

GLI SCRITTI IN MATERIA DI CIRCOLAZIONE STRADALE

G. TAMBURRINO

1. — Il mio compito, in questo importante e per alcuni versi commovente incontro, è di parlare di Gerolamo Tartaglione quale autore e cultore di quella incandescente materia che è data da tutto ciò che attiene alla circolazione stradale, intesa nel più ampio senso e dai più diversi punti di vista. Potrebbe sembrare a prima vista un Tartaglione minore nei confronti del più ampiamente trattato Tartaglione penalista, penitenziarista e criminologo. Ma ciò non è vero. Non tanto dal punto di vista statistico e numerico della produzione che pure è copiosa (comprendente una ventina di scritti quasi tutti di ampia portata su argomenti diversi e disparatissimi ma interessanti ed attuali) quanto (ed è quel che qui ne interessa) per la sostanza. Tartaglione era un profondissimo conoscitore dei problemi della strada: aveva fatto per lunghissimi anni parte di quella IV Sezione penale della Cassazione che ha come sua competenza la cognizione di tutti i reati, delitti e contravvenzioni, concernenti la circolazione, dai delitti previsti dal Codice penale che siano commessi in occasione della circolazione alle contravvenzioni previste dal Codice stradale e che, inoltre, sulla base dei rapporti tra giudizio civile e giudizio penale, si occupa sovente anche dell'illecito civile. Ciò lo portava ad una perfetta conoscenza della materia e le sentenze di Tartaglione costituiscono ancor oggi opere di esatta e notevole interpretazione della norma ed insieme di saggio e meditata applicazione alla fattispecie concreta. Inoltre Egli partecipò alla maggior parte dei Convegni e degli incontri (per non dire a tutti i più importanti) che furono tenuti sulla materia in esame e sui vari punti, ed in casi apportò la Sua alta conoscenza scientifica, il Suo valore ermeneutico e la Sua saggia esperienza concreta, onde contribuì alla formazione

teorica e scientifica (non avulsa dalle applicazioni pratiche) della particolare branca del diritto della circolazione. Ciò lo chiamò a far parte di quella Commissione per la riforma del Codice della Strada che diede luogo al progetto Lapicciarella, ottimo per il tempo in cui fu emanato, e che oggi stiamo rivedendo nella novella Commissione che ho l'onore di presiedere. Mi si permetta a questo punto un appunto personale: è da questo momento della Sua opera di consigliere della Corte di Cassazione e di partecipe ai vari convegni ed incontri, nonché alla cennata Commissione, che risale il mio sodalizio con Lui, sodalizio stretto ed amicizia affettuosa che è durata inalterata per lunghissimi anni e della quale queste mie modeste parole vogliono essere un riconoscimento affettuoso. Rileggendo oggi i Suoi scritti sono risalite a quei tempi di dibattiti e di discussioni, a quel sereno incrociarsi di idee, con un rimpianto ed un ricorso veramente sentiti.

Credo che la vera fama di uno studioso e di una mente operante in qualsiasi campo, ed in quello giuridico anche, si veda non soltanto in relazione alle osservazioni concernenti il momento in cui si pensa e si scrive, cioè come diremmo *de jure condito*, ma soprattutto in ordine a quello che si proietta nel futuro, alle osservazioni che vengono fatte, diremmo *de jure condendo*, in ordine ai problemi che l'evoluzione della società fa prevedere sorgano per il futuro e di cui bisogna prevedere la soluzione, prima ed in attesa che siano recepiti dalla norma scritta. E in ciò si colloca l'opera di Tartaglione in una materia, come la circolazione stradale, in continua evoluzione, che ogni anno aumenta e purtroppo si fa sempre più farragginosa con l'aumento vertiginoso dei veicoli e conseguentemente degli incidenti e con il sorgere di nuovi tipi di strade. A questo fine dirò subito che le mie parole non si fermeranno solo sul pensiero di Tartaglione, diremmo così stativo, in relazione al momento in cui fu diffuso, ma ne vorrà cogliere soprattutto gli spunti che ci servono per la soluzione degli attuali problemi e ciò è particolarmente sentito ed utile a me, quale presidente della novella Commissione per la riforma del codice della strada, per la quale insostituibile punto di partenza, come dimostrerò, è il pensiero di Tartaglione. E perciò distinguerò le Sue opere sulla circolazione in due grandi categorie: la prima concernente la vera e propria materia della strada e che fa diretto o indiretto riferimento al codice stradale, la seconda riguardante i problemi dell'illecito penale e dell'illecito civile e dei relativi rapporti anche processuali.

