

## L' INTERVENTO GIURIDICO NEL TRAFFICO STRADALE IN SPAGNA: LA TENSIONE TRA IL DIRITTO PENALE E QUELLO AMMINISTRATIVO

Gonzalo Quintero Olivares

Professore titolare della Cattedra di Diritto Penale

Per far comprendere a chi si avvia a conoscere la configurazione tecnica dei reati inerenti alla circolazione dei veicoli a motore nel diritto penale spagnolo, occorre indicare che il sistema nella sua complessità, si configura come segue:

1. un gruppo di illeciti penali specificamente riferiti alla circolazione dei veicoli;
2. un ampio repertorio di illeciti amministrativi *che non si differenziano con chiarezza dai reati*;
3. qualche illecito penale “comune”, il cui campo di applicazione è, nella maggioranza dei casi, quello relativo alla morte o alle lesioni per incidenti dovuti alla circolazione;
4. un regime penale specifico per la *responsabilità civile ex delicto*, quando essa ricade sulle assicurazioni

Vediamo separatamente le caratteristiche più importanti di ciascuna di queste norme:

### 1. I reati contro la sicurezza stradale.

Il Codice Penale Spagnolo, in maniera specifica, dedica alcuni concreti reati alla circolazione veicolare. Si tratta dei *reati per pericolosità (al traffico stradale, ndt)* ai quali si aggiungono *gli illeciti complementari*.

Il ricorso ai reati di pericolosità, come tecnica, richiede qualche riflessione in più:

#### 1.1. I reati di pericolosità

Viviamo in un mondo che ha accettato, desiderato, reso necessario e assunto il pericolo quale ambito naturale nel quale si svolge la nostra vita quotidiana, sia che si tratti di circostanze comuni – alimentazione, circolazione di veicoli – sia che ci si addentri in settori concreti quali le costruzioni, la medicina, la produzione industriale e il

suo impatto sull'ambiente, ecc. In una società così configurata e, soprattutto, abituata o educata, si può formulare la domanda relativa alla funzione *protettiva* che ci si aspetta che il diritto penale compia.

Non c'è da meravigliarsi che dai settori più critici o meno ingenui della nostra scienza si denunci la contraddizione che c'è tra il modello di sviluppo capitalista, che in questi tempi si lancia verso il neoliberalismo più crudo con la distruzione sistematica dello stato sociale e che assume questo pericolo quale prezzo necessario (e la sua concreta applicazione in azioni fa sí che queste si stimino adeguate) per una determinata concezione del progresso, e la ipocrita promessa dei legislatori di accrescere la tutela dei beni giuridici che periscono prima, come sono, ed è solo un esempio, la protezione dell'ambiente o delle risorse naturali.

I cittadini possono notare una certa contraddizione tra l'impulso e lo sviluppo di attività pericolose e la pretesa a censurare penalmente il pericolo.

I reati di pericolosità, si dice, sono il frutto di una necessità dei nostri tempi. Attraverso di essi si intende anticipare la protezione e l'intervento del diritto penale al momento quando c'è la possibilità di un danno a beni giuridici di notevole importanza, pericolosità che a sua volta si basa su una prognosi legata all'esperienza nonchè in relazione alla gravità del rischio che questa esperienza insegna; i reati di pericolosità si strutturano con una vicinanza più o meno prossima alla gravità delle conseguenze, e così da parte della scienza penale sono differenziati tra il pericolo *astratto o concettuale* e il pericolo *imminente, effettivo o concreto*<sup>1</sup>.

È conveniente, nonostante ciò, evitare la semplice identificazione tra la tecnica legislativa (pericolo astratto o concreto) e la gravità dei beni in gioco, come se la scelta per la struttura del reato di pericolosità in astratto corrispondesse a una maggiore gravità. Non è così, sebbene così si dica, ma tutto ciò dipende dalle decisioni del legislatore che non sono solo il frutto di valutazioni sul bene (quanto è maggiore l'importanza di questo, minore è il margine di prova contraria, e per tanto, segue la dichiarazione di pericolosità

---

<sup>1</sup> Il concetto di pericolosità che il Diritto utilizza non è unico ne' comune a tutti i casi, ma dipende dal senso della concreta tipologia di ingiustizia che vi appare associata. La nozione più estesa definisce pericolosità – nell'ambito giuridico-penale - la rilevante possibilità che si produca un risultato *quale normale conseguenza di un determinato atto o situazione*; nei singoli casi concreti nei quali si faccia riferimento specifico alla creazione di una situazione di pericolo si potrà utilizzare questo concetto. Però, la sussistenza del pericolo dovrà fare riferimento al momento in cui si prevede la probabilità di un risultato, non a posteriori, poiché per definizione se il risultato non si è prodotto si dovrà sostenere che in realtà non si è verificata alcuna situazione di pericolo. Se si tratta – dunque – di *un giudizio necessariamente formulato ex ante, esso dovrà basarsi sull'esperienza e adattare questa alla situazione concreta*.

