

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

ISPETTORATO GENERALE PER LA CIRCOLAZIONE E LA
SICUREZZA STRADALE

DEFINIZIONE DEI PRINCIPALI TEMI DI RICERCA PER IL
MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA DELLE
INFRASTRUTTURE NEL BREVE, MEDIO E LUNGO
PERIODO

SCHEDA 15

**ASPETTI GIURIDICI PER LA GESTIONE DELLA
SICUREZZA STRADALE**

Università degli Studi di Napoli "Federico II" - Dipartimento di Ingegneria dei Trasporti
Università degli Studi di Messina - Dipartimento di Costruzioni e Tecnologie Avanzate

Napoli, 9 ottobre 2000

INDICE

1 MOTIVAZIONI DEL TEMA DI RICERCA	3
1.1 Premessa.....	3
1.2 Inefficacia dell'attuale quadro giuridico sulla sicurezza stradale	4
2 RISULTATI ATTESI DELLA RICERCA	5
3 MODALITÀ DI ESECUZIONE E ARTICOLAZIONE PER FASI.....	6
4 TEMPI, RISORSE E COSTI.....	7
5 MODALITÀ DI ARCHIVIAZIONE DEI DATI E DEI RISULTATI CONSEGUITI	7
6 QUALIFICAZIONE E MODALITÀ DI AGGIUDICAZIONE	8
6.1 Competenze necessarie.....	8
6.2 Criteri di aggiudicazione e di collaudo	8
7 BIBLIOGRAFIA	9

1 MOTIVAZIONI DEL TEMA DI RICERCA

1.1 PREMESSA

Gli aspetti giuridici per la gestione della sicurezza stradale riguardano la responsabilità civile in tutte le sue angolazioni, dirette o indirette, connesse all'incidentalità stradale.

Si richiamano di seguito le principali ipotesi di responsabilità conseguenti a reati e a fatti dannosi dovuti ad una condotta commissiva od omissiva di regole. L'evento che causa il danno è dovuto all'azione dolosa o colposa dell'agente.

- Il dolo nella sua accezione più generica in campo penale è la volontà dell'azione o della omissione. Elementi propri del dolo sono la previsione dell'evento e l'intenzione di produrlo nella volontà e nella coscienza della condotta anti-giuridica.
- La colpa viene definita dall'art. 43 del codice penale, in base al quale il delitto colposo o contro l'intenzione si ha quando l'evento, anche se prevedibile, non è voluto dall'agente e si verifica a causa di negligenza, o imprudenza o imperizia o per inosservanza di leggi, regolamenti, ordini o discipline. Nel delitto colposo la condotta è anch'essa cosciente e volontaria, ma mentre nel dolo l'evento è rappresentato, preveduto e voluto, nella colpa l'evento può anche essere preveduto ma non è mai voluto.

Varie teorie sono state elaborate a fondamento del concetto di colpa.

Si accenna a quella della prevedibilità:

“La colpa si definisce la volontaria omissione di diligenza nel calcolare le conseguenze possibili e prevedibili del proprio fatto, della prevenibilità, dell'errore, ecc.”.

La stessa norma penale parla di negligenza, imprudenza, imperizia, inosservanza di leggi, regolamenti, ordini e discipline. Inoltre essa ricorre nei casi di condotta omissiva.

Nel campo del diritto penale la sussistenza di tali elementi, dolo e colpa, genera reati con le conseguenze previste dal Codice penale.

I requisiti qui accennati e che si riferiscono al diritto penale si ritrovano in campo

civilistico. Nell'espressione dell'art. 2043 del codice civile (fatto doloso o colposo che cagiona ad altri un danno ingiusto) rientra l'azione od omissione dolosa o colposa, alle quali sia da ricondurre come causa efficiente l'evento dannoso.

Per quanto riguarda la responsabilità per dolo si richiama qui il concetto di dolo quale è stato definito a proposito del diritto penale.

La responsabilità per colpa si rapporta alla volontà dell'agente, nel senso che egli risponde per non aver orientato la propria condotta all'osservanza di tutte quelle prescrizioni cui egli è tenuto nella sua azione.