2. — Come ho accennato, nella prima categoria di scritti pongo quelli che si sono occupati della circolazione stradale nel senso più ampio e comprensivo. Infatti quando parliamo di circolazione stradale ci riferiamo ad un complesso fenomeno che, da molto limitato come era dei tempi antichi, è diventato oggi veramente estesissimo, ma che si compone sempre dei medesimi connotati, che pur si atteggiavano diversamente a seconda delle esigenze del periodo storico preso in considerazione. Tali: *a*) il supporto in cui si svolge la circolazione, cioè la strada; *b*) il mezzo che serve alla circolazione e cioè soprattutto, oggi che la circolazione veicolare sta imponendosi a quella pedonale, il veicolo; *c*) il soggetto uomo, indispensabile componente di tutte le attività, cioè l'utente della strada, che nel nostro fenomeno si atteggia in due ruoli caratteristici che io ho chiamato l'uno attivo di utente effettivo della strada e l'altro passivo di soggetto alla circolazione altrui. Siffatto fenomeno viene in considerazione nell'ordinamento sociale e giuridico soprattutto per il raggiungimento di una finalità anch'essa molto complessa, cioè la sicurezza stradale; sicurezza indispensabile per il vivere civile, che deve essere perseguita in relazione a tutti ed a ciascuno dei connotati suddetti. Sicurezza che va perseguita con tutti i mezzi, anzitutto fondamentalmente preventivi diretti a che la circolazione si svolga in modo sicuro (strada sicura, veicolo sicuro, utente la cui sicurezza viene preventivamente salvaguardata); poi quando la sicurezza sia venuta concretamente meno, e si sia verificato l'incidente, repressivi e sanzionatori. Tutti questi aspetti sono stati esaminati e trattati da Tartaglione, evidentemente spiccatamente sotto gli aspetti penalistici, ma con sguardo così ampio e penetrante che da essi è facile trarre argomenti per la fissazione dei principi generali in materia di circolazione ancor oggi validissimi e degni di attenzione da parte di chi pon mano alla difficile materia.

Così in relazione agli elementi diremmo materiali sulla circolazione. Egli si ferma sui punti relevantissimi del miglioramento delle strade e dei servizi stradali e della maggior sicurezza dei veicoli con l'adozione dei mezzi necessari a prevenire sinistri. Più particolarmente in ordine alle strade, Egli diceva che «le strade e le aree destinate al traffico, devono essere riguardate in modo che esse siano sempre sicure ed esenti da difetti di manutenzione e di costruzione, le quali possano risolversi in insidie per i veicoli e le persone, in modo che esse rispondano alle

esigenze dei tempi» aggiungendo che «tale rispondenza — importando il miglioramento del tracciato, delle strutture e degli indispensabili servizi di rifornimento, di riparazione, di assistenza al veicolo e di soccorso alle persone — deve essere intesa con vedute moderne e con una certa anticipazione rispetto alla evoluzione dei veicoli». Ed ancora in ordine ai veicoli, Egli ne propagandava non tanto la velocità e la eleganza, quanto la sicurezza dei suoi vari apparati e della struttura stessa, anticipando la necessità di quei mezzi che oggi sono stati ritenuti indispensabili, come la fissazione della velocità e l'applicazione delle cinture di sicurezza e dei caschi per i motociclisti. Da siffatti concetti, più volte sviluppati, si traggono utilissimi insegnamenti anche nel momento attuale: la Commissione da me presieduta, nell'aggiornamento delle precedenti norme e nella formulazione del nuovo Codice della strada, che vogliamo come strumento utile e completo in tutti i suoi aspetti, sta traendo dall'opera di Tartaglione utili spunti sia in ordine alla strada, alle sue classificazioni, alla sua sicurezza, sia in ordine ai veicoli, alla loro denominazione, alla loro costruzione, alla loro manutenzione ed alla fissazione degli elementi indispensabili per la loro sicurezza.

