

I RITARDI ITALIANI NELLA LOTTA ALLA CRIMINALITA' STRADALE COLPOSA, FRA CONTRADDIZIONI GIURISPRUDENZIALI E INCERTEZZE LEGISLATIVE.

Pierpaolo Martucci ()*

SOMMARIO: 1. Per l'Italia risultati ancora insoddisfacenti in tema di sicurezza stradale - 2. Le ragioni di un ritardo - 3. Le contraddizioni della giurisprudenza di merito in alcune sentenze paradigmatiche - 4. La nuova legge in materia di conseguenze derivanti da incidenti stradali - 5. Il primato della prevenzione.

1. Per l'Italia risultati ancora insoddisfacenti in tema di sicurezza stradale.

A distanza di cinque anni dalla Raccomandazione della Commissione Europea (1) che, nel suo "Libro Bianco" sul trasporto stradale, sollecitava negli Stati membri l'impegno a dimezzare entro il 2010 le vittime degli incidenti stradali (la prima causa di morte per i soggetti sotto i 40 anni, nel continente), la conferenza stampa tenuta a Bruxelles il 22 febbraio 2006 dal Commissario europeo ai trasporti, Jacques Barrot, è stata l'occasione per una verifica dello "stato dell'arte". (2)

Pur nel doveroso riconoscimento dei progressi compiuti, Barrot non ha risparmiato critiche agli interventi attuati: è vero che nel 2005 vi sono stati 8.000 decessi in meno rispetto all'anno precedente, ma il risultato si mantiene ancora al di sotto delle aspettative. Infatti le rilevazioni UE hanno evidenziato che dal 2001 al 2004 il numero di morti sulle strade del continente si è abbassato del 16%, percentuale certo non trascurabile ma insufficiente rispetto all'obiettivo di scendere dalle 50.000 vittime del 2001 a 25.000 nel 2010.

(*) Docente di Antropologia Criminale e di Criminologia nell'Università degli Studi di Trieste. Componente esperto del Tribunale di sorveglianza presso la Corte d'Appello di Trieste.

(1) La Raccomandazione, che si pone come obiettivo finale l'eliminazione completa della mortalità (la "Visione Zero" degli Svedesi), è derivata direttamente dalla Risoluzione su "Priorità per la sicurezza stradale nell'Unione Europea" (documento A5-0381/2000 *final*), approvata a larga maggioranza dal parlamento europeo nel gennaio 2001. Ricordiamo alcune delle più significative fra le richieste avanzate nella Risoluzione ai governi dell'Unione Europea: l'estensione del limite di alcol a 0,5 per mille a tutti i Paesi europei con frequenze di controlli significativi di alcolemia dei conducenti; la focalizzazione del programma decennale sugli eccessi di velocità, l'abuso di alcol, la formazione dei giovani conducenti, l'uso di cinture e caschi, il miglioramento delle infrastrutture; l'armonizzazione europea delle infrazioni stradali, delle procedure e delle sanzioni nel quadro del Trattato di Schengen; l'impegno a migliorare l'assistenza medica, giuridica, amministrativa e sociale alle vittime della strada ed alle loro famiglie. Cfr. HAEGI, *Le proposte europee per le vittime della strada*, in Atti del Convegno "Modernità e diritti: la tutela delle vittime", Firenze, 11-12 ottobre 2002, Edizioni Fondazione Guccione, Cosenza, 2003, p.69.

(2) Vedi BORSELLI, *Europa, sicurezza stradale: dal 2001 8mila morti in meno in Europa*, in ASAPS, *portale della sicurezza stradale* (www.asaps.it).

Se i ritmi attuali non si modificheranno, è prevedibile che alla data prevista non si riesca ad andare al di sotto dei 32.000 decessi sulle strade.

Si conferma inoltre la gravità del fenomeno delle "stragi del sabato sera" (definite da Barrot la "tragedia" europea), che coinvolgono soprattutto giovanissimi, di età compresa tra i 18 ed i 25 anni, una fascia di età che rappresenta il 10% della popolazione europea e dalla quale proviene il 21% di tutte le vittime della strada. Sempre in termini di età, una variabile vittimologica opposta si riscontra invece nella categoria debole per eccellenza, i pedoni (il 18% di tutta la popolazione europea) oltre 5.000 dei quali, nel 2005, sono rimasti uccisi sulle strade: nel 27% dei casi si trattava di soggetti al di sopra dei 65 anni.

Nel quadro illustrato da Barrot l'Italia emerge in negativo, come il terzo Stato dell'Unione Europea per numero di vittime. Se da noi i migliori risultati sono stati realizzati grazie all'introduzione della patente a punti (si stima abbia salvato oltre 1.000 vite nell'anno trascorso), la cui efficacia appare peraltro già meno incisiva rispetto ai primissimi mesi di applicazione (3), essi non sono paragonabili a quelli raggiunti in Francia. Questo Paese, che nel 2001 con oltre 8.100 morti si trovava nella posizione peggiore in Europa, è riuscito a scendere al di sotto delle 5.000 vittime nel 2005, con una flessione vicina al 40%. Per conseguire questo indiscutibile successo sono stati decisivi la quantità e qualità dei controlli effettuati, soprattutto sul fronte della repressione della velocità e della guida in stato di ebbrezza, come oggi avviene anche in Gran Bretagna e in Spagna, con una forte attenzione rivolta al *law enforcement*.

2. Le ragioni di un ritardo.

Le analisi sulle ragioni che stanno alla base di risultati per noi insoddisfacenti nella lotta alla sinistrosità stradale, confermano che uno dei problemi centrali va individuato nelle ancora inadeguate prevenzione e repressione delle condotte di guida pericolose, segnatamente delle tipiche fattispecie di criminalità colposa, ossia quelle legate all'eccessiva velocità e/o alla guida sotto l'influenza di alcol e/o altre sostanze psicoattive.

