

Pierpaolo MARTUCCI*

ANCORA SUGLI OMICIDI COLPOSI STRADALI. ALCUNE RIFLESSIONI SU DI UN PROBLEMA SEMPRE APERTO

Sommario: 1. *Introduzione* 2. *Profili della responsabilità civile e penale del conducente* 3. *La prospettazione del dolo eventuale nelle fattispecie di "omicidio stradale"* 4 *Altre ipotesi di intervento. Il "caso virtuoso" delle esperienze nel Veneto.* 5 *Il decreto legge n. 92 del 23 maggio 2008*

* Docente di Antropologia Criminale nella Facoltà di Giurisprudenza dell'Università di Trieste
Componente esperto nel Tribunale di Sorveglianza presso la Corte d'Appello di Trieste

1. Introduzione

Nel corso degli ultimi mesi, episodi di cronaca particolarmente gravi hanno richiamato ancora una volta l'attenzione dell'opinione pubblica su incidenti mortali – talvolta vere e proprie stragi – determinati da comportamenti di guida estremamente imprudenti e pericolosi, spesso associati all'influenza di alcol e/o stupefacenti. Limitandoci al caso di una condotta particolarmente grave – la guida contromano – occorre sottolineare che, in base ai dati elaborati dall'ASAPS, nel 2007 si sono registrati 136 eventi, in maggioranza sulla viabilità maggiore (59,6%) e in buona parte dovuti all'alcol (42,6%), con 34 decessi.¹ Nel corso dell'anno precedente, il 2006, gli episodi monitorati erano stati appena 46, con 21 vittime ed una minore incidenza alcolica (il 37% dei casi). Sempre nel 2007, quasi un terzo (27,2%) degli autori di manovre contromano sono stati cittadini stranieri.

Le polemiche ricorrenti denunciano la sproporzione fra la gravità degli eventi causati dai conducenti e la innegabile modestia delle conseguenze penali sinora contemplate per costoro. Vi è stato chi ha osservato polemicamente che l'Italia "è un Paese nel quale sulla strada si può uccidere come si vuole e non si paga mai".

Bisogna purtroppo riconoscere che questa asserzione provocatoria non è stata troppo lontana dalla realtà dei fatti. Si può riportare un esempio ricollegabile a diversi casi concreti, riferiti al regime giuridico in vigore sino al recentissimo decreto legge 2008/92, attualmente (giugno 2008) ancora in corso di conversione. Ipotizziamo che un automobilista in stato di ebbrezza, con un valore alcolemico anche elevatissimo (per esempio 2-3 gr/lt), magari con patente sospesa per precedenti specifici, guidi a grande velocità, effettui un sorpasso in curva e investa un'altra vettura o dei passanti, provocando la morte anche di 3 o 4 persone. Purché si fermi e si metta a disposizione della polizia, costui non sarà mai passibile di arresto immediato, in quanto l'ipotesi di arresto facoltativo, prevista dall'art.589 c.p. in questo caso non scatta, in ragione della specifica previsione esimente dell' art. 189, 8° comma, del Codice della strada (*Comportamento in caso di incidente*). Si tratta di un'eccezione al principio generale dell'art. 389 c.p.p., 1° comma, secondo il quale per tutti i delitti per cui sia prevista una pena fino a cinque anni, è previsto l'arresto facoltativo in flagranza di reato. Ci si trova quindi in presenza di una sorta di *favor rei*: sembra che ciò che si commette

¹ A.S.A.P.S. è l'acronimo dell'*Associazione Sostenitori Amici Polizia Stradale*, un raggruppamento costituito nel 1991 e che conta oltre 30.000 aderenti fra le forze di Polizia ed i privati cittadini.

sulla strada sia meno grave di quanto si possa commettere altrove. Perlomeno, era questo lo stato delle cose sino all'ultimo intervento governativo, peraltro in via di definizione.

Eppure, sotto il profilo fenomenologico, rispetto all'incidenza delle uccisioni volontarie, la dimensione dell'omicidio colposo è di gran lunga più rilevante: da oltre un decennio almeno l'omicidio colposo – in termini quantitativi – supera dalle 3 alle 5 volte quello volontario e nella stragrande maggioranza dei casi (mediamente circa l'85%) si verifica nel corso di incidenti stradali. L'analisi di alcuni dati statistici (ricavati da elaborazioni di fonte Centauro – Asaps su dati Istat) può contribuire a precisare ancora meglio le dimensioni del fenomeno. Se ci si limita a considerare la categoria più vulnerabile fra gli utenti stradali, quella dei pedoni, si nota che nel decennio 1997-2006 il numero complessivo dei decessi causati da investimenti è stato di 8.364, quello dei feriti addirittura di 175.084. Risulta poco incoraggiante anche il fatto – nonostante un trend generale di calo, seppur lieve, dei morti e dei feriti negli incidenti stradali – che nel 2000 i pedoni (in prevalenza anziani) fossero il 12,7% delle vittime totali e nel 2006 abbiano raggiunto il 13,4%.