3. — Come è naturale, la maggiore e più completa attenzione Tartaglione rivolge al fattore uomo e ne esamina la rilevanza da tutti i punti di vista. Grande spazio — come è necessario — è dedicato alla prevenzione, il che è assolutamente indispensabile per la sicurezza stradale: l'importante è non reprimere (anche se la repressione sia necessaria quando il comportamento illecito si sia verificato) ma prevenire il comportamento illecito medesimo. E i mezzi, sempre attinenti al soggetto uomo riguardato sia come pedone, sia come conducente del veicolo, sono molteplici e tutti interessanti e complessi, portati all'unico scopo della sicurezza dell'utente della strada, nell'interesse non solo individuale della incolumità singola, ma nell'interesse generale dell'incolumità di tutti gli utenti della strada e di una circolazione sicura ed idonea, che è bene collettivo. Di questi molteplici aspetti vorrei fermarmi sui punti più importanti trattati da Tartaglione, sempre in relazione all'attualità dei suoi insegnamenti e del profitto che oggi possiamo trarne.

a) In primo luogo la determinazione chiara e precisa dei comportamenti dell'utente, chiara, senza involuzioni, in guisa da poter essere agevolmente recepita. Il che comporta notevoli

lissimi problemi ancor oggi e soprattutto oggi sul tappeto. Quanto alla circolazione ed alla sua regolamentazione, occorre aver riguardo ad un fenomeno che, già nell'epoca in cui Tartaglione scriveva, si stava presentando in tutta la sua importanza ed oggi è esploso, il fenomeno dell'accrescersi della mobilità non soltanto all'interno ma anche all'estero, il che conduce alla emanazione di norme internazionali o, per noi relevantissime, comunitarie, che tendano alla regolamentazione uniforme della circolazione e dei comportamenti dell'utente, e che talvolta è confliggente o può divenirlo con la regolamentazione interna. Già nella detta epoca, alla cui fine si inquadra il progetto Lapicciarella del 1977, erano state emanate interessanti Convenzioni mondiali ed europee, specie sulla circolazione in genere e sulla segnaletica in particolare ed all'adattamento della nostra legislazione aveva già posto mano il legislatore italiano: tali convenzioni ed accordi sono andate sempre aumentando e modificandosi. Tale legislazione internazionale e comunitaria, quest'ultima in gran parte vincolante per gli Stati membri in virtù del Trattato di Roma, è oggi capillare e riguarda tutti i comportamenti dell'utente. Di guisa che si pone il problema, da noi altamente sentito, dell'adattamento della normativa interna a quella internazionale e comunitaria, onde avere una regolamentazione unica che resista all'impatto della sempre crescente mobilità e dell'abolizione delle barriere almeno tra gli Stati della Comunità europea. Comportamenti che devono riguardare tutti gli aspetti dell'utenza soggettiva della strada, quali le modalità di circolazione, la guida in relazione ai vari tipi di strada, le varie manovre che possono essere effettuate, la possibilità di sosta e di parcheggio (argomento questo di grandissima attualità che dà luogo a vasti problemi, specie attinenti all'aumento del traffico cittadino) ed infine le misure di sicurezza che devono essere adottate dal conducente come i caschi e le misure di sicurezza. Comportamenti che in linea generale ed astratta non possono non essere che disposti dalla legge, ma che in taluni casi, quelli concernenti problemi particolari e differenziali, devono essere demandati alle competenti autorità esecutive. Di qui l'arduo problema, di cui Tartaglione si occupò, della determinazione dei poteri ordinatori dei vari organi e loro identificazione, problemi che si acquiscono in relazione ai poteri dei Ministri competenti (già alle volte in conflitto tra loro) e degli Enti proprietari della strada, come oggi è chiarito dal problema, che è all'attenzione di tutti e che

implica aspetti internazionali e comunitari, dei limiti di velocità: problema gravissimo e dibattutissimo dalle varie soluzioni, cui non possono fare riferimento, accennando solo che anche ad esso Tartaglione si riportò, allorchè ebbe a trattare della sicurezza della circolazione e della guida.