In effetti quando, nelle notti fra venerdì e domenica, si attuano controlli a tappeto nelle aree italiane dove si concentrano i più elevati consumi alcolici (il Settentrione e specialmente il Triveneto) mediamente il 15- 20% dei conducenti viene trovato positivo all'esame etilometrico dell'alito, spesso con indici di alcolemia assai superiori al limite legale di 0,5 g/lt.. Appare evidente che nei gruppi di amici e conoscenti che si spostano in auto stenta ad affermarsi l'abitudine ad affidare la guida alla persona più sobria, ormai diffusa invece nell'Europa settentrionale. Le notizie presentate dall'Acì all'annuale Salone della Sicurezza Stradale svoltosi a Riva del Garda dal 13 al 15 ottobre 2005 hanno evidenziato la persistente gravità del fenomeno delle stragi del fine settimana nel 2004, pur se con un calo rispetto all'anno precedente. Il 2003 infatti è stato il primo anno di regresso del fenomeno dopo oltre un lustro di incrementi costanti, risultato che va ricondotto indubbiamente anche all'introduzione della patente a punti.

(3) Sul tema si consenta il rinvio al nostro *Patente a punti e sanzioni di status. Riflessioni sulla prevenzione e dissuasione della criminalità stradale*, in questa *Rivista*, 2004, 2.

Tuttavia, gli incidenti che si verificano nelle 16 ore delle due notti (sabato e domenica) in rapporto al numero globale delle 168 ore della settimana, col 4% del traffico complessivo, sono meno frequenti (uno ogni 4 minuti, rispetto alla media di uno ogni 2 minuti e 20 secondi), ma risultano decisamente più gravi. Nel 2004, nelle 16 ore considerate si contava il 6,3% degli incidenti (14.133 in totale), ma addirittura il 14,5 % dei morti e l'8,4% dei feriti. Fra i deceduti il 50% apparteneva alla fascia d'età 18-29 anni rispetto al 25% della media settimanale. Altri interessanti elementi di valutazione provengono anche dall'esame dei risultati delle attività di contrasto realizzate dalla Polizia Stradale nel 2004. Nei soli fine settimana si sono contati 80.827 controlli, dai quali è emersa una percentuale di conducenti con alcolemie positive pari al 17,3%. Di questi il 46,6% aveva un'età compresa fra i 18 e i 32 anni, ed il 35,9% di tale fascia faceva rilevare valori alcolemici particolarmente elevati, compresi fra 1 e 1,5 g/lt.

Questi dati segnalano che ad una sensibilità sociale ancora immatura si sovrappongono – e circolarmente concorrono a rinforzare – un assetto normativo ed un *law enforcement* certamente poco incisivi, in particolare in rapporto a fattispecie oggettivamente gravi come quella dell' "omicidio stradale" . Un problema centrale che condiziona reazioni e atteggiamenti collettivi sta nella persistente resistenza e/o difficoltà a riconoscere il carattere francamente antisociale e quindi criminoso di molte condotte stradali, anche per la natura giuridicamente "debole" del delitto colposo, costruito da un sistema formalistico che ha sempre anteposto la centralità del carattere volontario della condotta, rispetto alla sua pericolosità. In questo hanno avuto senza dubbio un grosso peso le incoerenze e le scelte talora sconcertanti della giurisprudenza di merito, purtroppo anche recenti, come si evidenzia nel paragrafo che segue.

3. Le contraddizioni della giurisprudenza di merito in alcune sentenze paradigmatiche.

L'esame di alcune decisioni di primo grado emesse negli ultimi cinque anni su vicende attinenti a casi di omicidio stradale colposo dimostra la persistenza, in molti magistrati, di una scarsa sensibilità nella trattazione di cause assai dolorose sotto il profilo umano, spesso affrontate con leggerezza e superficialità burocratica, senza l'attenzione e il rispetto dovuti alle conseguenze laceranti sofferte dai protagonisti. (4)

In questo senso si segnala la sentenza n. 654 emessa il 16 maggio 2002 dal Tribunale penale monocratico di Forlì, nella quale il responsabile dell'omicidio stradale colposo di un ragazzo tredicenne è stato condannato alla pena patteggiata di 4 mesi di reclusione, col beneficio della sospensione condizionale. È interessante richiamare il percorso decisionale che ha consentito di giungere ad una decisione di tale mitezza: in primo luogo il giudice riteneva di non applicare – come dovuto - il secondo comma dell'art. 589 c.p. (5), bensì la più blanda fattispecie di omicidio

(4) I testi delle sentenze qui richiamate sono reperibili nel sito web dell'*Associazione italiana familiari e vittime della strada*, nella rubrica "Dai Tribunali" (www.vittimestrada.org).

(5) Art. 589 c.p. (*Omicidio colposo*): "Chiunque cagiona per colpa la morte di una persona è punito con la reclusione da sei mesi a cinque anni."

"Se il fatto è commesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o di quelle per la prevenzione degli infortuni sul lavoro la pena è della reclusione da uno a cinque anni."

generico di cui al primo comma della norma, partiva quindi dalla pena minima (6 mesi) e, aderendo alla patteggiamento, sottraeva altri due mesi nel computo definitivo. Il risultato finale è stato quello di sanzionare la perdita per colpa di una vita umana con una pena (sospesa) analoga a quella comminabile, ad esempio, per disturbo alle persone o per partecipazione a giochi d'azzardo.