*iuris et de iure*) ma corrispondono anche a criteri di opportunità politica o di convenienza per l'attività di polizia<sup>2</sup>. Per queste ragioni, risulta anche più facile l'applicazione delle tipologie di reato per pericolosità in "astratto", molto più svincolate da problemi probatori.

Orbene, *l'introduzione ai reati di pericolo (alla sicurezza stradale, ndt), nel modo in cui si realizza contribuisce sempre più a sfumare la differenza tra i reati e gli illeciti amministrativi*, ed è più che probabile che con questa forma di tipicità si metta in dubbio *la vigenza del principio dell'offesa (arrecare danni, ndt)*. Si dice abitualmente, quasi per inerzia, che tutti i reati offendono, distruggono o mettono in pericolo un bene giuridico. Però, nei reati di pericolosità ciò che spiega l'intervento del diritto è solamente *la probabilità* del danno; ciò li differenzia dai reati che ledono direttamente un bene giuridico, ma non per questo si può permettere che il principio di offesa risulti inoperante nei reati di pericolosità (o nei reati tentati) e, perciò, dovrà essere interpretato in un'altra maniera. *Quando le legislazioni penali permettono diverse interpretazioni nelle quali di fatto rientrano reati, così chiamati, di pericolo in astratto, e ciò si trasforma in rinuncia alla condizione di offesa, ciò che realmente si offenderà è un limite, che è necessario non dimenticare: quello che deriva dal principio dell'intervento minimo.*<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Un chiaro caso è ciò che accadde in Spagna con il reato per guida sotto l'influenza di bevande alcoliche e il suo correlativo per disobbedienza all'accertamento del tasso alcolemico. Dovette essere la giurisprudenza a collegare la pretesa di equiparare la presenza di alcol alla guida "pericolosa in stato di ebbrezza", segnalando che la scoperta casuale della presenza di alcol non poteva costituire direttamente la prova di un reato per guida temeraria.

La Corte di Cassazione (Tribunal Supremo, ndt) così già lo sentenziò, come possiamo vedere per esempio dalla Sentenza del 23-1-1993(RJ 1993/493): *"..Il ricorrente dimentica che nel ns. Diritto, a differenza di altre legislazioni, non basta constatare il dato numerico dell'assunzione di alcol, soprattutto nelle cifre vicine al limite legale, ma è necessario che il livello di assunzione di alcol imponga la sua influenza sulla guida come si rileva nell'art. 340 bis a) del Codice Penale Spagnolo che nel suo num. 1.º colloca in testa ai reati che attentano la sicurezza stradale la guida di un veicolo a motore sotto l'influenza di alcol, droghe tossiche, stupefacenti o sostanze psicotropiche ... Così lo conferma la dottrina costituzionale e quella di questa Sala. Il Tribunale Costituzionale terminava una sua precedente sentenza dicendo: Non basta «solo il dato obiettivo di un certo grado di assunzione alcolica, ma è necessario anche valutare l'influenza che essa abbia sulla capacità di guida » [STC 5/1989 (RTC 1989\5)]. Ugualmente questa Sala in [S. 22-2-1991 (RJ 1991\1346)..."]*.

Questo modo di invocare il significato dei reati per pericolosità in astratto è realmente più concorde con importanti postulati politico-criminali (*ultima ratio*) rispetto al formalismo automatista, il quale vede in essi l'incarnazione di una presunzione *iuris et de iure*; bisogna però riconoscere che esso si scontra con il rigorismo con il quale il Diritto positivo formula i reati per pericolosità in astratto poiché, a volte, sembra che il pericolo non vada oltre la considerazione presa dal legislatore e che appena riflette nella tipologia. Ma, la mancanza assoluta di pericolo non è di escludersi, giacché dovrebbe dare luogo ad una esclusione della tipicità.