In senso tecnico-giuridico il termine colpa viene riferito al comportamento cosciente dell'agente che senza volontà di arrecare danni ad altri è causa di evento lesivo per inosservanza di regole o norme di condotta.

Inoltre, concordemente, la dottrina e la giurisprudenza distinguono tra colpa grave e lieve, in accordo alle definizioni date dal diritto romano (che inoltre distingueva anche una colpa lievissima).

Considerato quali sono le caratteristiche del lavoro dei soggetti implicati nella sicurezza stradale (enti gestori, progettisti, ecc.) potrebbe prevedersi una limitazione della responsabilità, per esempio ai soli casi di dolo e di colpa grave, essendo tali e tanti i fattori di incertezza nella dinamica degli eventi da non poter addebitare responsabilità per fatti dovuti a colpa lieve.

1.2 INEFFICACIA DELL'ATTUALE QUADRO GIURIDICO SULLA SICUREZZA STRADALE

L'attuale quadro giuridico risulta poco efficiente nei confronti delle azioni inerenti la sicurezza stradale.

In esso due sono particolarmente rilevanti.

Premesso che in base all'esperienza non è possibile programmare e progettare un sistema di circolazione stradale che eviti il verificarsi di incidenti, è necessario che la gestione della strada tenga conto di ogni e qualsiasi aspetto relativo alla sicurezza della circolazione.

Poiché, come si è detto, è sempre possibile il verificarsi di incidenti, a parte la ricerca delle cause e quindi della responsabilità di essi, la responsabilità di tutti coloro che partecipano alla realizzazione di un sistema va valutata in relazione al verificarsi di molteplici incidenti sulle rete di competenza.

Inoltre non può non tenersi presente che gli interventi che potrebbero essere disposti dal Gestore sono spesso ostacolati da normative varie la cui violazione genera altre responsabilità, il che induce all'inerzia (ad esempio l'impossibilità di installare barriere di sicurezza adeguate per mancanza degli spazi previsti).

Un secondo aspetto che attualmente è causa di parziale deficienza del sistema è l'eccessivo garantismo sulle contestazioni dei comportamenti scorretti, quali, ad esempio, l'eccesso di velocità o il mancato rispetto dei semafori.

In base alle norme del codice e a giurisprudenza costante non basta il rilievo di essi da parte di apparecchi automatici ma è necessario che il rilievo venga attestato da un agente e notificato alla parte immediatamente. Ciò determina difficoltà organizzative. Sarebbe opportuno, coerentemente a quanto avviene già in altri Stati, che si dia legislativamente valore al rilievo automatico e che, oltre alla sanzione pecuniaria, siano previste altre sanzioni quali l'imposizione di programmi di rieducazione e provvedimenti penali (in caso di reiterazione di infrazioni gravi).

Da queste brevi considerazioni si evince la necessità di individuazione di regole e sanzioni specifiche per le strade.

2 RISULTATI ATTESI DELLA RICERCA

Il risultato della ricerca dovrà essere una revisione della legislazione inerente la gestione della sicurezza stradale, che potrebbe concretizzarsi in proposte di:

- nuove norme sulla responsabilità dei gestori;
- nuove norme sulla responsabilità dei progettisti;
- nuove norme sulla responsabilità dei soggetti implicati nelle analisi di sicurezza e nei piani di sicurezza;
- modifiche legislative che consentano possibilità di deroga alle norme tecniche, subordinate a verifiche di sicurezza e alla dimostrazione dell'esistenza di vincoli tecnici ed economici;
- nuove norme sulla responsabilità degli utenti che attuano comportamenti rischiosi per la sicurezza;
- rimozione dei vincoli legislativi al rilievo ed alla sanzione automatica dei principali comportamenti scorretti.

3 MODALITÀ DI ESECUZIONE E ARTICOLAZIONE PER FASI

La ricerca si articolerà in 3 fasi, per ognuna delle quali si riportano di seguito le modalità esecutive e il prodotto finale.

Fase 1

Modalità esecutive: analisi delle norme e del quadro normativo utilizzati nei Paesi più sviluppati. Analisi della giurisprudenza italiana inerente il tema in esame. Analisi bibliografica degli studi svolti in ambito nazionale e internazionale.

