

Ar2



Vai al contenuto multimediale

Elisa Bortolazzi

Profili penali dell'omicidio stradale





Aracne editrice

www.aracneeditrice.it
info@aracneeditrice.it

Copyright © MMXVIII
Gioacchino Onorati editore S.r.l. – unipersonale

www.gioacchinoonoratieditore.it
info@gioacchinoonoratieditore.it

via Vittorio Veneto, 20
00020 Canterano (RM)
(06) 4551463

ISBN 978-88-255-1625-8

*I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,
di riproduzione e di adattamento anche parziale,
con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.*

*Non sono assolutamente consentite le fotocopie
senza il permesso scritto dell'Editore.*

I edizione: giugno 2018

*A Stefano ed Enrico
con profonda stima e riconoscenza*

Un grazie di vero cuore a coloro che mi hanno trasmesso la passione per il Diritto.

Essere colpevole significa già essere responsabile dell'azione compiuta e delle relative conseguenze.

G. CASSANITI MASTROJENI,
Associazione Italiana Familiari Vittime della
Strada, inaugurazione Anno Giudiziario 2015.

Indice

13 *Premessa*

23 *Introduzione*

27 **Capitolo I**

Il dolo

1.1. Breve introduzione storica sul dolo, 27 – 1.2. Caratteristiche del dolo deducibili dalla parte generale del Codice Penale, 28 – 1.3. La definizione normativa del dolo, 30 – 1.4. Le teorie rappresentative e quelle volitive, 36 – 1.5. Oggetto del dolo, 42 – 1.6. L'oggetto del dolo nelle differenti tipologie dolose, 48 – 1.7. La rilevanza delle qualifiche soggettive nel dolo, 52 – 1.8. Lo stato di dubbio, 53 – 1.9. Il tentativo nel dolo, 53 – 1.10. Le differenti tipologie dolose, 54 – 1.11. L'intensità del dolo, 63 – 1.12. Il dolo intenzionale, 63 – 1.13. Il dolo diretto, 64 – 1.14. Il dolo nel soggetto non imputabile, 66 – 1.15. Il valore dell'offesa nell'illecito doloso, 66 – 1.16. L'accertamento del dolo, 68 – 1.17. Dolo e colpa, 72 – Conclusioni, 72.

75 **Capitolo II**

La colpa

2.1. Breve introduzione storica sul concetto di colpa, 75 – 2.2. Le caratteristiche della colpa estrapolabili dal Codice Penale, 77 – 2.3. La definizione normativa della colpa, 79 – 2.4. Le teorie che contribuiscono alla definizione normativa della colpa, 82 – 2.5. Gli elementi costitutivi della fattispecie colposa, 84 – 2.6. Le differenti tipologie della colpa, 86 – 2.7. Colpa Generica e colpa specifica, 90 – 2.8. Accertamento della regola cautelare, 95 – 2.9. Un soggetto può essere chiamato a rispondere per una violazione commessa da un terzo?, 104 – 2.10. Homo eiusdem conditionis et professionis, 105 – 2.11. Il principio di affidamento, 111 – 2.12. Il grado della colpa, 114 – 2.13. La colpa nei reati omissivi, 116 – 2.14. Le scusanti nei reati colposi, 117 – 2.15. La forza maggiore e il caso fortuito nei reati colposi, 119 – 2.16. Il concorso di azioni colpose, 120 – 2.17. Il principio di correlazione tra accusa e sentenza, 123.

125 **Capitolo III**

Dolo eventuale e colpa cosciente

3.1. Introduzione storica sulla figura del dolo eventuale, 125 – 3.2. Le teorie dalle quali origina la figura del dolo eventuale, 127 – 3.3. Definizione di dolo eventuale, 129 – 3.4. L'accertamento del dolo eventuale, 131 – 3.5. Colpa cosciente, 134 – 3.6. Il dolo eventuale e il tentativo, 137 – 3.7. Il rapporto tra lo stato di dubbio e il dolo eventuale, 138 – 3.8. Dolo eventuale e colpa cosciente, quale discriminare?, 139 – 3.9. Considerazioni generali, 163 – 3.10. Dolo e colpa nelle condotte rivolte all'altrui incolumità, 164 – 3.11. Il dolo e la colpa nei sinistri stradali, 164 – 3.12. Il discrimine tra il dolo