<sup>3</sup> Quando è eccessivo il numero di reati che ammettono la punizione per tentato (reato), o, ancor di più, quello degli *atti preparativi* a questi riferiti, si potrà fare la stessa critica.

Come nei reati di imprudenza, nei reati di pericolosità si commettono azioni che, in conformità al fine della norma destinata a proteggere il bene giuridico di cui si tratta, comportano un *rischio antinormativo* per questo bene, e sono azioni il cui compimento il legislatore intende punire per se stesse, prescindendo dal compimento ulteriore di un risultato materiale.

La peculiare natura di questo “*risultato di pericolo*” dà luogo all’insicurezza con la quale la legislazione, la giurisprudenza e la dottrina affrontano il tema, dando per scontato che “logicamente” i reati di pericolosità sono più gravi dei reati di imprudenza, ed esprimono la convinzione che c’è una *differenza soggettiva* di “personalità ante il diritto”, tra l’autore del reato imprudente e l’autore del reato di pericolosità. La realtà è che concettualmente non esiste il reato di tentata imprudenza in tentativo, poiché questa fattispecie è stata descritta unicamente in relazione ai reati di risultato dolosi. La fase dell’azione che viola la norma di salvaguardia è in realtà *molto simile* nei reati di pericolosità e nei reati di imprudenza. Se si verifica una situazione di pericolo a cui segue un risultato (di pericolo, ndt) non ci si deve scandalizzare se il trattamento penale adottato, in linea di principio, è quello del reato colposo.

## 1.2. I reati concreti

Il Titolo XVII del CP si dedica ai **Reati contro la sicurezza collettiva**. Tra di essi si trova il Capitolo IV che regola i reati contro la sicurezza stradale<sup>4</sup>, *i quali sono stati frequentemente riformati e la loro attuale redazione risale al novembre del 2003.*

---

<sup>4</sup> **Articolo 379.** Colui che conducesse un veicolo a motore o un ciclomotore sotto l’influenza di droghe tossiche, stupefacenti, sostanze psicotropiche o bevande alcoliche sarà punito con la pena della prigione da tre mesi a sei mesi o multa da sei a 12 mesi e, se del caso, con lavori a beneficio della comunità da 31 a 90 giorni e, in qualunque caso, con revoca del diritto a guidare veicoli a motore e ciclomotori per un periodo superiore a uno e fino a quattro anni.

### **Articolo 380.**

Il conducente il quale, su richiesta di un agente dell’autorità, si negasse a sottoporsi agli accertamenti legalmente stabiliti per verificare i fatti descritti nell’articolo anteriore, sarà punito come autore di un reato per disobbedienza grave, previsto nell’Articolo 556 di questo Codice.

### **Articolo 381.**

Colui che guidasse un veicolo a motore o un ciclomotore con temerità manifesta e mettesse in concreto pericolo la vita o la integrità delle persone, sarà punito con la pena del carcere da sei mesi a due anni, e la revoca del diritto a guidare veicoli a motore e ciclomotori per un periodo di tempo superiore a uno e fino a sei anni.

Questa frequenza nelle modifiche è una delle ragioni dell'insoddisfazione che produce la normativa penale in vigore, però non è l'unica poichè si critica anche il fatto che nel Codice penale *coesistono reati di rischio, teoricamente caratterizzati dal così chiamato dolo di pericolo, con reati colposi (di risultato)*. Il problema è che nell'opinione dei tecnici esiste una chiara contraddizione tra l'apparente facilità con la quale si risolve un procedimento penale per lesione o morte imprudente, che può portare a concludere pagando con rapidità gli indennizzi e compensazioni pertinenti, rispetto alla inesorabile imposizione della pena che comporta la guida in stato di ebbrezza, malgrado sia solamente un reato di pericolosità. Risulta quindi che ciò che sembra di "minore" importanza (la attività pericolosa), in pratica, si punisce con più severità rispetto a ciò che quantitativamente e qualitativamente deve essere "più grave" (l'attività lesiva a danno di altri).

---

In ogni caso, si considererà una situazione di temerarietà manifesta e concreto pericolo per la vita o la integrità delle persone i casi di guida sotto l'effetto di bevande alcoliche con alti tassi di alcol nel sangue e con un eccesso sproporzionato di velocità rispetto ai limiti stabiliti.