Una sentenza del tutto analoga, che appare assai discutibile per la scarsissima considerazione dimostrata per il fatto luttuoso, è stata quella emessa in data 28 novembre 2002 dal Tribunale penale monocratico di Torino (n. 3196). La pronunzia riguarda la morte di una ragazza diciottenne, deceduta dopo l'uscita di strada dell'auto in cui era trasportata. La conducente, una ragazza di 19 anni che in un primo tempo aveva ammesso di aver perso il controllo della vettura, in seguito modificherà la versione accusando la vittima di avere determinato la sciagura stratonando il volante senza motivo. In realtà l'accertamento tecnico dimostrava che la vettura, al momento dell'incidente, procedeva ad una velocità di almeno 90 km/h in pieno centro abitato. L'imputata avanzava richiesta di patteggiamento proponendo una pena di 4 mesi di reclusione con i benefici di legge e quindi con la sospensione condizionale. Il giudice, per decidere l'ammissibilità del patteggiamento in rapporto alla congruità della pena (art. 444 c.p.p., comma 2) ed alla possibilità della sospensione condizionale, era tenuto a valutare la gravità della colpa e la personalità dell'imputata. Stabilita senza alcun dubbio la responsabilità di quest'ultima, riteneva però che non si potesse parlare di "colpa notevole" poiché lo sbandamento era stato "dovuto anche alla presenza di un manto stradale sdruciolevole-ghiacciato". Il magistrato valorizzava cioè in termini di attenuazione una circostanza sostanzialmente aggravante, dato che avrebbe logicamente richiesto una guida particolarmente prudente, ben diversa dai 90 km/h accertati dalla perizia. Inoltre, sempre secondo il giudice, andava considerato il "buon comportamento processuale" della parte, deducibile dal non aver insistito "nella propria versione difensiva" (ossia la falsa accusa alla vittima) e nell'aver proposto a titolo di acconto "un non irrilevante risarcimento" alle parti civili. In realtà ciò che i genitori della vittima avevano ricevuto era stata soltanto una semplice promessa di pagamento (futuro) da parte della compagnia assicuratrice, con l'offerta di un acconto sul risarcimento per l'evento luttuoso. Tuttavia tanto è stato sufficiente perché il Tribunale ritenesse di poter partire dalla pena minima (6 mesi) ex art. 589 c.p., comma 1, dichiarare equivalenti le circostanze aggravanti e attenuanti e in conclusione irrogare una pena di 4 mesi con il beneficio della sospensione condizionale.

Una vicenda che riveste l'amaro sapore della beffa ed evidenzia l'assenza di un reale effetto deterrente e preventivo in questo genere di pronunzie, è quella verificatasi nel 2004 presso il Tribunale monocratico di Imola. Quivi il camionista D. C. veniva condannato ad 1 anno e 2 mesi di reclusione (pena sospesa), alla sospensione della patente di guida per un anno ed al pagamento di una provvisionale di 260.000 euro ai familiari, per l'omicidio colposo di un sovrintendente della polizia stradale di Forlì, che aveva travolto il 24 maggio 2003 mentre guidava in stato di ebbrezza.

"Nel caso di morte di più persone, ovvero di morte di una o più persone e di lesioni di una o più persone, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, ma la pena non può superare gli anni dodici". Il testo riportato è quello antecedente alle modifiche introdotte dalla legge n. 102 del 21.2.2006.

Al processo era stato convocato come testimone un amico del camionista (quest'ultimo non comparso in aula), che si era presentato ubriaco. Dopo l'audizione il giudice invitava due poliziotti della stradale, colleghi del defunto venuti ad assistere al processo, a seguire il testimone per evitare che si ponesse alla guida in quello stato pericoloso. Quest'ultimo si incontrava in un bar nei pressi del tribunale con un altro uomo, anche lui visibilmente alterato: i due, dopo aver assunto altro alcol, salivano su di una utilitaria che, partendo, urtava un muro del parcheggio. Subito fermato dagli agenti, il guidatore – tanto ubriaco da non riuscire ad estrarre la patente dal portafoglio (tasso alcolemico accertato di ben 1,29 g/lit.) – si rivelava essere lo stesso camionista appena condannato per la morte del sovrintendente della polizia stradale...

In tema di patteggiamento, vale la pena di ricordare che si è dato persino il caso di giudici di merito che avevano ommesso di disporre la sospensione della patente di guida del condannato per omicidio stradale colposo, costringendo la Cassazione a intervenire per ribadire che la sospensione della patente di guida, in quanto sanzione amministrativa accessoria, è applicabile nel rito del patteggiamento, non ostandovi il disposto dell'art. 445 c.p.p., comma 1. (6) In effetti la sospensione della patente, per la sua natura di sanzione amministrativa prevista espressamente dalla legge come obbligatoria, non può rientrare nell'oggetto dell'accordo tra le parti ed esula dal divieto di cui all'art. 445 c.p.p., il quale concerne esclusivamente le pene accessorie. (7)

Una decisione che si presenta come profondamente contraddittoria è quella del Tribunale penale di Pisa il quale, in sede di giudizio abbreviato, con sentenza n. 9/2001 del 1 marzo 2001 condannava a 20 anni di reclusione l'albanese A. O. per l'omicidio stradale di tre giovani donne sulla strada statale Aurelia, commesso nel tentativo, fallito, di uccidere un altro albanese che si trovava alla guida di un diverso veicolo. Era accaduto che, in seguito ad una lite relativa alla "gestione" di alcune prostitute russe, l'uomo, in stato di alterazione alcolica, alla guida di un fuoristrada, aveva cercato di investire l'autovettura di un connazionale, sbandando e collidendo frontalmente con un'utilitaria proveniente dalla direzione opposta, sulla quale viaggiavano tre amiche di ritorno dalla Versilia, rimaste uccise sul colpo.

Il GIP, ritenuta l'imputabilità del convenuto ("E' appena il caso di aggiungere che la ubriachezza, volontaria non esclude la imputabilità, né preclude che possa configurarsi una, sia pure abnorme, consapevolezza e volontà di cagionare l'evento.") qualificava la sua condotta come reato aberrante con la conseguente responsabilità per omicidio volontario plurimo:

"Si verte, pertanto, in una ipotesi particolare di *aberratio* plurioffensiva, nel quale l'offesa voluta nei confronti della vittima designata non si è realizzata, mentre una offesa omogenea, per la identità dei bene giuridico protetto, e di maggiore gravità, si è consumata in danno di una delle tre occupanti la Citroen, ed ancora, come conseguenza non voluta, ma comunque derivante dalla serie causale innescata dalla

(6) Cass. pen. sez.IV, 11.2.1998, n. 1731.