eventuale e la colpa aggravata dall'evento nei sinistri stradali, 167 – 3.13. Guida in stato di ebbrezza e dolo eventuale, 168 – 3.14. Dolo eventuale e responsabilità civile assicurativa, 171 – 3.15. Omissione di soccorso e dolo eventuale, 173 – 3.16. I reati di falso in materia di circolazione stradale ed il dolo eventuale, 175 – 3.17. Dolo eventuale e competizioni clandestine su strada e gare di velocità, 177 – 3.18. Guida senza patente e dolo eventuale, 179 – Conclusioni, 182.

183 Capitolo IV

L'omicidio stradale

4.1. Introduzione storica all'omicidio, 183 – 4.2. L'omicidio doloso, 184 – 4.3. Omicidio doloso e dolo eventuale, 185 – 4.4. Introduzione economico-sociale ai sinistri stradali, 187 – 4.5. L'omicidio stradale una riforma assolutamente necessaria?, 188 – 4.6. L'omicidio stradale, 205 – 4.6.1 Il conducente professionale in stato di ebbrezza media, 213 – 4.6.2. Il conducente non professionale in stato di ebbrezza media, 215 – 4.6.3. Le manovre di guida pericolose, 217 – 4.6.4. Le circostanze speciali, 220 – 4.6.5. Gli eventi plurimi, 225 – 4.6.6. Il regime della prescrizione, 226 – 4.6.7. Lesioni personali stradali, 227 – 4.6.8. Il computo delle circostanze, 231 – 4.6.9. L'arresto in flagranza di reato, 231 – 4.6.10. La revoca della patente di guida, 233 – 4.7. Il discrimine tra il dolo eventuale e la colpa cosciente nell'omicidio stradale, 239.

247 Capitolo V

Il risarcimento del danno

5.1. Breve introduzione storica sul risarcimento del danno, 247 – 5.2. Il principio indennitario, 250 – 5.3. Il danno patrimoniale, 253 – 5.4. Il danno ai veicoli, 255 – 5.5. Danno da fermo tecnico, 258 – 5.6. Il danno patrimoniale per incapacità di lavoro, 263 – 5.7. Le micropermanenti, 271 – 5.8. Il danno patrimoniale indiretto, 274 – 5.9. Il danno alla persona in Europa e l'impatto sulla assicurazione, 275 – 5.10. Il danno non patrimoniale, 277 – 5.11. Il danno biologico, 281 – 5.12. La liquidazione del danno morale, 285 – 5.13. Il danno esistenziale e la sua liquidazione, 286 – 5.14. Il danno tanatologico, 288 – 5.15. Il danno biologico terminale, 292 – 5.16. Il danno parentale, 293.

299 Capitolo VI

La responsabilità civile automobilistica

6.1. Breve introduzione storica alla responsabilità civile automobilistica, 299 – 6.2. La responsabilità civile automobilistica, 301 – 6.3. Il contratto di assicurazione, 321 – 6.4. I procedimenti da attuare per ottenere il risarcimento del danno, 333 – 6.5. La constatazione amichevole, 339 – 6.6. Risarcimento diretto, 340 – 6.7. L'azione diretta del danneggiato, 345 – 6.8. Limiti al risarcimento, 347 – 6.9. La procedura di risarcimento in favore del terzo trasportato, 348.

353 Capitolo VII

Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada

7.1. Breve introduzione storica sul Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada, 353 – 7.2. Le fattispecie risarcibili dal Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada, 354 – 7.3. Il sinistro cagionato da un veicolo o un natante non identificato (il c.d. pirata della strada), 355 – 7.4. Il sinistro cagionato da veicolo o natante sprovvisto di

regolare copertura obbligatoria assicurativa della circolazione, 363 – 7.5. Il sinistro cagionato da veicolo circolante *prohibente domino*, 369.