**Articolo 382.**

Sarà punito con la prigione da sei mesi a due anni o con una multa da 12 a 24 mesi colui che sia causa di un grave rischio per la circolazione in qualunque delle seguenti forme

1.º Alterando la sicurezza del traffico mediante il posizionamento lungo la carreggiata di ostacoli imprevedibili, lo spargimento di sostanze viscide e infiammabili, cambiamenti o danneggiamenti alla segnaletica o attraverso qualsiasi altro mezzo.

2.º Non ristabilendo la sicurezza della carreggiata, quando esista l'obbligo di farlo.

**Articolo 383.**

Quando con gli atti sanzionati negli Articoli 379, 381 e 382 si provocherà, oltre al rischio prevedibile, un risultato lesivo, di qualunque gravità, i Giudici e i Tribunali valuteranno solamente l'illecito tanto più gravemente punito penalmente, condannando in ogni caso al risarcimento per la responsabilità civile che si sia originata.

Nell'applicazione delle pene stabilite nei citati Articoli, i Giudici e i Tribunali procederanno secondo il loro prudente arbitrio, senza sottoporsi alle regole presenti nell'Articolo 66.

**Articolo 384.**

Sarà punito con la pena della prigione da uno a quattro anni, multa da sei a dodici mesi e la revoca del diritto a guidare veicoli a motore e ciclomotori per un periodo di tempo superiore da sei e fino a dieci anni, colui che, con consapevole disprezzo per la vita altrui, incorra nella condotta descritta nell'Articolo 381.

Quando non si sia posto concretamente in pericolo la vita o integrità delle persone, la pena della prigione sarà da uno a due anni, mantenendo inalterato il resto delle pene.

**Articolo 385.**

Il veicolo a motore o il ciclomotore usato per i fatti previsti nell'Articolo precedente, si considererà strumento del reato agli effetti dell'Articolo 127 di questo Codice.

Altre proteste abituali sono provocate dai continui cambiamenti nel modo in cui si intende e applica il reato di guida in stato di ebbrezza (artt. 370 e 380 CP) fino al punto di produrre una immagine di squilibrio tra le risposte penali effettive poiché, in pratica, questo è ciò che si percepisce.

Una analisi di questo problema è difficile, se si pretende di seguire un cammino “tecnico”, poiché si tratta di una contraddizione tra ciò che, in teoria, proclama la norma e la pratica della sua applicazione. Però, al contrario, se si riflette sulla *ratio* ultima della realtà pratica possono essere individuate alcune conclusioni interessanti per la valutazione della questione teorica, e così rispondere alla domanda sul perchè è facile risolvere l'imprudenza e difficile evitare la condanna per stato di ebbrezza, che è, come sappiamo, un reato di pericolo.

C'è da aggiungere un'altra nota che caratterizza il problema: la continua riduzione dei livelli di alcool tollerati fino a raggiungere la così chiamata “tolleranza zero” che, come sappiamo, è una formula assurda in quanto chimicamente impossibile. Però, a parte questo dato tecnico, si produce una “confusione” relativa al contenuto **dell'illecito penale della guida sotto l'influenza dell'alcol o di droghe** e l'illecito amministrativo risulta molto grave poiché consiste ne *“la guida su strada oggetto di questa Legge avendo ingerito bevande alcoliche con livelli superiori a quelli che si stabiliscano per regolamento e, in tutti i modi, la guida sotto l'effetto di stupefacenti, psicotropici, stimolanti e qualsiasi altra sostanza che produca effetti analoghi. A sua volta il reato consiste nel guidare un veicolo a motore o un ciclomotore sotto la influenza di droghe tossiche, stupefacenti sostanze psicotrope o di bevande alcoliche.*

Ci troviamo dunque di fronte a una chiara sovrapposizione della *norma penale e della norma amministrativa*, che alcuni vogliono salvare dicendo che il reato richiede la “implicazione reale nella capacità psico-fisica del conducente” mentre l'illecito amministrativo sarebbe strettamente *oggettivo*.

Questo non è vero, per vari motivi:

- a) perchè già proprio nel Codice penale si parla separatamente della guida sotto l'influenza di bevande alcoliche o droghe e della guida “temeraria”, avvertendo che si considererà l'esistenza di temerarietà manifesta e di concreto pericolo per la vita o l'integrità delle persone nei casi *di guida sotto gli effetti di bevande alcoliche* con alti livelli di alcool nel sangue e con un eccesso sproporzionato di velocità rispetto ai limiti stabiliti. Da qui ne deriva, tra i penalisti, la tesi dell'esistenza di un reato di pericolosità in *astratto* (art.379 CP) e un altro di

pericolosità in *concreto* (art.381). Pertanto, da qui non si riesce a individuare un confine tra il diritto penale e il diritto amministrativo.

