l’importanza di tale argomento nella nostra materia.

Siamo così giunti al **nuovo Codice delle Assicurazioni private** e cioè al D.L.vo 7/9/2005 n. 209, che (come abbiamo già visto) ha riformato completamente la materia assicurativa, concernente la circolazione veicolare.

Ne parleremo più diffusamente in seguito. In questa sede ci limitiamo ad anticipare che la nuova normativa ha inteso disciplinare, in particolare, alcuni aspetti della materia, quali ad esempio, la definizione del danno biologico, l'introduzione del cosiddetto "risarcimento diretto", una nuova disciplina degli obblighi del Fondo di Garanzia, una normativa anche per quanto riguarda i sinistri provocati da veicoli stazionanti in Italia ma immatricolati in Stati esteri, ed altro, come meglio vedremo successivamente nelle parti specifiche di questa trattazione.

1.5. Il Codice della Strada

Naturalmente ogni riferimento al "vecchio" Codice della Strada emanato col testo unico del 15/6/1959 n. 393 sarebbe del tutto pleonastico.

Anche perché il Codice della Strada "nuovo", quello che ha sostituito tale precedente testo unico e cioè il **D.L.vo 30/4/1992 n. 285** (denominato "Nuovo Codice della Strada"), pur essendo decisamente più recente (ma ha pur sempre la sua anzianità di servizio!) è stato oggetto di molte modifiche nel corso di tutti gli anni della sua vigenza.

Della necessità di un nuovo testo normativo disciplinante le norme della circolazione stradale, dei veicoli, caratteristiche dei medesimi, contravvenzioni, ecc., ve ne era sicuramente bisogno.

Oltre tutto le esigenze circolatorie e la densità dei veicoli, a partire dall'anno del primo Codice della Strada (Testo Unico del giugno 1959), in poi, sono mutate radicalmente. Di qui l'approvazione del Nuovo Codice della Strada che, tuttavia, ha avuto, già in questi molti anni di esistenza, modifiche parziali, continue, quasi annuali!

È sostanzialmente inutile ripercorrere tutte le modifiche che il Nuovo Codice della Strada ha subito a partire dal 1992 e cioè dalla sua entrata in vigore fino ad oggi.

Per non andare troppo indietro, è sufficiente menzionare i continui ritocchi in aumento delle sanzioni; la disciplina delle cinture di sicurezza che è stata modificata per ovvi motivi, fino a comprendere anche quelle relative alla collocazione di seggiolini speciali per i bambini (anche per effetto della direttiva della Commissione Europea 27/2/14 n. 2014/37/UE). Da ultimo, il divieto di fumare in auto (seppure soltanto quando si è in presenza di donna incinta o di minori); la disciplina del nuovo esame per la patente di guida; e soprattutto l'introduzione del **nuovo reato di omicidio stradale**, e di **lesioni gravi e gravissime stradali**, anche se solo parzialmente facente parte della disciplina codicistica della strada, essendo stato introdotto come recente modifica al Codice Penale (artt. 589 bis e 590 bis c.p.).

Il testo del cosiddetto "Nuovo Codice della Strada" contiene 240 articoli, con parecchie modifiche, come abbiamo visto, con l'aggiunta di ulteriori comma e di ulteriori articoli bis, ter o altro; è suddiviso in sei parti, dette "titoli".

Titolo 1: disposizioni generali, Titolo 2: della costruzione e tutela delle strade; Titolo 3: dei veicoli. Titolo 4: guida dei veicoli e conduzione degli animali; titolo 5: norme di comportamento e Titolo 6: degli illeciti previsti dal presente Codice e delle relative sanzioni.

Prima di concludere il capitolo non possiamo non sottolineare come il Codice della Strada, oggetto di continui interventi normativi e modificativi da parte del legislatore, si sia trasformato, in molte parti in una confusa sovrapposizione di norme, spesso non coordinate e

comunque di frequente difficile lettura; come ad esempio in materia di guida di veicoli sotto l'effetto di uso di bevande alcoliche (art. 186) ovvero di uso di sostanze stupefacenti (art. 187). Tra le norme più discutibili vi è senza dubbio quella della recente depenalizzazione del reato di guida senza patente. È stato trasformato in semplice illecito amministrativo, con conseguente applicazione di sola sanzione amministrativa. Probabilmente, tenuto conto della tipologia di conducenti che commettono tale infrazione (in genere persone dalle ben modeste disponibilità economiche) una sanzione penale sarebbe stata preferibile alla sanzione pecuniaria, anche se, poi, in concreto, le sanzioni penali "modeste" di fatto non vengono mai applicate, per effetto di tutti i benefici applicabili in tali casi; ma costituiscono pur sempre dei "precedenti".

Il Nuovo Codice della Strada e la normativa successiva hanno incrementato l'utilizzo di strumenti per prevenire gli eccessi di velocità e per costringere i conducenti a mantenerla entro limiti di maggiore sicurezza. In caso diverso, cioè superando i limiti accertati anche con strumenti di controllo della velocità, si incorre in sanzioni economiche piuttosto pesanti e, soprattutto, nella decurtazione di punteggio sulla patente, col rischio di successiva sospensione della stessa.

Rimane ancora irrisolto il problema dei numerosi stranieri che circolano con veicoli (anch'essi stranieri) nel territorio italiano e che possono più facilmente trasgredire ai limiti di velocità (così favorendo anche gravi incidenti), senza poter essere sanzionati economicamente dagli strumenti di controllo della velocità stessa (autovelox, tutor).

Sono problemi che probabilmente potranno trovare una sede appropriata nelle norme comunitarie ovvero negli accordi tra paesi diversi, anche per lo scambio dei dati, per la contestazione delle contravvenzioni stradali, per l'esecuzione delle sanzioni anche economiche, ecc.; ma che al momento non hanno trovato alcuna soluzione concreta.

Ultima annotazione prima di passare al successivo argomento.

Il comma 3 dell'art. 204/bis del Nuovo Codice della Strada, prevedeva addirittura che per ricorrere al Giudice di Pace, avverso una contravvenzione, doveva essere versata una cauzione pari alla metà del massimo della sanzione! Fortunatamente la Corte Costituzionale, con la sentenza 8/4/2004, n. 114, ha eliminato tale balzello, palesemente illegittimo.

Per ricorrere avverso le contravvenzioni stradali, esistono due strade, e cioè il ricorso al Prefetto, ovvero il ricorso al Giudice di Pace (ne parleremo al successivo Capitolo 4).

1.6. Il Regolamento di esecuzione ed attuazione del Codice della Strada

Prima di concludere questo primo capitolo ricordiamo anche l'esistenza del cosiddetto Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada.

È un "congerie" di articoli (complessivamente sono ben 408, seguiti da varie appendici), che, divisi in sette titoli, disciplinano in maniera più articolata e precisa molte disposizioni più generiche esistenti nel Codice della Strada.

Dopo il primo titolo, che indica alcune disposizioni generali (contenente definizioni e classificazioni varie, relativamente alle strade, alla circolazione, ai veicoli eccezionali, ai servizi di Polizia Stradale), si passa al titolo secondo che concerne la costruzione e tutela delle strade.

Si disciplina l'attività di tutela delle strade, le fasce di rispetto, l'effettuazione di opere e cantieri sulle strade, la pubblicità sulle strade e sui veicoli che le percorrono, la segnaletica in generale, sia quella verticale che quella orizzontale, le tipologie dei segnali stradali, le caratteristiche specifiche dei veicoli, alcune norme di comportamento; e si disciplinano, in analisi, gli illeciti previsti dal Codice della Strada e le relative sanzioni.