b) In secondo luogo l'informazione e la preparazione dell'utente, il che rientra nell'ampio concetto dell'educazione stradale di cui si è largamente occupato il Nostro e che egli vede esattamente dal punto di vista giuridico, psichico e sociale, collegandolo alla educazione collettiva e sociale. Egli non può fare a meno di lamentare che poco si era fatto intorno alla vera educazione stradale ed alla necessità di informazione dell'utente che è opera ad alto livello preventivo. Tali lamentele, a tanti anni di distanza, non possiamo non fare nostre, in quanto non ci sembra che si sia tuttora proseguito in tema di educazione e di informazione stradale e quasi nulla di preciso e di concreto si è fatto, laddove questa educazione e questa informazione dovrebbero essere inculcate in ogni momento ed in ogni luogo in cui l'individuo svolge la sua attività e soprattutto nella scuola: a tale ultimo proposito mi permetto di insistere ancora sulla necessità dell'introduzione dell'insegnamento dell'educazione stradale come materia obbligatoria.

c) In terzo luogo i controlli di carattere generale sulla idoneità dell'utente a far uso della guida: qui vien fatto riferimento alla carta di circolazione ed alla patente. Argomento quest'ultimo di grandissimo momento, tuttora in discussione — come ha dimostrato la Conferenza sul traffico di Stresa del 1989 — specie in ordine alla regolamentazione comunitaria ed alla possibilità di introduzione di una patente valida per tutti i paesi della Comunità. Tartaglione in appositi articoli esamina l'argomento dal punto di vista del controllo che il rilascio della patente deve rappresentare per l'idoneità del soggetto alla guida. Punto essenziale e non trascurabile che anticipa le discussioni tuttora in corso sulla natura della patente come mero documento di circolazione (quale è considerato in numerosi altri paesi) ovvero anche come documento di identificazione personale (quale è in base alla legge in vigore da noi) con le conseguenze della determinazione dell'organo idoneo a concederlo e delle modalità della concessione (oggi da noi troppo spezzettate ed allungate nel tempo). Io credo che — indipendentemente dalle discussioni particolari — occorre ritornare al concetto-guida espresso dal

Nostro, vale a dire che la patente deve rappresentare il controllo che viene fatto sulla idoneità della circolazione: perciò la sua disciplina deve portare ad una esemplificazione delle procedure e ad un coordinamento delle competenze amministrative, con la finalità di garantire il detto controllo e con particolare considerazione della sicurezza individuale e collettiva. Ed in questi sensi si è pronunciato il disegno di legge delega per la emanazione del Codice della strada su proposta della Commissione da me presieduta, fissando un criterio direttivo per il legislatore delegato (che speriamo sia approvato dal Parlamento) che fa appunto capo a questi principi ed alla natura e scopi che deve avere la patente.

d) Da ultimo, sul punto, i controlli ed i poteri che devono essere demandati agli organi esecutivi ed agli organi di polizia stradale circa la prevenzione da tutti i punti di vista. Tali poteri sono indispensabili, perché è indubitabile che la prevenzione deve funzionare in concreto, in relazione ai singoli casi, alla struttura delle singole strade, alla conformazione dei vari veicoli, allo stato soggettivo dei singoli conducenti: in ordine a quest'ultimo punto sono note le attuali forti discussioni sulla guida in stato di alcoolismo o sotto sostanze stupefacenti). E qui il grave problema — che Targaglione affronta — del coordinamento dei singoli poteri e delle varie competenze troppo spezzettate e troppo intersecantesi. Ritengo che — pur dovendosi ribadire il potere dei vari enti proprietari della strada e dei vari organi esecutivi — bisogna coordinarli attraverso principi di carattere generale, in guisa da evitare una contraddittorietà tra le varie regolamentazioni e da ribadire la loro finalità ultima della sicurezza stradale, prevedendo anche un potere sostitutivo da parte degli organi dello Stato. Del pari — pur rimanendo in vigore l'attuale diversità delle forze della polizia della strada, che oggi operano in modo encomiabile, anche se in condizioni del tutto sproporzionate alle concrete esigenze del momento — occorre potenziare gli organici e soprattutto coordinare unitariamente la loro azione, sì da aversi attività unitaria ed efficiente, senza discrasie e doppioni.