- b) perchè proprio il Codice penale contiene una regola di *qualificazione della pena in funzione dell'entità del pericolo creato*. Così l'art.384 CP, dispone : "...sarà punito con la pena della prigione da uno a quattro anni, e la multa da sei a dodici mesi con la revoca del diritto a condurre veicoli a motore e ciclomotori per un periodo di tempo superiore da sei a dieci anni, colui che, con consapevole disprezzo per la vita degli altri, incorra nella condotta descritta nell'art. 381. Quando *non si sia posto in pericolo concreto la vita o la integrità delle persone*, la pena della reclusione sarà da uno a due anni, rimanendo inalterato il resto delle pene. Ciò vuol dire che la qualificazione, teoricamente fondata nell'attitudine soggettiva del disprezzo per la sicurezza degli altri, si scinde a sua volta in funzione del pericolo sia esso astratto o concreto.
- c) perchè sono molti i tribunali che interpretano l'art.379 CP come una modalità del *pericolo astratto nel senso più antico e minormente compatibile con il principio dell'offesa*. Da quando si approvò la Legge sulla Sicurezza stradale del 1990 la applicazione del Codice Penale o della normativa amministrativa è rimasta più completa e non è dipesa da *nessun criterio oggettivo riconoscibile*. I tribunali provinciali hanno dichiarato che si guida "sotto l'influenza" e per tanto ci sarà reato quando il tasso alcolemico supera i 1,5 gr/l nel sangue, sebbene si riconosce anche che, per alcune persone, si può determinare questa influenza con tassi alcolemici inferiori. Questo, però, non è un criterio nè legale nè del Tribunale Supremo e, pertanto, viene considerato una "pratica giudiziale" come se si trattasse cioè di una fonte del diritto.

Per questa ragione, chissà, ci sono alcuni (non fra i penalisti) che suggeriscono la convenienza che sia la tipicità penale a stabilire il *tasso alcolico che separa il reato dall'illecito amministrativo* e non oso dire se nel futuro lo faranno effettivamente. In ogni caso, dall'opinione della maggioranza fino ad ora ne discende che un tasso alcolico superiore a quello ammesso, tale però da non manifestare indizi di guida sotto l'influenza dell'alcool, dovrebbe dar luogo solamente a un illecito amministrativo, mentre la guida apertamente temeraria a causa dell'alcool corrisponderebbe al diritto

penale, sempre riconoscendo che l'attuale configurazione del Codice non facilita le cose<sup>5</sup>.

Altra ipotesi di chiara sovrapposizione si produce tra l'illecito amministrativo consistente nell' "*...inadempire l'obbligo di tutti i conducenti di veicoli di sottoporsi agli accertamenti che si stabiliscano per determinare possibili intossicazioni da alcol, stupefacenti, psicotropi, stimolanti e altre sostanze analoghe, e quello degli altri utenti della strada quando si trovino implicati in qualche incidente della circolazione..*", e il reato descritto nell'art.380 CP ("*...il conducente che su richiesta di un agente dell'autorità **si negasse a sottoporsi agli accertamenti legalmente stabiliti per verificare i fatti descritti** nell' articolo precedente, sarà punito come autore di un reato di disobbedienza grave..*").

Occorre, inoltre, distinguere ciò che appartiene al C.P. e ciò che appartiene al diritto amministrativo, e i tentativi di differenziazione sono abbastanza ridicoli. Un primo criterio, certamente di poca portata, è che l'illecito amministrativo lo possono commettere anche i ciclisti e i pedoni che, al contrario, non possono commettere il reato. Però quando si tratta di conducenti di veicoli a motore gli unici criteri che si suggeriscono sono questi: a) che colui che si nega lo faccia con forza e disobbedienza e b) che sia stato avvertito *prima* che il diniego possa essere considerato costitutivo di reato.

Risulta dunque evidente che si tratta di un'altra materia lasciata al gioco della discrezionalità, cosa intollerabile in materia penale.