(7) Cass. pen. sez.IV, 2.2. 1999, n. 1304. Una posizione particolare circa la natura della sospensione della patente è quella assunta in dottrina da Pagliaro, per il quale esso avrebbe "una natura intermedia tra le sanzioni penali e le sanzioni amministrative", da cui la proposta di denominare tali provvedimenti "sanzioni penali amministrative", in contrapposizione alle "sanzioni penali criminali" classiche; cfr. PAGLIARO, (*Sanzione.II*) *Sanzione penale*, in *Enc. Giur.*, Roma, 1994.

condotta dell'O., è intervenuta offesa di identica natura e gravità in danno di altre due persone."

Si potrebbe osservare che il riconoscimento di un dolo eventuale sarebbe stato forse giuridicamente più corretto e certo più funzionale alla repressione di questo tipo di stragi stradali. Ma l'aspetto di forte contraddizione attiene alla decisione circa la liquidazione della provvisionale, molto al di sotto delle richieste delle parti civili e ad alle stesse tabelle di liquidazione del danno morale:

"Per la liquidazione dei danni è necessario rimettere le parti davanti al giudice civile, ma nel frattempo può essere assegnata alle parti civili, che ne hanno fatto richiesta, una provvisionale che, sulla base della semplice considerazione di entità del danno morale, viene determinata, avuto riguardo alla prassi liquidatoria normalmente seguita dai giudici civili, in lire 100 milioni per ciascuno dei genitori delle vittime e in lire 50 milioni per ciascuno dei fratelli."

Si tratta di un'ulteriore dimostrazione della scarsa sensibilità vittimologica presente negli apparati di giustizia, dove è possibile affermare l'estrema gravità di un fatto sotto il profilo dell'entità della pena inflitta e contemporaneamente minimizzarla rispetto alla risposta riparativa.

Sotto quest'ultimo aspetto, un esempio eclatante è stata la sentenza del 4 giugno 2000 con la quale il giudice monocratico del Tribunale di Grosseto, decidendo la causa civile relativa alla morte di un giovane di 22 anni in un incidente stradale, riconosceva la piena responsabilità del convenuto ma liquidava il danno morale in 85 milioni di lire per ciascuno dei genitori, 30 milioni al fratello superstite e 10 (!) milioni all'unica nonna. Questo nonostante il fatto che un altro giudice dello stesso tribunale, avesse deciso poco prima (22 maggio 2000) una controversia analoga liquidando il danno morale in 300 milioni per ciascuno dei genitori adottivi e 200 milioni per i nonni naturali. (8)

Tuttavia, a dimostrazione del fatto che non esistono in materia orientamenti rigidamente consolidati, è possibile e doveroso richiamare anche (più rare) decisioni di segno opposto rispetto a quelle sin qui citate.

La sentenza di primo grado del Tribunale monocratico di Forlì (n. 1314/2000, del 9 novembre 2000), è per certi versi esemplare in termini di un approccio corretto ai fatti di grave criminalità stradale colposa (art. 589, 2 co. c.p. in relazione all'art. 154 Codice della strada), purtroppo sporadico nella prassi ancora prevalente. Infatti la pronuncia riveste un particolare interesse, perchè preceduta da un provvedimento (datato 12 marzo 1999) di rifiuto del patteggiamento, per l'entità della pena inflitta (2 anni e 2 mesi di reclusione), nettamente superiore alla media (intorno ai 6-8 mesi) delle pene generalmente irrogate per l'omicidio stradale e soprattutto per la negata concessione della sospensione condizionale, nonostante l'incensuratezza dell'imputato e la sua età avanzata.

Il processo si riferiva ad un episodio accaduto a Cesena due anni prima, nel quale un anziano conducente, effettuando una manovra rischiosissima di inversione, aveva causato la morte di una ragazza di 15 anni che sorraggiungeva su di un ciclomotore: "alla guida della propria autovettura (...) senza assicurarsi di poter effettuare tale manovra senza creare pericolo o intralcio agli altri utenti (...) tagliava la strada al ciclomotore (...) condotto da D. R. che sorraggiungeva da tergo e pur

(8) La sconcertante sentenza, impugnata dagli interessati, è stata in seguito ampiamente riformata dalla Corte d'Appello di Firenze con decisione del 28 gennaio 2003, che ha elevato il risarcimento per i genitori a 155.000 euro e a 77.000 per il fratello.

ponendo in essere una manovra di deviazione verso sinistra non poteva evitare la collisione con la sopracitata autovettura; nella circostanza D. R. riportava lesioni che ne cagionavano il decesso in seguito a trascinarsi e schiacciamento ad opera della vettura investitrice con previsione di tali eventi da parte dell'imputato (art. 61 n. 3 del Codice penale)".

La motivazione della sentenza si sofferma sulla gravità della condotta posta in essere dal guidatore con un'analisi circostanziata che vale la pena di riportare:

“Appare, in primo luogo, indiscutibile e non contestato che l'imputato abbia tentato di invertire la marcia all'altezza della intersezione della via San Mauro con via Della Valle, nel centro abitato di Cesena, in un punto in cui tale manovra era vietata ed ora anche logicamente esclusa, trattandosi di strada con notevole intensità di flusso veicolare in un soleggiato pomeriggio di fine aprile. Lo stesso C. ammetteva peraltro di aver cercato di invertire la marcia e di non ricordare di aver azionato l'indicatore di sinistra, quanto meno per cercare di preavvisare coloro che sopraggiungevano della propria incauta e pericolosissima manovra.