Prodotto finale: rapporto sulle norme nelle altre nazioni, sulla giurisprudenza e sulla bibliografia.

Fase 2

Modalità esecutive: indagini, mediante questionari appositamente sviluppati, presso gli Enti gestori di strade, gli organi di controllo delle infrazioni e i progettisti al fine di indagare sulle esigenze di aggiornamento del quadro legislativo.

Prodotto finale: rapporto sulle esigenze di Enti gestori, organi di controllo e progettisti.

Fase 3

Modalità esecutive: analisi comparata della giurisprudenza, della bibliografia e delle indagini della fase 2 con definizione di nuove norme.

Prodotto finale: proposta di nuove norme sulla responsabilità dei gestori, nuove norme sulla responsabilità dei progettisti, nuove norme sulla responsabilità dei soggetti implicati nelle analisi di sicurezza e nei piani di sicurezza, modifiche legislative che consentano possibilità di deroga alle norme tecniche subordinate a verifiche di sicurezza e alla dimostrazione dell'esistenza di vincoli tecnici ed economici, nuove norme sulla responsabilità degli utenti che attuano comportamenti rischiosi per la sicurezza, rimozione dei vincoli legislativi al rilievo ed alla sanzione automatica dei principali comportamenti scorretti.

4 TEMPI, RISORSE E COSTI

Di seguito si riporta il programma temporale della ricerca, con stima dei costi e delle risorse necessarie. I costi di seguito indicati sono comprensivi delle spese generali dell'ente di ricerca.

I costi delle risorse umane sono stati così ipotizzati:

- Senior 50'000'000 £/mese
- Junior 1 40'000'000 £/mese
- Junior 2 30'000'000 £/mese
- Tecnico laureato 20'000'000 £/mese
- Tecnico non laureato 10'000'000 £/mese

Tabella 1 Tempi, risorse e costi della ricerca

Fase	Mesi						Costo (10 ⁶ £)
1 Bibliografia							45 (0.1 senior + 2 tecnico I)
2 Indagine							45 (0.1 senior + 2 tecnico I)
3 Nuove norme							110 (1 senior + 3 tecnico I)
Totale							200

5 MODALITÀ DI ARCHIVIAZIONE DEI DATI E DEI RISULTATI CONSEGUITI

Il rapporto conclusivo di ciascuna delle 5 fasi della ricerca dovrà essere presentato secondo le seguenti modalità:

- rapporto su carta;
- cd-rom con relazioni in formato Word, dati in formato ASCII o su cartelle di lavoro excel.

6 QUALIFICAZIONE E MODALITÀ DI AGGIUDICAZIONE

6.1 COMPETENZE NECESSARIE

Le competenze minime richieste sono le seguenti:

- Esperienza nell'ingegneria dei trasporti;
- Esperienza nel diritto civile e amministrativo.

6.2 CRITERI DI AGGIUDICAZIONE E DI COLLAUDO

I criteri per l'aggiudicazione dell'incarico saranno i seguenti:

- qualificazione professionale e scientifica del proponente (curriculum, capacità di ricerca in campi affini, pubblicazioni, risorse disponibili, personale impiegato, certificazioni di qualità) (sino a 70 punti);
- offerta economica (sino a 20 punti);
- qualità della relazione di offerta (sino a 10 punti).

7 BIBLIOGRAFIA

1. Cascetta E., Giannattasio P., Montella A., Polidoro R., “Un approccio integrato per il miglioramento della sicurezza stradale: scenari, linee d’azione e proposte di ricerca”, volume di 192 pp. pubblicato dal Consiglio Nazionale delle Ricerche - Progetto Finalizzato Trasporti 2, ottobre 1999.
2. Ministero dei Lavori Pubblici - Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale, Prof. Ing. Ennio Cascetta (Coordinatore), Prof. Ing. Pietro Giannattasio, Ing. Alfonso Montella, Ing. Raimondo Polidoro, “Proposta di un programma di ricerca per la sicurezza stradale”, Napoli, novembre 1998.