Ebbene, ipotizzando prudentemente che un decesso legato a un incidente automobilistico coinvolga mediamente, in misura diretta, tre altri soggetti legati alla vittima da stretti vincoli familiari o parentali, ne deriva che, nell'arco di 10 anni, oltre 25.000 persone sono rimaste sconvolte da un lutto e più di mezzo milione si sono confrontate – seppur a livelli di gravità molto diversi – con le conseguenze di un investimento per un familiare o parente. Poiché nel 51% dei casi nessuna responsabilità è stata riconosciuta ai pedoni è praticamente matematico che almeno la metà di essi è rimasta vittima di fattispecie di omicidio o di lesioni personali colpose. Dunque, come emerge già da una semplice lettura dei dati relativi ai soli pedoni, i reati colposi stradali sono all'origine di un problema sociale di dimensioni molto rilevanti, considerando che annualmente i decessi legati alle sciagure stradali sono in media 6.000, con 20.000 invalidi permanenti. Eppure una adeguata percezione sociale di queste condotte si va affermando lentamente e con grande difficoltà.

Nella metà degli anni Settanta del passato secolo, notava Paradiso, il problema di fondo riguardava la mancata riprovazione – empiricamente documentata – del criminale stradale il quale non veniva etichettato come tale, cioè non subiva “quel processo di stigmatizzazione che accompagna la criminalità convenzionale (furti, rapine) con effetti socialmente assai negativi ed emarginanti”.² La cosa aveva (ed ha) due implicazioni di grandi rilievo: “1) La mancata reazione sociale fa venire meno una forma efficacissima e primaria di controllo: il biasimo espresso dai gruppi sociali, che diminuisce lo status del deviante; 2) l'autore di un omicidio colposo stradale, causato esclusivamente da imprudenza o imperizia, non si considererà mai né 'criminale' (come l'autore di furto), né 'socialmente pericoloso' e neppure 'deviante' o 'antisociale'. (...) Pertanto la mancanza di reazione sociale (...) riveste addirittura un ruolo criminogenetico identificabile con l'impunità sociale di cui è consapevole di godere il criminale della strada”.³

Eppure questa modalità percettiva non appare esclusiva del nostro Paese: infatti anche negli Stati Uniti, alla fine dello scorso secolo, oltre il 90% degli omicidi colposi denunciati riguardavano incidenti del traffico, ciononostante quei reati non erano inclusi nell'indice dei reati violenti degli *Uniform Crime Reports*.⁴

2. Profili della responsabilità civile e penale del conducente

Il problema dell'inquadramento della responsabilità del conducente per i danni causati – considerata in termini penali e civili – si era posto già agli inizi del Novecento, col diffondersi dei veicoli a motore, quando “gli schemi classici della responsabilità all'inizio del secolo, erano chiaramente delineati, ma ci si accorse che l'analisi della colpa del conducente aveva (o doveva

² PARADISO P., *Profili criminologici della circolazione stradale*, Bulzoni, Roma, 1975, p. 133.

³ Ibidem

⁴ Cfr. MERZAGORA I., *Lezioni di criminologia*, Cedam, Padova, 2001, p. 143.

avere) qualche profilo particolare”.⁵ Ciò ha portato ad elaborare il concetto civilistico di *colpa automobilistica*,⁶ considerata come particolare categoria legata all'ambito complesso e rischioso della circolazione stradale, nella quale si individua una responsabilità oggettiva, ascrivibile al conducente di un veicolo anche in assenza, a suo carico, di uno degli elementi fondanti della colpa: negligenza, imprudenza o imperizia.⁷ La cosa trova riflesso nell'art.2054 c.c., 1° comma, per cui il conducente di veicoli senza guida su rotaie, “(...) è obbligato a risarcire il danno prodotto a persone o a cose, dalla circolazione del veicolo se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno”. In altri termini, egli non può sottrarsi alla responsabilità semplicemente dimostrando di essersi comportato con diligenza, ma deve provare di aver operato tutto ciò che era umanamente possibile fare per scongiurare l'incidente.⁸ Il grande rigore della disciplina normativa emerge sotto altri aspetti, quali la responsabilità indiretta del proprietario che concorre con quella oggettiva del conducente (se ne può liberare solo provando che la circolazione del veicolo è avvenuta contro la sua volontà) e l'estensione anche a favore dei terzi trasportati della presunzione di colpevolezza del conducente di un autoveicolo. Anzi, l'orientamento più recente della giurisprudenza di legittimità ha esteso l'applicabilità dell'art. 2054 c.c. a tutti i soggetti che ricevono danni dalla circolazione stradale, inclusi i terzi trasportati a titolo di cortesia, per i quali in precedenza si richiamava l'art.2043 c.c.⁹ D'altronde tutto ciò appare coerente con l'orientamento generale di cui all'art. 140 c.s., il quale impone agli utenti della strada di comportarsi in modo tale da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione ed in modo che sia in ogni caso salvaguardata la sicurezza stradale.