375 *Considerazioni conclusive*

391 *Bibliografia*

395 *Sitografia*

Premessa

Il presente lavoro ha lo scopo di analizzare le condotte dolose e colpose concernenti l'ambito della circolazione stradale e come questo fenomeno abbia ripercussioni sul profilo sia assicurativo che risarcitorio, indennitario del risarcimento del danno patrimoniale e non patrimoniale.

Il dolo si manifesta quando vi è la coscienza e la volontà da parte del soggetto agente di realizzare la condotta criminosa tipizzata nella fattispecie incriminatrice. Ed è ritenuto il criterio ordinario di imputazione della responsabilità penale e personale, ai sensi dell'articolo 43 del Codice Penale, ed, inoltre, è anche la forma più grave di colpevolezza. La dottrina ha creato e riconosciuto tre tipologie di dolo: dolo diretto, dolo intenzionale e dolo indiretto ovvero eventuale. Un minimo comun denominatore tra di essi, può essere trovato nei coefficienti psichici della rappresentazione e della volontà, l'intensità dei quali dà origine alle differenti tipologie.

Il *dolo intenzionale* si ha quando il soggetto agente mira proprio alla realizzazione del fatto illecito contenuto nella norma penale, il suo scopo è la concretizzazione dell'evento bandito dal legislatore, in tal caso massima è la componente volitiva mentre minore sarà quella rappresentativa. Il dolo diretto invece si concretizza quando l'azione posta in essere dall'ipotetico reo non ha come obiettivo direttamente la realizzazione dell'evento dannoso sancito nel disposto codicistico, ma è un passaggio, per così dire, obbligato per ottenere ciò che desidera. In tale situazione, il soggetto agente si rappresenta con estrema probabilità la realizzazione del fatto dannoso e prosegue, comunque nella sua azione, qui si può dire che il coefficiente volitivo è minore mentre maggiore sarà quello rappresentativo, rispetto alla figura vista in precedenza. Il *dolo eventuale*, invece, si concreta quando il presunto reo desidera fortemente realizzare, mediante la propria condotta, un determinato risultato accettando, addirittura, le conseguenze lesive che il proprio agire

può comportare; si può affermare che il presunto colpevole, dopo aver effettuato un bilanciamento tra le conseguenze di cui può beneficiare compiendo l'azione che desidera e gli effetti negativi che deve scontare per averla realizzata; decide comunque di agire "costi quello che costi", allora si può sostenere che il compimento dell'azione è suffragato dal dolo eventuale. La figura del dolo eventuale è oggetto di dibattito sia in dottrina che in giurisprudenza, per la sua mancata definizione unanime, tant'è vero che non risulta nemmeno codificata. Il dolo, a qualunque categoria appartenga, deve sempre essere accertato dall'Autorità Giudiziaria, non può mai essere in *re ipsa*, vi sono solo degli indici sintomatici che possono agevolare l'attività di accertamento, a titolo di esempio si possono menzionare: i rapporti tra la vittima e il soggetto agente, le modalità con le quali è stato posto in essere il fatto delittuoso, il movente e la vita pregressa del presunto colpevole.

Agli antipodi del dolo può essere collocata la colpa che si configura quando il soggetto agente, destinatario di una regola cautelare, la viola con imprudenza, negligenza oppure imperizia. Chiaramente non è sufficiente la mera violazione per muovere un rimprovero basato su una responsabilità colposa, è necessario che l'Autorità Giudiziaria accerti *ex ante* che la regola fosse conoscibile dal soggetto agente antecedentemente alla realizzazione della condotta e che la norma abbia proprio l'obiettivo di evitare il comportamento realizzato dal soggetto mediante il comportamento alternativo lecito. La colpa, ai sensi dell'articolo 43 del Codice Penale, può essere intesa quale criterio di imputazione della responsabilità eccezionale poiché è lo stesso legislatore che la prevede solo per determinate categorie di reati: i delitti contro la vita, contro l'incolumità individuale e quella pubblica. La ratio di tale scelta è di non far divenire la colpa criterio di imputazione ordinario, alla pari del dolo, onde evitare di anticipare eccessivamente la soglia punitiva e, di conseguenza, snaturare il senso e l'obiettivo della responsabilità colposa. È possibile distinguere due tipologie di condotta colposa: *colpa incosciente* e *colpa cosciente* o altrimenti detta *colpa aggravata dalla previsione dell'evento*. La prima si concretizza quando il presunto colpevole non si rende conto che la sua condotta sta violando una regola cautelare ovvero sta tenendo un comportamento imprudente, negligente ovvero imperito data la situazione concreta; la colpa cosciente, invece, si sostanzia nella consapevolezza, da parte del soggetto agente, di stare violando una regola cautelare e, solamente per un istante, pensa che realizzando quella condotta si pone in contrasto con essa,