4. — Si è già accennato alla necessità della repressione, accanto alla prevenzione, argomento indispensabile per il completo regolamento del complesso fenomeno della circolazione. Sul punto Tartaglione si ferma a lungo e fa valere le sue innate

doti di fine penalista, sulle quali si è tanto parlato in questa sede. Tutte le fattispecie criminose sono trattate: in primo luogo quelle che integrano delitti comuni, commessi con l'uso del veicolo e comunque in occasione ed in relazione alla circolazione, mettendone in luce gli elementi ed i riflessi particolari che questa apporta sulle fattispecie generali; in secondo luogo le fattispecie proprie alla circolazione, che integrano reati (soprattutto contravvenzionali) appositi e specifici, chiarendone le varie caratteristiche ed esaminandone anche i problemi collaterali, tra cui quello della contestazione delle contravvenzioni stradali, oggi dibattutissimo in seguito alla installazione di macchine ed apparati fotografici che accertano infrazioni, senza possibilità alcuna di contestazione immediata. Siffatto suo esame non si ferma alle norme interne, ma si estende a quelle internazionali e comunitarie, quali le norme della convenzione europea per la repressione delle infrazioni stradali, già allora emanata. Né si può dimenticare un importante studio che spiega i suoi effetti anche nei momenti attuali. Partendo dai riflessi sociali che la circolazione e la commissione delle infrazioni stradali presentano, Egli studia quei riflessi e si pone il questione se sia più utile socialmente la comminazione di sanzioni sostitutive ovvero la depenalizzazione. È un problema gravissimo che si sente ed aumenta ancor oggi, come inevitabile conseguenza dell'immenso intasamento degli Uffici giudiziari. Ritengo che alla depenalizzazione deve farsi luogo sempre che non si ledano interessi fondamentali individuali e collettivi e sempre che le sanzioni sostitutive siano idonee, appropriate e finalizzate alla sicurezza della circolazione. Al che si collega il problema (anch'esso trattato da Tartaglione) del ritiro e della sospensione della patente. E ciò ci porta alla previsione (in atto in alcuni Stati europei e che è allo studio presso di noi) della cosiddetta patente a punti, cioè della indicazione sulla patente delle infrazioni commesse, a ciascuna delle quali va attribuito un punteggio fino a raggiungere una somma che importa la sospensione o addirittura il ritiro della patente. Strumento che potrebbe essere idoneo — se applicato bene e con precisione — ai fini repressivi e preventivi. Ma occorre fare molta attenzione e tenere presenti anche le esperienze dei paesi europei, sia di quelli (come la Francia) in cui è allo studio da anni con divergenti opinioni, sia in quelli (come la Germania) in cui è applicato, ma con molte riserve e critiche.

5. — Passando alla seconda categoria di scritti, essi — come accennato — riguardano più ampiamente l'illecito da circolazione e toccano due scottanti problemi, l'uno dato dalla responsabilità civile e dalla sua accertabilità in sede penale (e quindi dell'applicabilità dell'art. 2054 C.C. da parte del giudice penale) l'altro dal rapporto tra giudizio civile sul danno e giudizio penale. Su entrambi l'esame di Tartaglione è nitido e preciso, con la determinazione degli inconvenienti del sistema e con proposte di modificazioni, che purtroppo sono rimaste lettera morta anche in occasione della riforma del codice di procedura penale. Mi fermerò, pur sinteticamente, sulle più rilevanti di tali affermazioni (le quali in gran parte, come si vedrà, collimano con le mie idee) e specie su quelle che si presentano ancor oggi attuali.