Il particolare rigore imposto dal legislatore al regime civilistico dei danni derivanti alla circolazione stradale evidenzia quanto sia stato consapevole dell'estrema pericolosità delle condotte poste in essere nel suo ambito, prima fra tutte la guida di un autoveicolo. Rispetto a questo può apparire stridente il contrasto con l'inadeguatezza delle sanzioni penali per chi – a titolo di colpa – si rende responsabile di un sinistro con l'esito estremo del decesso di una o più vittime.

La cosa si inquadra nel riflesso della tradizionale concezione penalistica che vede l'uccisione colposa come un “omicidio minore”, il cui soggetto attivo non partecipa in alcun modo alla tipologia dei veri delinquenti. In realtà, molteplici ricerche sviluppate in ambito criminologico hanno evidenziato proprio la sussistenza di alcuni “tipi” di personalità predisposti agli incidenti stradali. Uno di questi descrive una categoria di soggetti caratterizzata da scarsa interiorizzazione non solo delle norme stradali ma delle norme in genere, da basso livello di ansia e da impulsività, talvolta da una ricerca compulsiva degli stimoli legati ad emozioni forti (*sensation seeking*), per ottenere i quali si perseguono volutamente situazioni pericolose.¹⁰ In tal senso, secondo molti autori vi sarebbe una contiguità fra trasgressori stradali abituali e delinquenza *tout court*, individuabile nel frequente coesistere – negli stessi soggetti – di precedenti per incidenti e per reati comuni.¹¹

⁵ SIMONE B., *Manuale della circolazione stradale*, Sapi gnoli, Rimini, 1997, p.403.

⁶ Cfr. ORLANDO V.E., *L'iter dell'incidente stradale*, Giuffrè, Milano, 1957, p.102.

⁷ TERRACCIANO U., *La circolazione stradale*, in CENDON P. (a cura di), *La prova e il quantum nel risarcimento del danno non patrimoniale*, Utet, Torino, 2008, II, 1823.

⁸ GALGANO F., *Manuale di diritto privato*, Cedam, Padova, 1994, p.354.

⁹ Cfr. Cass. civ. 1 giugno 2006, n. 13130.

¹⁰ SHOAM GIORA S. e coll., *Violence. An Integrated Multivariate Study of Human Aggression*, Dartmouth, 1995, pp.154-163.

¹¹ Cfr. in particolare MIDDENDORF W., *Punishment and prevention of traffic offences*, New York, 1970. Per quest'ultimo il conducente ubriaco può essere considerato il *trait d'union* fra il trasgressore del traffico ed il delinquente comune.

Come abbiamo già rilevato in contributi precedentemente apparsi in questa sede¹², 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.

Sotto il profilo della riparazione civile va riconosciuta, negli ultimi decenni, l'evoluzione di dottrina e giurisprudenza nel segno di una "valorizzazione della persona", che ha portato a disancorare il danno personale da una visione meramente patrimonialistica - legata cioè fondamentalmente sulla valutazione della capacità del soggetto di produrre reddito - in favore di una concezione "personalistica", centrata sull'idea dell'individuo considerato e tutelato nel suo complesso, nel suo modo di esistere e di essere.¹³ Si è aperta così la strada alla progressiva espansione del risarcimento del danno non patrimoniale ex art. 2059 c.c., con una tripartizione che ricomprende "sia il danno morale soggettivo, inteso come transeunte turbamento dello stato d'animo della vittima; sia il danno biologico in senso stretto, inteso come lesione dell'interesse, costituzionalmente garantito, all'integrità psichica e fisica della persona, conseguente ad un accertamento medico (art. 32 Cost.); sia infine il danno (spesso definito in dottrina ed in giurisprudenza come esistenziale) derivante dalla lesione di (altri) interessi di rango costituzionale inerenti alla persona".¹⁴