Va allora rimarcato che l'imputato, all'epoca dei fatti già ultrasettantenne, avrebbe anzi dovuto non solo correttamente valutare il pericolo ma la stessa avanzata età ed il ritardo nelle percezioni sensoriali e nei conseguenti riflessi che questa comporta (e la cosa, come si dirà, ha avuto la sua importanza col determinare le lesioni da schiacciamento che hanno comportato il decesso della ragazza) lo avrebbero dovuto indurre a particolarissima prudenza della quale il C. si è invece dimostrato del tutto privo.

Risulta infatti contestata l'aggravante della colpa cosciente, zona di confine prima del passaggio ad ipotesi di dolo eventuale, caratterizzata dal fatto che la verificabilità dell'evento rimane un'ipotesi astratta che nella coscienza dell'autore non viene concepita come concretamente realizzabile e, pertanto, non è in alcun modo voluta. E l'aggravante deve ritenersi sussistente solo che si pensi che il C. dichiarava di aver guardato lo specchietto retrovisore (cosa notata anche dalla teste R. A., nella propria dichiarazione allegata in atti). Ebbene la distanza tra il ciclomotore e l'auto era ormai ravvicinatissima (cfr. pag. 13 consulenza P.M.), tanto da costringere la D. a sterzare d'istinto verso il centro della carreggiata per evitare l'urto e l'imputato non può logicamente non aver visto la ragazza nel mentre questa sopraggiungeva, proprio per aver guardato lo specchietto. Piuttosto la evidente sopravvalutazione delle proprie capacità di portare a termine la rischiosa manovra lo induceva a compiere la stessa, con sprezzo totale della altrui vita, pur se l'età avanzata, le condizioni del traffico ed il fatto di essere alla guida di auto non certamente fuoriserie avrebbero invece dovuto farlo desistere da qualsiasi avventato proposito.

Successivamente all'urto, come si è detto, l'auto, dopo aver invaso diagonalmente la carreggiata opposta, andava a collidere con un palo della illuminazione tanto da determinare il distacco della soprastante plafoniera che, cadendo, infrangeva il vetro anteriore della Golf.

Se ne desumono (come comprovato dalle univoche dichiarazioni di B. C., M. P., S. G. e R. A.) che il C., subito dopo la collisione con il ciclomotore e con il corpo della ragazza già sbalzato sul cofano, non arrestava, frenando, la marcia dell'autoveicolo che si fermava solo a seguito dell'urto contro il palo, così

schiacciando la D. tra detto palo ed il radiatore della Golf con conseguenze mortali per la giovane.

Né risulta che il C. abbia prestato alcun soccorso, scendendo dall'auto o, comunque, innestando la retromarcia così da permettere di estrarre il corpo. Prova ne è il fatto che i soccorritori hanno dovuto manualmente trascinare all'indietro la Golf per consentire gli ormai inutili soccorsi.

L'imputato, ancora seduto al posto di guida, rimaneva immobile, pietrificato e, pur invitato, non disinnestava la marcia inserita così da permettere, con la leva del cambio in posizione di folle, di spostare più facilmente l'auto (cfr. dichiarazioni S. G.). R. A. riferiva di aver anzi notato l'auto accelerare subito dopo la collisione al centro della strada ("...R. è sempre sul cofano, sta scivolando davanti all'auto ed il signore riprende il gas...")

I sospetti più volte manifestati dai genitori ed aleggianti sull'intero incarto processuale circa la possibilità che il C. abbia volontariamente ucciso la D., scaturenti anche dalla obiettive, singolari modalità con il quale il sinistro si è svolto, inducevano la Procura ad ulteriori indagini e ad una integrazione della consulenza svolta.

Al riguardo, le risultanze istruttorie, se permettono di escludere il dolo dell'imputato, certamente valgono a connotare di particolare disvalore la colpa del C.”.

Basandosi su tali elementi il giudice argomenta in modo coerente e puntuale la scelta sulla pena da infliggere:

“Passando a trattare della sanzione irrogabile, va rilevato, preliminarmente, che il reato colposo non sempre in concreto può essere ritenuto di minore gravità, non giustificandosi altrimenti la scelta legislativa di prevedere talora pene certamente di entità non simbolica, da commisurare poi nell'esercizio della discrezionalità giurisdizionale, al fatto in esame. Nell'ipotesi di omicidio colposo, è così stata prevista una specifica aggravante quando l'evento sia determinato dalla violazione di norme inerenti alla circolazione stradale, fino ad un massimo di anni dodici qualora si verifichi l'evento mortale per più persone. Aggravante giustificata dalla indubbia pericolosità che discende dall'utilizzo, in particolare, degli autoveicoli e dalla necessità quindi di prestare attenzione all'osservanza di norme volte a prevenire eventi anche tragici.

La colpa del C. è inoltre connotata, come più volte rimarcato, da profili di particolare gravità, accentuata dall'età dello stesso, che, lungi dal poter essere valutata favorevolmente sia pure al fine di concedere le attenuanti generiche, appare, nel caso di specie, ragione sufficiente che avrebbe dovuto spingerlo a ben diverso e prudente stile di guida.

Non può infine venire in considerazione l'incensuratezza ai fini dell'applicabilità dell'art. 62 *bis* c.p. quando le modalità di commissione del reato sono, come nel caso di specie, emblematiche di personalità priva del benché minimo rispetto per i terzi.

L'imputato deve pertanto essere condannato alla pena di anni due, mesi due di reclusione oltre al pagamento delle spese processuali (pena base anni due, mesi otto di reclusione; aumentata per l'aggravante di cui all'art. 61 n. 3 cp ad anni tre, mesi tre di reclusione; diminuita per il rito ad anni due, mesi due di reclusione). Non può essere formulata prognosi positiva ai fini della concessione del beneficio della

sospensione della pena per le modalità di commissione del reato e l'intensità della colpa ravvisabile nel C.

Deve essere disposta la sospensione della patente per la durata di mesi sei ai sensi dell'art. 222 cod. strad. per la violazione dell'art. 154 C. S. va infine condannato alla rifusione delle spese di costituzione e rappresentanza, liquidate in dispositivo, nonché al risarcimento del danno da liquidarsi in separata sede.”