ma, poi abbandona tale presentimento e, confidando nelle proprie abilità e capacità, pensa che l'evento dannoso non si realizzerà.

Per quanto concerne il discrimine tra il dolo eventuale e la colpa cosciente si sono avvicinate nel tempo differenti teorie che, a tutt'oggi, non sono ancora state in grado di porre fine al dibattito giurisprudenziale e dottrinale sul tema. Tra le opinioni giuridiche principali si possono annoverare: *le formule di Frank* dalle quali si evince che il soggetto agisce con dolo eventuale se dopo aver bilanciato il rischio tra il beneficio che trae dalla realizzazione della condotta criminosa e le conseguenze sfavorevoli che potrebbero derivarne dal realizzare ugualmente l'azione delittuosa "costi quello che costi" e vi è la certezza che avrebbe agito comunque anche se avesse conosciuto con certezza la realizzazione del fatto illecito. Vi è, invece, colpa cosciente quando il soggetto agente, dopo aver compiuto il medesimo bilanciamento, ovvero se si fosse concretamente raffigurato la concretizzazione del fatto enucleato nella fattispecie penale, avrebbe desistito dall'agire perché avrebbe cagionato, se stesso, più pericoli che benefici. Tali formule non reggono perché richiedono all'Autorità Giudiziaria un accertamento eccessivamente introspettivo nei confronti del presunto colpevole e addirittura psicologico senza fornire alla prima i mezzi e le competenze idonee e alla seconda le necessarie garanzie difensive. Altra teoria avanzata è quella della *probabilità* ovvero della *possibilità*: ricorre la prima quando il presunto reo percepisce l'evento derivante dalla propria condotta illecita come meramente probabile e, solo per questo, il suo comportamento rientrerebbe nel novero del dolo eventuale; si ha la seconda quando il soggetto agente, ponendo in essere la condotta coincidente con una fattispecie incriminatrice, prevede solo come possibile l'evento dannoso che può concretizzarsi quale risultato di quest'ultima. Nemmeno tale teoria può dirsi accettabile perché non è chiaro il discrimine tra possibilità e probabilità, non si sa se la distinzione si debba basare su leggi scientifiche che, comunque non garantiscono il cento per cento dell'affidabilità o altro. Quella del *consenso* che concepisce la distinzione tra colpa cosciente e dolo eventuale sulla circostanza che nella seconda fattispecie vi è un consenso ulteriore da parte del soggetto agente al verificarsi dell'evento, che invece difetta nella colpa con previsione. Questa teoria non può essere apprezzata in quanto il discrimine si basa su un atteggiamento psicologico interiore di difficilissimo accertamento giudiziale. L'ultima teoria degna di menzione è quella proposta da *Canestrari* il quale concepisce il dolo eventuale come una