Ha trovato dunque pieno riconoscimento il danno da lutto, considerato come un danno ingiusto autonomamente risarcibile determinato dal decesso in un incidente stradale.¹⁵

Non sembra che un analogo dinamismo sia stato sino ad oggi riscontrabile sotto il profilo della responsabilità penale in merito all' "omicidio stradale", vale a dire l'omicidio colposo commesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione di cui all'art. 589 c.p., 2° comma. In effetti si tratta di una fattispecie tradizionalmente interpretata non come integrante un reato autonomo, né un reato complesso, bensì come un'aggravante speciale del delitto di omicidio colposo, che impone il giudizio di comparazione fra circostanze aggravanti e attenuanti ex art. 69 c.p..¹⁶ A proposito della natura dell'aggravante, è stato chiarito - in relazione all'obbligo generale di cui all'art. 140 c.s. - che essa si applica anche quando, pur non ricorrendo una specifica violazione a una norma o più norme del Codice stradale, sia stata commessa un'inosservanza di regole di *generica* prudenza, perizia e diligenza.

La profonda insoddisfazione per l'attuale profilo dell'omicidio stradale colposo - derivata anche da un prolungato lassismo interpretativo dei giudici di merito (in diversi casi è avvenuto che si negasse l'aggravante, riconoscendo il mero omicidio colposo "semplice") ed espressa ripetutamente dalle associazioni dei familiari delle vittime dei sinistri - aveva condotto all'emanazione della legge n.102 del 21 febbraio 2006, recante "disposizioni in materia di conseguenze derivanti da incidenti

¹² Si consenta il rinvio a MARTUCCI P., *Patente a punti e sanzioni di status. Riflessioni sulla prevenzione e dissuasione della criminalità stradale*, in questa *Rivista*, 2004, 2; Id., *I ritardi italiani nella lotta alla criminalità stradale colposa, fra contraddizioni giurisprudenziali e incertezze legislative*, in questa *Rivista* 2006, 3.

¹³ Cfr. TERRACCIANO, *op. cit.*, p. 1882.

¹⁴ Corte cost. 11 luglio 2003, n.233, in *Foro Italiano*, 2003, I, 2201.

¹⁵ A proposito del c.d. "danno catastrofale" da incidente mortale, l'interpretazione più recente della Cassazione sulla complessa problematica si sviluppa su tre punti: a) il danno biologico (fisico), non è risarcibile *iure successionis* laddove non vi sia un apprezzabile lasso di tempo (poche ore, ad esempio, non bastano) fra lesione e morte, il che di per se non consente la formazione del danno risarcibile in capo al *de cuius*, trasmissibile agli eredi ex art. 565 c.c.; b) è risarcibile il danno psichico subito *iure proprio* dai congiunti, purché ne siano forniti idonei elementi di prova, anche in via presuntiva;

c) è risarcibile il danno morale (da collocarsi nell'ambito del danno psichico catastrofale) subito dal defunto, che va inteso come danno terminale avvertito da chi, in condizioni di lucidità mentale, attende soccorsi che ritardano e sente la propria vita venir meno; è trasmissibile agli eredi *iure successionis* (cfr. Cass., sez. III civile, n. 6946 del 22 marzo 2007).

¹⁶ Nel senso di escludere il giudizio di comparazione si registra solo una pronunzia di legittimità isolata e datata: Cass. pen., sez. IV, 8 ottobre 1970.

stradali”. Si tratta di un breve testo che, sotto il profilo penalistico, è intervenuto 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.

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, fissava 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 stabiliva 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.

Vale la pena di ricordare anche l'art. 6 (*Obblighi del condannato*), il quale, introducendo l'art.224-bis nel codice della strada, prevedeva, 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”, che poteva 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, opzione inopinatamente soppressa in sede di conversione del D.L. 117/2007. Tuttavia la legge presentava gravi incoerenze, sotto il profilo della assegnazione al Giudice di pace di competenze che possono essere proprie solo del Tribunale ordinario, non potendo il primo mai applicare la pena della reclusione, né quella della multa, contrastando tale opzione ermeneutica con la previsione della legge delega che ha espressamente inteso escludere la possibilità per quel particolare magistrato onorario di poter mai applicare le pene principali previste dal codice penale (articoli 22-27 c.p.).¹⁷