Al lato della guida sotto l'influenza di alcool o droghe si colloca il **reato di guida temeraria**, (art.381 CP) che in linea di principio punisce coloro che guidano un veicolo a motore o un ciclomotore *con temerarietà manifesta e mettano in concreto pericolo la vita o la integrità delle persone*, essi saranno puniti con la prigione da sei mesi a due anni e la revoca del diritto a condurre veicoli a motore e ciclomotori per un periodo di

---

<sup>5</sup> Il problema è, inoltre, fonte di altre complicazioni nell'interpretazione delle polizze di assicurazione per rischi poichè normalmente rimangono esclusi dai rischi coperti dalle polizze proprio quei fatti causati sotto l'*influenza* delle bevande alcoliche. L'Assicurazione pagherà, in un primo momento, l'indennizzo al pregiudicato, però potrà poi reclamare quanto pagato al conducente, al proprietario del veicolo e all'assicurato, in quanto si tratta di un rischio escluso (dalle polizze, ndt), però, è chiaro che in questo caso sarà necessario anche determinare se coinvolge qualsiasi valutazione dell'illecito per consumo di alcool o droga o, come sarebbe normale, dovrebbe rimanere esclusa dalle polizze la possibilità che l'alcol, sebbene presente, non abbia gravato per nulla sulla guida.



tempo da uno a sei anni. Riguardo a questo reato si può dire che fu il primo, nella storia della legislazione spagnola, a utilizzare l'espressione "*pericolo concreto*".

### 1.3. La produzione di un risultato

Uno dei problemi che sempre hanno suscitato dibattito nella dottrina penale spagnola è il trattamento legale in cui si manifesta la **produzione effettiva del risultato di lesione o di pericolo**. Un aspetto del tema che va ricordato, e al quale già prima mi sono riferito, è che l'incorporazione dei reati di pericolosità<sup>6</sup> alle leggi penali spagnole partì, storicamente, dalla impossibilità di imputare come "tentati" atti nei quali *l'unico aspetto apprezzabile senza timore di equivoci era il pericolo oggettivo* per un bene giuridico, perchè il desiderio o l'accettazione di un risultato lesivo non era compreso soggettivamente nella condotta dell'autore.

La contraddizione (che non lo è) è riconosciuta dai legislatori i quali comunemente intendono che quando il rischio, che ha imposto al legislatore di punire la sua sola creazione, si *materializza in un risultato di lesione di questo stesso* bene giuridico *occorre passare alla trasformazione del reato in reato colposo*. Niente di strano in realtà, poichè è facilmente immaginabile che alcune condotte – per esempio, la guida in stato di ebbrezza – possono essere inizialmente considerate reato per pericolosità e posteriormente dar luogo a un risultato. Questa è l'eventualità che, per esempio, contempla l'articolo 383 CP. Pertanto la presenza di un illecito per imprudenza non è un *cambiamento di natura*, ma offre *una continuità intellettuale e normativa dall'inizio dell'azione*.

Però, in questi casi, i precetti penali che si applicano non si riferiscono già specificamente alla circolazione di veicoli. Su questo ritornerò più avanti.

## 2. L'intervento sanzionatorio della pubblica amministrazione e i criteri sanzionatori della nuova legislazione sulla sicurezza stradale

Nel mese di giugno 2006 deve entrare in vigore la nuova disciplina degli illeciti alla circolazione. Conviene osservare che questa nuova legislazione conclude un periodo di

continui cambiamenti, specialmente dal 1990. Per tanto, la *Legge 17/2005, del 19 luglio, con la quale si regola il permesso e la patente di guida a punti*, si somma a un elenco nel quale già figurano il **Regolamento Generale dei Guidatori** del 30 maggio del 1997, il **Regolamento Generale sulla Circolazione**, la **Legge sul traffico, circolazione dei veicoli a motore e sicurezza stradale**, del 2 marzo del 1990 e il **Regolamento sulla procedura sanzionatrice in materia di traffico, circolazione dei veicoli a motore e sicurezza stradale** del 25 febbraio del 1994. La nuova legge, certamente, modifica sostanzialmente queste altre disposizioni e, inoltre, *vuole introdurre una nuova maniera di concepire gli illeciti relativi al traffico e le relazioni tra l'azione amministrativa e il diritto penale*.