struttura costituita da tre livelli: il rischio che il soggetto agente decide di assumere, se il rischio è assumibile dall'uomo medio allora si è nell'ambito della colpa con previsione dell'evento, se invece il rischio non può neppure essere preso in considerazione dall'*homo* medio *eiusdem condicionis et professionis*, allora questo è il campo del dolo eventuale. Il secondo livello è quello della rappresentazione: il soggetto agente si deve rappresentare la realizzazione dell'evento quale possibile conseguenza della propria condotta; ed il terzo consiste, invece, nell'accettazione dell'evento e non del rischio da parte del presunto colpevole. Tale teoria ha il pregio di richiamare elementi concreti percepibili dall'uomo medio per l'appunto, permettendogli, così, di riuscire a comprendere da sé quando il suo comportamento nel concretizzare una condotta delittuosa è ascrivibile al novero della colpa con previsione dell'evento ovvero a quello del dolo eventuale. Ciò nonostante tale tesi non ha ancora trovato un riscontro unanime al punto da potersi ritenere superato il dibattito. Per quanto concerne l'ambito della circolazione stradale, il Supremo Organo Giudicante non ha ancora individuato una tesi univoca sulla quale basare la distinzione in esame, la giurisprudenza delle origini si rifaceva alle formule di Frank, per poi abbandonare tale tesi e condividere quello della accettazione del consenso interiore, oggi si è avuto un ritorno al passato e spesso si ritrova applicata la prima delle formule menzionate. Anche l'applicazione della responsabilità colposa ovvero di quella eventuale in relazione alla verifica dei sinistri stradali, non è ancora stata definita attraverso criteri univoci dalla giurisprudenza al punto che casi simili, alle volte, vengono risolti in favore della più grave forma di colpevolezza, altre volte vengono decisi applicando quella meno grave. Probabilmente questo avviene in relazione anche al sentire sociale, quando infatti questo è crescente, in misura maggiore gli Organi Giudicanti sentono il bisogno di inasprire le pene, se invece minore è l'allarmismo della collettività minore è anche la severità dei trattamenti sanzionatori. Sulla spinta dell'influsso sociale, mediatico e giuridico il legislatore ha deciso di introdurre un nuovo reato, con la legge numero 41 del 2016: l'omicidio stradale, disciplinato dagli articoli 589 bis e 590 bis del Codice Penale, un reato autonomo graduato su tre varianti: l'ipotesi base è quella quando la morte sia stata causata dalla violazione di una regola cautelare racchiusa nel Codice della Strada e la pena prevista va dai due ai sette anni; la seconda variante prevede una pena sanzionatoria dagli otto

ai dodici anni all'automobilista che provoca la morte di una persona sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o in stato di ebbrezza grave (1,5 grammi su litro); l'ultima variante prevede un trattamento sanzionatorio dai cinque ai dieci anni se l'omicida è in stato di ebbrezza più lieve rispetto al caso precedente (maggiore di 0,8 grammi su litro) o abbia causato sinistri stradali dopo aver posto in essere condotte pericolose. Nel caso in cui l'automobilista provochi la morte di più persone ovvero il decesso di una e lesioni, anche lievi oppure lievissime, di un'altra persona o più persone, il limite editale massimo di pena è di diciotto anni. La novella in esame prevede la possibilità dell'arresto in flagranza oltre che nei casi previsti dal Codice di Procedura Penale, anche nel caso in cui il conducente abbia prestato soccorso e si sia fermato ovvero nel caso in cui si sia dato alla fuga. Tale circostanza comporta un aumento di pena da un terzo sino a due terzi: in ogni caso l'aumento non potrà mai essere inferiore a cinque anni per l'omicidio e a tre anni di reclusione per le lesioni. Per quanto concerne le lesioni stradali l'ipotesi base rimane invariata allo stato antecedente alla riforma; vi è un aggravio del trattamento sanzionatorio se il guidatore è sotto l'effetto di alcool ovvero di sostanze stupefacenti. Se l'automobilista cagiona lesioni gravi e si trova in stato di ubriachezza grave la pena è da tre a cinque anni mentre la forbice editale sale dai quattro ai sette anni per le lesioni gravissime. Se il conducente si trova in stato di ebbrezza lieve o se ha provocato la verifica del sinistro stradale mediante la concretizzazione di condotte pericolose la reclusione prevista è da un anno a sei mesi per le lesioni gravi e da due a quattro anni per quelle gravissime. L'ipotesi più grave concernente il reato di omicidio stradale è quella che si applica ai camionisti, agli autisti degli autobus e, in generale, a tutti coloro che conducono mezzi pesanti. In questo è previsto un aumento di pena anche per ebbrezza lieve. In generale è prevista una diminuzione di pena quando il sinistro stradale si è verificato con il concorso di colpa della vittima o di terzi.