La sentenza manifesta sensibilità anche sotto l'aspetto risarcitorio, con un'attenta valutazione del danno biologico "da lutto" derivato ai familiari dal tragico evento, con connotazioni che ben si potrebbero ascrivere alla nuova categoria del danno "esistenziale". (9) Correttamente si sottolinea l'inadeguatezza del pagamento liquidato dalla compagnia assicuratrice:

Può essere disposto il pagamento di una provvisionale in ragione di £. 50.000.000 ciascuno per D. G. e G. L., genitori della vittima, nonché per D. S., sorella della stessa, persone affettivamente più vicine alla vittima.

E' pur vero che, a titolo di acconto, i predetti nonché G. C. e G. A. ricevevano e trattenevano, a titolo di mero acconto sul maggior danno, la somma di £. 400.000.000.

Ritiene tuttavia questo Giudice che, per l'appunto, ai genitori ed alla sorella possa essere concessa la sopra quantificata provvisionale, evidenziando la consulenza psichiatrica in atti gravi situazioni depressive, conseguenti al lutto, sfocianti anche nella manifestazione di propositi suicidari da parte di D. G. Peraltro le stesse istanze allegate al fascicolo processuale confermano una deteriorata situazione psichica dei predetti, logorati dalla persistenza di un giustificabile desiderio di giustizia trasmodante talora nella aperta ricerca di vendetta, impegnati in proprie parallele indagini e convinti assertori della responsabilità per omicidio volontario del C.

Nei loro confronti è ben provata, quanto meno, la sussistenza di un danno biologico *iure proprio*, conseguente al sorgere di specifiche patologie invalidanti dal lutto, ontologicamente diverso dal semplice danno morale, pur presente, e ciò prescindendo dalla risarcibilità del danno biologico da uccisione *iure hereditario* nei confronti dei prossimi congiunti, oggetto di più compiuta analisi da parte del giudice civile. Ed in tale contesto appare, allo stato degli atti, non adeguato il pagamento effettuato dalla compagnia assicuratrice, tenuto conto che nel computo della somma erogata sono stati ricompresi anche i nonni.”

In termini di liquidazione dei danni, un altro esempio meritevole di segnalazione si ritrova nella sentenza civile n. 132 del 22 giugno 2001 del giudice unico del Tribunale di Camerino. In quella sede la persona ritenuta responsabile della morte di un minore in seguito ad investimento stradale veniva condannata al risarcimento del danno biologico e morale in favore dei genitori e della sorella per la "somma complessiva di lire 2.137.234.000, oltre ad interessi legali sulla somma via via rivalutata a decorrere dal 5.10.1988 e sino al saldo effettivo, nonché al pagamento della somma di lire 9.547.500 a titolo di risarcimento del danno patrimoniale" ed alla rifusione delle spese processuali.

(9) Sul tema si consenta il rinvio a MARTUCCI, “*Il riconoscimento del danno esistenziale a favore delle vittime della criminalità stradale. Uno strumento per una giustizia più equa*”, in questa Rivista, 2005, 3.

L'entità del risarcimento è stata superiore a quanto disposto in tanti casi analoghi, ma appare finalmente commisurata all'entità effettiva del danno arrecato. (10)

4. La nuova legge in materia di conseguenze derivanti da incidenti stradali.

Le pressioni operate dalle associazioni delle vittime della strada, il cui attivismo si è intensificato in misura significativa negli ultimi anni, hanno contribuito a spingere il legislatore ad intervenire sulla specifica disciplina sanzionatoria delle condotte di guida, anche per contribuire a correggere gli orientamenti giurisprudenziali sin qui ricordati. Il 9 febbraio 2006 è stato così approvato in via definitiva dal Senato il disegno di legge n. 3327, recante "disposizioni in materia di conseguenze derivanti da incidenti stradali", poi divenuto legge n. 102, del 21 febbraio 2006.

Il breve testo (6 articoli in tutto) interviene essenzialmente sul codice della strada (artt. 1 e 6), sul codice penale (art. 2) e su quello di procedura penale (art. 4) per inasprire le pene relative alle fattispecie più gravi di criminalità colposa e abbreviare i termini per le indagini preliminari e la fissazione della data del giudizio, prevede l'applicazione del rito del lavoro alle cause di risarcimento dei danni per morte o lesioni conseguenti a incidenti stradali (art. 3) e la liquidazione anticipata di somme a titolo di provvisoria, in una percentuale variabile tra il 30 e il 50 per cento della presumibile entità del risarcimento da liquidarsi in sentenza (art. 5).

In particolare l'art. 1 (*Modifiche all'art. 222 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*), sostituendo il secondo comma dell'art. 222 codice della strada, fissa nuovi termini per la sanzione amministrativa della sospensione della patente in relazione a reati colposi di crescente gravità, sino ad un massimo di 4 anni nel caso di omicidio colposo. L'art. 2 stabilisce l'elevazione delle pene edittali dell'art. 589 c.p., per i reati di omicidio colposo, e dell'art. 590 c.p. per le lesioni colpose gravi e gravissime connesse alla violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale.

Merita speciale considerazione l'art. 6 (*Obblighi del condannato*), il quale, introducendo l'art. 224-bis nel codice stradale, prevede, per il giudice che pronuncia sentenza di condanna a pena detentiva per un delitto stradale colposo, la possibilità di disporre la sanzione amministrativa del "lavoro di pubblica utilità". (11)

(10) La testimonianza di una accresciuta attenzione per la tutela delle vittime dei sinistri stradali può riscontrarsi anche nella recentissima sentenza della Suprema Corte che, cassando la sentenza di rigetto di un giudice di pace, ha affermato che è tutelabile sotto il profilo risarcitorio la posizione di colui il quale eserciti nei confronti dell'autovettura danneggiata una situazione di possesso qualificabile come tale ai sensi dell'art. 1140 c.c. Nella sentenza la Corte ha ricordato che, in linea generale, il diritto al risarcimento del danno può spettare anche a chi, per circostanze contingenti, si trovi ad esercitare un potere soltanto materiale sulla cosa e, dal danneggiamento di questa, possa risentire un pregiudizio al suo patrimonio, indipendentemente dal diritto – reale o personale – che egli abbia all'esercizio di quel potere (Cass. civ., sez. III, 23.2.2006, n. 4003).