Si vuole stabilire il sistema del *“permesso e patente di guida a punti”*, il quale consiste essenzialmente in un regime di possibile graduale perdita della patente di guida, che si può determinare al sommare dei punti “negativi”. Si dice che sarà un sistema “eminentemente rieducatore”, perchè stabilisce anche, come misura “sanzionatrice-pedagogica”, la realizzazione di corsi di sensibilizzazione e rieducazione stradale per guidatori plurincidentati con l’obiettivo di modificare i comportamenti di infrazione; sono corsi che permetteranno di recuperare “punti” e, nel caso, di poter tornare a guidare.

Logicamente la legge ha un’ importante dimensione punitiva consistente nella riduzione o nella perdita del credito dei punti che ogni guidatore possiede quale titolare del permesso o patente di guida. Già la Legge sul traffico, circolazione dei veicoli a motore e sicurezza del 1990 aveva stabilito che le sanzioni gravi e molto gravi definitive in via amministrativa sarebbero state annotate nel Registro dei guidatori e infrattori, e così in accordo con questa norma si configura il campo di applicazione del “sistema dei punti”, questo è: che saranno gli illeciti gravi e molto gravi a determinare l’effetto della perdita dei punti. Secondo la nuova Legge *non si produrrà una doppia penalizzazione degli illeciti del traffico poichè questi continueranno a essere oggetto del corrispondente procedimento sanzionatore autonomo che è stabilito nella Legge sul traffico, circolazione dei veicoli a motore e sicurezza stradale, se non da misure complementarie e compatibili, in modo che quelle sanzioni possano dare luogo alla perdita automatica dei punti una volta sia definitiva la sanzione amministrativa*. La prossima legge contempla logicamente le *forme di recupero parziale o totale dei punti*

---

<sup>6</sup> Mi riferisco solamente alla scelta di una tecnica, senza entrare dunque nella domanda sociale “se si anticipasse l’intervento del diritto penale”, che sarebbe la giustificazione politico-criminale.

*e i termini di tempo che dovranno trascorrere per poter ottenere una nuova autorizzazione a guidare.*

La grande novità sarà dunque l'introduzione della patente di guida a punti; inoltre, però, sono stati "attualizzati" gli illeciti.

### **2.1. Gli illeciti amministrativi e la loro relazione con i reati**

Probabilmente la dichiarazione più importante contenuta nella legge in relazione al difficile problema della separazione degli spazi tra il diritto penale (e amministrativo, ndr) si trova nell'art. 65 che dichiara:

*1. Le azioni o omissioni contrarie a questa Legge o ai Regolamenti che seguiranno avranno il carattere di illeciti amministrativi e saranno sanzionate nei casi, forma e misura che in essa si determini, a meno che possano costituire reati o illeciti tipicizzati nelle leggi penali; in tal caso l'Amministrazione passerà al Pubblico Ministero e proseguirà il procedimento astenendosi dall'emettere un'ordinanza fintantochè l'autorità giudiziaria non pronunci una sentenza definitiva o detti un'altra ordinanza che metta fine al procedimento, senza dichiarazione di responsabilità e senza che sia basata sull'inesistenza del fatto.*

Con questa dichiarazione il legislatore riconosce che si può verificare facilmente la circostanza che uno stesso fatto possa essere costitutivo di un reato e di un illecito amministrativo. Dichiarando che l'azione amministrativa dovrà interrompersi non fa altro che dar forza a quanto già stabilito per tutti i tipi di procedimenti amministrativi, siano essi sanzionatori contro i cittadini, o disciplinari, nel caso dei propri funzionari.

Però se ricordiamo ciò che integra i reati del traffico e ciò che abbiamo sopra esposto si comprenderà facilmente che questa dichiarazione è lontana dall'essere una applicazione semplice e pratica.

### **3. Illeciti penali comuni che incidono nei problemi di traffico**

Così come precedentemente esposto, gli illeciti penali *specificamente dedicati al traffico* si configurano tutti come reati di pericolosità. Per tale ragione ci dovrà essere un'altra risposta penale, così come dispone l'art.383 CP: Quando con gli atti sanzionati negli artt. 379, 381 e 382 si provocherà, oltre al rischio prevedibile, *un risultato lesivo*,

di qualunque gravità, i giudici e i tribunali *valuteranno solamente l'illecito più gravemente punito*, condannando, in ogni caso, al risarcimento della responsabilità civile che ne sia derivata.

Questa è una specifica *regola in concorso*, in virtù della quale si applicherà solamente la pena di uno dei reati in gioco: ***il reato per omicidio o per lesioni colpose, reato o contravvenzione colposa per omicidio o per lesioni***, o la propria pena del reato per pericolosità, se questo fosse considerato più grave.