La responsabilità civile automobilistica è stata introdotta in Italia con la legge numero 990 del 1969 per dare esecuzione ad una direttiva europea in ambito della circolazione stradale.

Per quanto concerne la polizza assicurativa, ai sensi dell'articolo 1882 del Codice Civile, l'elemento principale è il pagamento del premio concepito quale corrispettivo del rischio di sinistrosità; proprio sulla possibile verifica dell'evento lesivo occorre dare menzione delle due teorie seguenti: la prima concepisce la figura contrattuale

quale un rapporto basato sull'aleatorietà per cui l'assicurato paga il premio ma non sa riceverà la controprestazione (l'indennizzo), dipende se si verificherà l'evento lesivo dedotto dal contratto. Tale opinione è minoritaria sia in dottrina che in giurisprudenza ed assimila la polizza assicurativa ad un contratto di scommesse ma differiscono tra loro perché per la stipula della prima è necessario l'esistenza di un rischio reale.

L'obbligo della stipulazione della polizza assicurativa grava in capo ai soggetti proprietari di veicoli ovvero natanti a motore circolanti su pubbliche vie, esclusi mezzi a rotaie.

Al momento della stipula il futuro assicurato deve fornire tutte le informazioni utili per permettere alla compagnia assicurativa di decidere a quali condizioni concludere il contratto (deve comunque concluderlo conformemente al principio dell'obbligo a contrarre). Se l'assicurato fornisce informazioni false con dolo (volutamente fornisce un dato non veritiero) colpa grave (nonostante abbia la consapevolezza dell'importanza di quel dato per l'assicuratore, glielo fornisce scorretto), il contratto è nullo se l'informazione era determinante del volere della compagnia assicurativa; se invece l'assicuratore eccepisce entro tre mesi dalla scoperta dell'evento lesivo può ottenere l'annullamento del contratto.

Peculiarità in ambito assicurativo è data dall'articolo 2054 del Codice Civile, che disciplina la responsabilità civile derivante dalla circolazione automobilistica e sancisce l'obbligo per il conducente di risarcire il danno cagionato, salvo che non dia la prova di aver fatto tutto il possibile per evitare la concretizzazione dell'evento lesivo. Se il conducente non è proprietario del veicolo, quest'ultimo risponde in solido con il primo, a meno che non adduca la prova che il fatto lesivo si è verificato per cause non imputabili al conducente ovvero non dimostri che la circolazione del veicolo è avvenuta *prominente domino*. Se il sinistro stradale si sostanzia in uno scontro tra veicoli, opera la presunzione del concorso di colpa e il danno è presunto incidente in parti uguali, sul decorso del nesso causale per ogni veicolo.

Il terzo trasportato a titolo di cortesia ha diritto al risarcimento del danno nei confronti del soggetto estraneo responsabile al risarcimento del danno, mentre non può agire nei confronti del trasportante perché si presume che il trasportato, accettando di farsi trasportare, abbia accettato, anche, la possibilità di verifica di un sinistro stradale ed inoltre, l'obiettivo del conducente non è, assolutamente, quello di porre in

pericolo la vita del passeggero, quanto quello di dimostrare la propria riconoscenza nei confronti del primo.

L'assicurato vittima di un sinistro stradale deve darne immediato avviso, entro tre giorni dalla data di verifica dell'evento lesivo, preferibilmente mediante raccomandata con ricevuta di ritorno alla propria compagnia assicurativa e a quella del danneggiato. Il documento deve contenere ogni informazione possibile inerente al sinistro. Il documento in esame può essere sostituito dalla constatazione amichevole: quando non vi sono terzi feriti e nessuno dei conducenti in modo grave si accordano sulla dinamica del sinistro e la sottoscrivono. Entro sessanta giorni per quanto concerne i danni alle cose ovvero novanta giorni se le lesioni riguardano le persone, l'impresa assicuratrice ha l'obbligo di comunicare al danneggiato la propria offerta ovvero la motivazione del rifiuto a proporre un'offerta. Entro quindici giorni l'assicurato deve comunicare il proprio rifiuto o l'accettazione; se non comunica nulla ovvero se rifiuta, nei quindici giorni successivi, la compagnia deve comunque liquidare l'importo ed imputarlo a titolo di risarcimento. Tale procedura è facoltativa ed alternativa a quella tradizionale.