(11) Art. 224-bis: "1. Nel pronunciare sentenza di condanna alla pena della reclusione per un delitto colposo commesso con violazione delle norme del presente codice, il giudice può disporre altresì la sanzione amministrativa accessoria del lavoro di pubblica utilità consistente nella prestazione di attività non retribuita in favore della collettività da svolgere presso lo Stato, le regioni, le province, i comuni o presso enti o organizzazioni di assistenza sociale e di volontariato.

2. Il lavoro di pubblica utilità non può essere inferiore a un mese né superiore a sei mesi. In caso di recidiva, ai sensi dell'articolo 99, secondo comma, del codice penale, il lavoro di pubblica utilità non può essere inferiore a tre mesi.

Tali lavori possono consistere in prestazioni di attività non retribuita a vantaggio della collettività, da svolgere sia in contesti pubblici (Stato, regioni, province, comuni) che presso enti o organizzazioni di assistenza sociale e di volontariato.

Si è così creato uno strumento duttile che, sulla scia di suggerimenti ispirati ad esperienze straniere nel solco delle filosofie di giustizia riparativa (*restorative justice*), può rivestire di contenuti concreti una sentenza altrimenti troppo spesso priva di effetti, coniugando aspetti risarcitori in senso lato con valenze trattamentali di responsabilizzazione del reo, anche in chiave vittimologica. Nulla esclude infatti la possibilità di far prestare forme di assistenza a vittime di incidenti stradali, sia direttamente che tramite organizzazioni di volontariato.

Appaiono invece decisamente più problematiche le norme che nelle intenzioni del legislatore dovrebbero rendere più rapida la procedura di risarcimento dei danni. (12) Gli avvocati, tramite il Consiglio nazionale forense, hanno criticato pesantemente il provvedimento per i dubbi interpretativi cui darebbe adito. In particolare, il testo non renderebbe chiaro se il rito del lavoro, esteso alle controversie sulla responsabilità civile dei guidatori, si applica anche davanti al giudice di pace, tanto che taluno ha parlato di "improvvida ed improvvisata riforma", a rischio di creare "guasti ben maggiori ai benefici che si intendevano apportare al settore". (13) Secondo questi critici – che rimproverano fra l'altro al legislatore "la fallace idea della possibilità di effettuare nel settore giudiziario 'riforme a costo zero', operando solo sulle norme processuali e non sull'organizzazione e sulle risorse occorrenti per renderle efficaci" – nella nuova legge, in definitiva:

"a) profondamente sbagliata, in primo luogo, appare la tecnica adottata di non assoggettare l'intera materia degli incidenti stradali al nuovo rito processuale ma di ritagliare al suo interno la sub-materia degli incidenti con morte o lesioni, facendo così rifluire la materia stessa nelle complicazioni processuali della connessione tra domande soggette a riti diversi (la stessa scelta infelice fatta a proposito del contenzioso delle locazioni urbane con la legge 392/78 non ha evidentemente insegnato nulla essendo riservato il nuovo rito soltanto ad una parte del contenzioso);"

"b) egualmente fonte di sicuri conflitti e pasticci è, in secondo luogo, l'estensione del rito del lavoro ad una parte del contenzioso davanti al Giudice di Pace, dove

3. Le modalità di svolgimento del lavoro di pubblica utilità sono determinate dal Ministro della giustizia con proprio decreto d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'art. 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

4. L'attività è svolta nell'ambito della provincia in cui risiede il condannato e comporta la prestazione di non più di sei ore di lavoro settimanale da svolgere con modalità e tempi che non pregiudichino le esigenze di lavoro, di studio, di famiglia e di salute del condannato. Tuttavia, se il condannato lo richiede, il giudice può ammetterlo a svolgere il lavoro di pubblica utilità per un tempo superiore alle sei ore settimanali.

5. La durata giornaliera della prestazione non può comunque oltrepassare le otto ore.

6. In caso di violazione degli obblighi di cui al presente articolo si applicano le disposizioni di cui all'articolo 56 del decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274."

(12) D.d.l. n. 3327, art. 3. (*Disposizioni processuali*). 1. Alle cause relative al risarcimento dei danni per morte o lesioni, conseguenti ad incidenti stradali, si applicano le norme processuali di cui al libro II, titolo IV, capo I del codice di procedura civile.

(13) VIAZZI, *Estensione del rito del lavoro agli incidenti stradali? Servono correttivi al più presto*, in *Organismo Unitario dell'Avvocatura Italiana*, Rassegna Stampa del 4 marzo 2006 (www.oua.it/rassegna.stampa).

maggiore tra l'altro è la quota di controversie che continueranno ad essere assoggettate al rito ordinario perché aventi ad oggetto solo danni a cose. Occorre quindi al più presto che (...) si adottino le misure indispensabili atte almeno a procrastinare (subito) l'entrata in vigore ed a correggere (poi) una norma così sgangherata com'è quella in esame." (14)

5. Il primato della prevenzione.

Tornando al tema di fondo di queste riflessioni – a prescindere dalle valutazioni sulla bontà o meno del disegno di legge di recentissima approvazione - è opportuno sottolineare che i migliori risultati in quest'ambito potranno essere conseguiti solamente con la progressiva affermazione di una diversa sensibilità collettiva, che modifichi definitivamente la percezione e il giudizio su certe condotte ed affermi la responsabilità nella circolazione stradale come una responsabilità civica primaria. Ferma restando la grandissima importanza di un impegno costante per l'individuazione e la rigorosa repressione delle forme di delinquenza stradale, occorre riconoscere che il timore della sanzione, per quanto efficace nell'immediato, alla lunga si allenta, subentrando l'assuefazione da parte dei trasgressori.