In ordine al primo problema, non è il caso di fermarsi sull'art. 2054 C.C. e sui principi attinenti all'illecito civile derivante da circolazione stradale, che — pur inquadrandosi sotto il paradigma generale dell'illecito extracontrattuale, si evidenzia per particolari discipline rispondenti, a mio avviso, alla peculiare sfera su cui essa incide, cioè la circolazione. Né vale indagare sulle varie ipotesi dell'art. 2054 o sulle varie «presunzioni» che esso pone o sul collegamento con il fatto materiale della circolazione o dello stato del veicolo: nemmeno qui può discutersi sul fondamento di dette norme, se oggettivo (come si dice dai più ma io non credo) o se soggettivo (colpa diretta, *culpa in vigilando*, *culpa in eligendo*, rischio che ricade sul proprietario). Vorrei solo accennare che, secondo me, tutte le ipotesi dell'art. 2054, pur nelle loro diverse statuizioni, si collegano ad una *ratio* unica e specifica, vale a dire la considerazione del particolare mezzo dato dal veicolo e dalla singolarità della circolazione stradale, con tutti gli interessi su cui essa incide. Ma pare indiscutibile (e lo era anche per Tartaglione) che anche queste particolari previsioni di illecito si inseriscono nel concetto generale di responsabilità civile, che è eminentemente soggettivo, nel senso che presuppone pur sempre un fatto dell'uomo, collegato al suo comportamento e quindi — in diversa guisa — alla volontarietà. Perciò Tartaglione, chi scrive e la maggioranza dei giuristi italiani si opposero nettamente alla Convenzione europea di Strasburgo del 1973 sulla responsabilità civile automobilistica, che — sovvertendo ogni precedente sistema dei paesi a cultura latina, fondato sulla *lex aquilia* — collega la responsabilità automobilistica al fatto esclusivo e materiale della detenzione dello autoveicolo (fatto

del «detenteur») il che importa gravissime conseguenze, rilevanti discrepanze ed impossibilità di inquadramento sotto lo stesso schema delle varie fattispecie, nonché principalmente l'impossibilità del collegamento tra illecito civile ed illecito penale, per sua natura eminentemente personale.

Quanto al problema del rapporto tra illecito civile e la possibilità di accertamento del primo in sede penale — problema che deve trovare la sua soluzione in sede legislativa e precisamente ai sensi degli art. 74 e 75 del nuovo Codice di procedura penale che hanno sostituito senza modifiche sostanziali e di principio, gli art. 22 e seguenti del codice di procedura penale del 1930 — il sistema è fondato sul principio che il giudice penale giudica anche sull'azione civile di risarcimento del danno quando vi sia costituzione di parte civile nel processo penale. Dal che è dato arguire — e qui c'è qualche punto di dissenso con Tartaglione — la piena applicabilità da parte del giudice penale dell'art. 2054 C.C. nell'accertamento della responsabilità civile sia pure attraverso il sistema probatorio proprio del giudizio penale e senza le preclusioni proprie del giudizio civile. E ciò perché è a ritenersi (contrariamente a qualche dissenso manifestato da Tartaglione), l'assenza di differenze tra risarcimento puramente civilistico e risarcimento direttamente dal reato. L'art. 185 C.P. è chiaro nello stabilire che dal reato discendono le conseguenze del risarcimento del danno a norma delle leggi civili; pertanto, laddove trattasi di illecito automobilistico non può non parlarsi di applicazione delle norme civilistiche che quel particolare illecito riguardano e quindi le norme dell'art. 2054 C.C. Tali considerazioni mi hanno portato ad una concezione unitaria dell'illecito come comportamento umano confliggente con l'interesse o il diritto protetto ad un altro soggetto ed importante una sanzione. Illecito sempre fondato sul principio di solidarietà, riconosciuto dalla Costituzione e sulla sua inosservanza. La distinzione tra illecito civile ed illecito penale non è data (come pure si è sostenuto) solo dalla differenziazione della sanzione (che invece è conseguenza) ma dalla sostanza dell'incidenza del comportamento sugli interessi protetti, che, se esso incide su interessi dall'ordinamento considerati di portata generale e collettiva, ne conseguirà l'illecito penale, mentre se incide su interessi solo interpretativi, ne conseguirà l'illecito civile. Quando entrambe queste categorie di interessi siano toccati, ne scaturiranno contemporaneamente e l'illecito penalistico e quello civilistico ed entrambi

dipenderanno dallo stesso fatto dell'uomo ed importeranno le sanzioni per ciascuno previste, e quindi per l'illecito civile nel campo che ne occupa, il risarcimento del danno ex art. 2054.