Vi sono situazioni nelle quali l'indennizzo viene corrisposto da una impresa assicurativa designata per il tramite del Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada e questi casi, tassativamente, individuati, ai sensi dell'articolo 283 del Codice delle Assicurazioni Private sono: il veicolo ovvero il natante sprovvisto della copertura assicurativa, il sinistro stradale cagionato da veicolo ovvero natante non identificato, sinistro stradale occorso all'estero, la messa in circolazione del veicolo *prohibente domino* e il veicolo ovvero il natante assicurato presso una compagnia assicurativa in liquidazione coatta amministrativa. In tutte queste circostanze la compagnia assicurativa può esercitare l'azione di regresso nei confronti del responsabile del sinistro, e della sua compagnia assicurativa; se il veicolo circola *prohibente domino* anche il proprietario diviene un litisconsorte necessario se non riesce a dimostrare che la conduzione del veicolo è avvenuta contro la propria volontà e senza il suo consenso, da ciò si deduce che l'impresa assicuratrice può esperire l'azione anche nei suoi confronti. È chiaro che sia nella situazione in cui il danneggiato agisca esercitando l'azione di risarcimento diretto ovvero mediante il Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada, è comunque presente il massimale entro cui indennizzare i danni; ciò risponde alla logica di mantenere solvibili le compagnie assicurative e,

al tempo stesso, dotarle dei mezzi necessari per compiere la funzione solidaristica a cui sono deputate.

Per quanto concerne il risarcimento dei danni, non tutti sono indennizzabili. Una premessa generale è data dal fatto che per tutte le tipologie di danni per le quali si richiede l'indennizzo, il danneggiato deve fornire la prova del diritto che vuole far valere ai sensi dell'articolo 2697 del Codice Civile. I danni possono essere suddivisi, ai sensi degli articoli 2043 e 2059 del Codice Civile, in *patrimoniali e non patrimoniali*. I primi hanno la funzione di ripristinare il patrimonio del danneggiato *ex ante* rispetto alla verifica del sinistro stradale, infatti vengono indennizzate le spese presenti e future che la vittima dovrà sostenere per fronteggiare la situazione creata dalla verifica dell'evento lesivo. Chiaramente non ogni pregiudizio può essere liquidato, occorre che sia conseguentemente e direttamente imputabile alla realizzazione dell'evento, in altre parole, deve avere inciso sul nesso causale. Per quanto concerne i danni patrimoniali in ambito della responsabilità civile automobilistica, rilevanti divengono i pregiudizi inerenti: *il danno da veicoli*: nell'ambito della circolazione stradale è un ambito rischioso, è inevitabile il verificarsi dei sinistri e questo fa sorgere in capo all'assicuratore un'obbligazione risarcitoria il cui valore deve essere coincidente col valore di mercato se il bene non è obsoleto, mentre se si versa in quest'ultima situazione il parametro non sarà più quello del valore di mercato bensì il valore del relitto in quanto è l'unica cosa che rimane del veicolo, ciò avviene per stretta aderenza al principio che il risarcimento non ha la funzione di arricchire chi lo riceve. L'unica eccezione è data dall'automezzo che, pur se obsoleto, necessita comunque di riparazione perché presenta caratteristiche peculiari di non immediata riproducibilità, ad esempio la vettura adibita al trasporto di persone disabili; il danno da fermo tecnico: chi utilizza l'automezzo per lavoro, nell'eventualità che si trovi costretto a doverlo riparare a causa dell'altrui condotta illecita subisce un danno maggiore rispetto al normale proprietario perché per il periodo necessario alla riparazione o noleggia una vettura sostitutiva ovvero non svolge la consueta attività lavorativa, entrambe le situazioni hanno ripercussioni negative sulla capacità reddituale del tassista. Altri danni di natura patrimoniale sono: *l'inabilità temporanea*: la capacità lavorativa specifica del danneggiato è momentaneamente inesistente e, quindi, occorre reintegrare il reddito come se nulla fosse accaduto e all'*inabilità permanente*: la capacità lavorativa