Ciò nonostante, nelle forme colpose del reato o contravvenzione si indica la possibilità che il fatto sia commesso con veicolo a motore, e così abbiamo:

- A) reato per omicidio colposo commesso con l'automobile: si punisce in base a quanto disposto nell'art. 142.2 CP, che permette la imposizione della pena del carcere da uno a quattro anni, e aggiunge “..2. Quando l'omicidio imprudente sia commesso utilizzando un veicolo a motore.....si imporrà ugualmente, e rispettivamente la pena della revoca del diritto a guidare veicoli a motore e ciclomotori ....da uno a sei anni.
  
- B) reato per imprudenza grave che produce lesioni o violazione per imprudenza lieve che produce morte di un altro o lesione: l'art.621.4 CP dispone che “4. Se il fatto venisse commesso con veicolo a motore o ciclomotore, potrà inoltre imporsi la revoca del diritto a guidare veicoli a motore e ciclomotori per un periodo da tre mesi a un anno.

#### 4. Lo specifico regime della responsabilità civile *ex delicto* delle assicurazioni

Nel diritto penale spagnolo la responsabilità civile *ex delicto* è regolata dal Codice penale. Per molti anni le Compagnie assicuratrici si trovarono nella condizione di responsabili civili *sussidiarie* fino a quando si decise - teoricamente con l'obiettivo di abbreviare i tempi dei processi per incidente automobilistico, nei quali la riscossione dell'indennizzo si dilatava fino a quando l'autore del reato non veniva dichiarato insolvente totale o parziale e si passava al responsabile sussidiario - che queste Compagnie, *fino al limite della sua assicurazione*, fossero considerate quali responsabili civili dirette.

Per questo l'articolo 117 CP dispone che: “.. gli assicuratori che abbiano assunto il rischio delle responsabilità pecunarie derivate dall'uso o sfruttamento di qualsiasi bene, impresa, industria o attività, quando, come conseguenza di un fatto previsto in questo Codice, si produca l'evento che determini il rischio assicurato *saranno responsabili diretti fino al limite della indennizzazione legalmente stabilita o convenzionalmente concordata, senza pregiudizio del diritto di azione contro chi corrisponda....*”

Ma i problemi pratici non sono stati risolti. In generale (e non solo nei conflitti derivati dal traffico automobilistico) si fa un abuso sistematico del ricorso al processo penale, ricorso determinato esclusivamente dal desiderio di ottenere la riparazione di un pregiudizio, forzando la realtà dei fatti per presentarli come delittuosi. Tutto si fa poichè si crede che il processo penale sia più breve (ed è falso) e meno costoso economicamente (ed è probabilmente vero).

Gli abusi arrivano al massimo *nel processo penale per reati relativi all'automobile*, al quale ci si rivolge con il solo obiettivo di ottenere una dichiarazione formale della quantità massima del pregiudizio, previsto negli art.li 10 e 15 della Legge sulla Responsabilità Civile e Sicurezza nella circolazione dei veicoli a motore, al quale espressamente anche l'art. 517-8° LEC concede carattere esecutivo<sup>7</sup>. Niente da obiettare all'importanza di questa natura, essendo la sua finalità quella di dare rapidità al recupero del danno dovuto alla circolazione automobilistica; però, non è ammissibile

---

<sup>7</sup> LEC, art.517.. 8.º L'ordinanza che stabilisca la quantità massima reclamabile quale indennizzo, emesso in casi di insubordinazione dell'accusato o di sentenza di assoluzione o archiviazione nei processi penali iniziati per fatti coperti dall'Assicurazione Obbligatoria per Responsabilità Civile derivata dall'uso e circolazione dei veicoli a motore.

che il prezzo debba essere il collasso di molti tribunali a causa di procedimenti penali che si iniziano con il deliberato obiettivo di abbandonarli quando si ottenga questo documento.

Perciò, credo che l'unica cosa possibile sarebbe quella di arrivare a un sistema che permettesse a *un'istanza amministrativa* qualsiasi di stabilire il giusto prezzo, cioè, quel che si persegue davanti alla giurisdizione penale, dotando questo documento del carattere esecutivo se è necessario, e che esso sia accettato dalle compagnie assicuratrici, assicurando così che il processo penale giudichi l'imprudenza e ottenere che la riparazione possa essere "autentica".