Si consideri il caso della patente a punti, che certamente rappresenta un valido strumento per migliorare il livello di sicurezza delle strade e che ha dato ottime prove al suo esordio in Italia, ma non è di per se risolutiva. Non bisogna dimenticare che negli Stati Uniti, dove il sistema è in vigore dagli anni Cinquanta, i tassi di incidentalità e di mortalità rimangono fra i più alti del mondo mentre esistono Paesi, come ad esempio la Svezia, dove queste percentuali sono particolarmente basse, nonostante la patente a punti non sia prevista. Deve far meditare il caso dell'Irlanda, in cui il sistema della patente a punti è stato introdotto nel 2002 e dove peraltro, dopo grandi successi iniziali (23.000 automobilisti sanzionati e il numero dei decessi sceso del 39%, con cambiamenti nel comportamento di quattro guidatori su cinque), scemato il timore della punizione, molti conducenti sono presto tornati alle vecchie e nocive abitudini. (15) Il rischio maggiore è dunque che si enfatizzi troppo lo strumento in sé, trascurando altri aspetti fondamentali della sicurezza, a cominciare dall'educazione o, meglio, dalla rieducazione degli utenti. Infatti, soprattutto per le violazioni della sicurezza stradale, la difficoltà peculiare non è tanto quella di punire il colpevole, quanto quella di evitare che arrechi nuovi danni. Il sistema dei punti e l'inasprimento delle sanzioni penali per i delitti colposi conseguono un generico effetto di deterrenza sul recidivismo, ma questo spesso si attenua nel lungo periodo, soprattutto se una certa violazione del codice stradale è più o meno tollerata dalla maggioranza della popolazione. Nelle vicende più serie l'obbligo ad un lavoro di pubblica utilità – ora introdotto - potrebbe risultare particolarmente utile come forma di trattamento personalizzato, in grado di far comprendere al trasgressore i rischi del suo comportamento, con una reale presa di coscienza. Nei casi poi – purtroppo

(14) *Ibidem*. Da parte nostra ci limitiamo ad osservare che ogni testo è perfettibile ed emendabile ma è ugualmente sicuro che continui interventi correttivi non rinforzano la certezza delle norme: dal 1° gennaio 1993 ad oggi il codice della strada è stato modificato quasi 50 volte!

(15) Dell'esperienza irlandese si è discusso nel convegno dal titolo "La disciplina della circolazione e le libertà del cittadino – Dalla patente a punti a un nuovo codice di comportamenti", svoltosi a Napoli nel novembre 2003.

tutt'altro che infrequenti – nei quali si riscontrasse una vera e propria abitudine nelle trasgressioni gravi, l'unica via in grado di limitare effettivamente la pericolosità di questi delinquenti colposi è la sospensione molto prolungata o la revoca definitiva della patente di guida, in un percorso di "incapacitazione selettiva" non dissimile da quelli che, in altri contesti e con altri strumenti, il sistema penale statunitense pone in essere nei confronti di soggetti ad alto rischio di reiterazione criminale (ad es. i *sex offenders*). Ci si potrebbe anzi chiedere se, proprio in tal senso, fosse poi così insostenibile quella pronuncia della Cassazione che aveva affermato applicabile la sanzione amministrativa della sospensione della patente di guida anche agli utenti stradali che avessero causato un incidente con lesioni pur non trovandosi alla guida di un mezzo per il quale è richiesta l'abilitazione (ad esempio la bicicletta), ovvero circolando a piedi. (16) Come è noto tale sentenza rimase del tutto isolata rispetto ad un contrario indirizzo giurisprudenziale assolutamente dominante, per il quale la patente può essere sospesa solo a chi ne sia attualmente in possesso e con riferimento ad illeciti che siano stati commessi circolando con il veicolo a cui la patente (da sospendere) si riferisce. (17)

Ad ogni modo rimane sullo sfondo la necessità di promuovere campagne educative di grande portata e di lungo periodo per giungere a ridurre – gradualmente ma stabilmente – la tolleranza culturale e psicologica verso le trasgressioni stradali, portando a riconoscerne le forme più gravi come manifestazioni di vera e propria pericolosa delinquenza. Le iniziative di "pubblicità progresso", i messaggi sui tabelloni luminosi delle autostrade, certo ancora saltuari e spesso ingenui, si muovono nella giusta direzione, ma la vera base del cambiamento rimane l'educazione alla sicurezza stradale dei più giovani nelle scuole, questa purtroppo ancora ben lontana da una effettiva attuazione.

(16) Cass. pen. sez. IV, 4.12.2000, n. 5407, in questa *Rivista*, 2001, 6, 811 e ss. La sentenza aveva osservato che "anche la guida in stato di ebbrezza di un motociclo cada sotto la sanzione dell'art. 186 Cod. strad. e che alla condanna debba seguire la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida che non ha come sua premessa il fatto che la patente sia necessaria per condurre il veicolo specificamente guidato al momento del fatto", in quanto il guidatore ha in tal modo realizzato "un fatto contrassegnato da alto indice di pericolosità e di irresponsabilità – presunte dal legislatore – verso la salvaguardia della sicurezza stradale che lo rende meritevole, oltre alla sanzione penale, anche di quella accessoria intesa a rafforzare la prima, favorendo durante la sospensione della patente la riflessione e l'emenda dell'autore dell'illecito ed atteggiandosi come ulteriore remora per analoghi comportamenti futuri".

(17) Cfr. per tutte Cass. pen., sez.un., 29.3.2002, n. 12316, in questa *Rivista*, 2002, 4-5, 574 ss., con nota di GENOVESE.