L'ultimo problema è processualistico e riguarda le modalità di accertamento da parte del giudice penale del danno civile. Il sistema era stabilito dall'art. 489 del Codice del 1930: il giudice penale, investito dell'azione civile, giudica sull'*an* del risarcimento, obbligatoriamente, ma quanto alla liquidazione dei danni, se non è possibile effettuarla in sede penale, la rinvia al giudice civile, concedendo se del caso una provvisoria. Noi operatori del diritto criticammo apertamente tale sistema, di fronte alla prassi costante (dimostrata dalle statistiche) nel senso che rarissimamente, se non mai, il giudice penale operava la liquidazione del *quantum*, rimettendola sempre al giudice civile; onde per ottenere la liquidazione la vittima doveva passare attraverso tutte le fasi del giudizio penale prima e del giudizio civile poi. Si proposero rimedi, da quello estremo (ma contrario all'unitarietà della giurisdizione) di non consentire mai la costituzione di parte civile nel processo penale a quello più ridotto (propugnato da Tartaglione, da me e da molti altri) che prevedeva l'obbligatorietà per il giudice penale investito dell'azione civile di pronunciare sempre anche sul *quantum*, il che — se avesse portato qualche lungaggine — la esauriva sempre nell'ambito di un solo giudizio. Queste critiche non sono state affatto considerate dal nuovo codice di procedura penale. Infatti, è vero che l'art. 538 stabilisce che il giudice (penale) se pronuncia condanna dell'imputato al risarcimento del danno, provvede altresì alla sua liquidazione, ma è pur vero che, immediatamente dopo, l'art. 539 aggiunge, che il giudice, se le prove acquisite non consentano la liquidazione del danno, pronuncia condanna generica e rimette le parti innanzi il giudice civile, con possibilità di provvisoria. Il sistema si è dunque perpetuato e purtroppo siamo certi che si perpetueranno le conseguenze che portano alla celebrazione, per giungere alla definizione del *quantum*, di almeno sei fasi di giudizio: siamo convinti che i giudici penali si avvarranno sempre della facoltà di rinvio, anche perché potranno intravedere delle difficoltà per l'accertamento del *quantum* con il nuovo sistema probatorio previsto dal nuovo rito penale. Ma a ciò si può opporre che, se questo nuovo sistema probatorio è usato per l'accertamento — obbligatorio — dell'*an* civilistico, può certamente essere proseguito per la liquidazione del *quantum*

anche se con qualche lungaggine o con altro incombente, sempre però limitati ad una unica fase del giudizio. Riteniamo che anzi il sistema sia aggravato, perché, secondo il citato art. 539, il giudice penale non può nemmeno proseguire nell'indagine istruttoria nell'intento di decidere sul *quantum*, in quanto ciò può fare solo se le prove acquisite glielo consentano. E così ci allontaniamo ancora da quella snellezza e brevità dei giudizi e dall'attuazione dell'unità della giurisdizione che è nell'interesse di tutti gli utenti della giustizia.

6. — Concludendo, con queste disadorne parole ho inteso mostrare che anche nella difficile e complessa materia della circolazione stradale, con tutte le sue problematiche, l'apporto di Tartaglione è stato serio e determinante, foriero di spunti interessantissimi che, anche dopo la evoluzione sociale e giuridica in atto e dopo i mutamenti legislativi già apportati o in corso, le rendono attualissimi e perpetuano l'opera del Nostro e la sua incidenza sul pensiero giuridico anche nel nostro campo e la Sua persistente memoria.