specifica ovvero generica del danneggiato viene meno a seguito delle menomazioni derivanti dal sinistro stradale, in questo caso occorre indennizzare il soggetto per tutta la sua esistenza perché il suo reddito sarà per sempre compromesso. L'invalidità si presta ad un'ulteriore distinzione a seconda che da essa derivino *lesioni di lievi entità* ovvero *lesioni gravi*. Nel primo caso il danneggiato vede, solitamente, modificata solo la capacità lavorativa specifica e non anche quella generica, quindi la percentuale di invalidità è sicuramente minore; nel secondo caso invece ad essere compromessa è l'invalidità generica, di conseguenza, la percentuale di indennizzo sarà maggiore. *Le microlesioni permanenti* si distinguono dall'invalidità perché consistono in menomazioni sopportabili che la vittima deve tollerare in quanto la sua esistenza può proseguire senza pesanti problematiche adattandola lievemente e trovato il giusto equilibrio, il danneggiato comincerà a condurre la propria vita come faceva precedentemente alla verifica dell'evento lesivo. Per quanto riguarda i danni non patrimoniali essi non hanno l'obiettivo di ripristinare il patrimonio del danneggiante impoverito a seguito dell'avvenimento dell'evento lesivo, ma mirano a reintegrare soprattutto *il pretium doloris* cioè la sofferenza del danneggiato ovvero dei prossimi congiunti conseguente al sinistro stradale. Tra i danni principali si annoverano: il *danno biologico* che si concretizza in una lesione dell'integrità psicofisica medicalmente accertabile mediante una perizia medico-legale; il *danno esistenziale*: è la lesione dell'esistenza che si traduce in un peggioramento della qualità della vita unicamente dovuto alla verifica dell'evento lesivo; il *danno morale*: si sostanzia in una sofferenza psichica provata dal danneggiato ovvero dai suoi congiunti a seguito della condotta illecita posta in essere da un terzo; il *danno tanatologico* si realizza mediante la sofferenza provata dalla vittima in attesa di morire perché le lesioni riportate quale conseguenza del sinistro sono tali da non lasciarle altre alternative; ed il *danno biologico terminale* che è di pura creazione giurisprudenziale perché la Cassazione riteneva necessaria, per risarcire il danno biologico, la prova della lucida e conscia agonia da parte della vittima in attesa del venir meno della sua esistenza. Esso si concretizza nel lasso di tempo intercorrente tra la lesione del diritto alla salute e il sopraggiungere della cessazione irreversibile delle funzioni vitali, e si differenzia dal precedente perché, così inteso, permette al danneggiato di acquisire il diritto a risarcimento del danno in un periodo successivo alla verifica dell'evento lesivo ma, al tempo stesso, precedente ri-

spetto al sopraggiungere della morte; ed è proprio tale peculiarità che lo rende trasmissibile agli eredi. Tutti questi danni possono essere risarciti mediante le Tabelle Milanesi ove possibile, altrimenti si ricorre alla valutazione equitativa ad opera dell'Autorità Giudiziaria, ai sensi dell'articolo 1226 del Codice Civile. Menzione a parte, a causa del suo criterio di risarcimento matematico e non tabellare ovvero equitativo, concerne il danno parentale che può essere definito come il dolore che prova il danneggiato a seguito della morte di un congiunto, avendo quale riferimento non solo la sofferenza interiore ma anche le conseguenze economiche che ne derivano.

In conclusione si può evidenziare come il sistema giuridico italiano si stia sempre più evolvendo, in ogni suo ramo, per dare maggiore dignità e valore alla persona quale essere umano che esplica la propria attività sociale, politica, economica e lavorativa all'interno della collettività, anche in settori nei quali il rischio di verificazione dell'evento non potrà mai essere nullo.