3. La prospettazione del dolo eventuale nelle fattispecie di “omicidio stradale”

La frustrazione per la palese insufficienza ed inefficacia degli strumenti sanzionatori rispetto alla criminalità stradale ha indotto taluni a sollecitare l'applicazione dell'imputazione di omicidio volontario nei casi più gravi di sciagure mortali, specialmente quelli derivati dalla guida sotto l'influenza di alcolici o droghe. Il problema – si sostiene – è che la struttura normativa attuale dell'omicidio colposo stradale “non tiene in alcun conto la circostanza che, nell'iter progressivo di commissione del fatto, interviene purtroppo spesso, in maniera eziologicamente decisiva, una condotta dolosa assolutamente rilevante e che consiste nella sciente e consapevole assunzione da parte dell'autore del fatto illecito – in spregio a precetti di contenuto penalmente indiscutibile – di sostanze stupefacenti od alcool, che sono fortemente idonee ad alterare la di lui capacità di conduzione di un veicolo nel traffico”.¹⁸ Si tratterebbe dunque di una sequenza ben diversa da quella attinente alla responsabilità nei casi c.d. “di normalità colposa”, responsabilità quest'ultima che “consiste, dunque, in un'involontaria deroga a quei severi doveri di prudenza e diligenza richiesti normativamente per fare fronte a situazioni di pericolo e che sono imposti, anche quando siano determinate da altri comportamenti irresponsabili”.¹⁹

Una delle pochissime iniziative giudiziarie concretizzatesi nel senso auspicato è stata quella adottata nel 2006 dal sostituto procuratore della Repubblica di Latina nei confronti di un giovane di 28 anni di Nettuno, resosi responsabile di una terribile sciagura stradale, determinata da una condotta estremamente pericolosa. L'uomo, gestore di un bar, dopo aver trascorso la sera della domenica di Pasqua in un locale alla moda, postosi alla guida della sua auto, aveva imboccato, ubriaco e contromano, la statale Pontina, continuando ad accelerare sino ai 120 km/h e ignorando i

¹⁷ Si veda in merito Bressan F., *Prime annotazioni sulle nuove disposizioni in materia di incidenti stradali*, in *Altalex*, 25.03.2006.

¹⁸ ZAINA C.A., *Omicidio colposo a seguito di guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti*, in *Altalex*, *Quotidiano d'informazione giuridica*, 20.7.2007.

¹⁹ *Ibidem*.

segnali di quanti lo invitavano a fermarsi. Infine aveva terminato la folle corsa collidendo frontalmente con una vettura che sopraggiungeva in senso opposto e i cui tre occupanti rimanevano uccisi sul colpo, mentre il giovane usciva vivo dallo schianto, seppur seriamente ferito. L'esame del sangue evidenziava un tasso alcolemico superiore di quasi cinque volte al limite di legge, oltre a tracce della pregressa assunzione di sostanze stupefacenti (oppiacei, cannabinoidi, anfetamine, cocaina). Di fronte alle molteplici testimonianze e ai riscontri oggettivi sulla dinamica dei fatti, il rappresentante della Pubblica Accusa aveva richiesto la custodia cautelare agli arresti domiciliari per il responsabile della strage, ricoverato in ospedale, arresti poi disposti con ordinanza dal Giudice per le indagini preliminari. L'imputazione ipotizzata era quella dell'omicidio volontario con "dolo eventuale".

Ricordiamo che, secondo l'interpretazione di dottrina e giurisprudenza, si ha dolo eventuale o indiretto allorché l'agente, ponendo in essere una condotta diretta ad altri scopi, si rappresenti la concreta possibilità del verificarsi di una diversa conseguenza della propria condotta e, ciononostante, agisca accettando il rischio di cagionarla.²⁰ Il parere del magistrato di Latina era che fosse appunto questo il caso dello spericolato guidatore, a proposito del quale si dichiarava – nella richiesta di arresto – che egli, “con conclamata evidenza”, aveva agito “accettando consapevolmente il rischio che si verificasse un grave impatto che avrebbe avuto esiti letali”. Secondo questa impostazione, dunque, il sommarsi di gravissime violazioni stradali (la guida in stato di ebbrezza, l'eccesso di velocità, l'andatura contro mano) effettuate con una condotta pervicace ed temeraria, finirebbe per configurare un comportamento che oltrepassa la colpevole incoscienza, per giungere ad una scellerata ma lucida accettazione dei pericoli derivanti dalle proprie azioni. Un guidatore di normale esperienza non potrebbe certo illudersi di riuscire a mantenere il controllo del veicolo ponendosi in condizioni tanto estreme e quindi in certi casi non di semplice ignoranza o imprudenza si tratterebbe, ma della cinica scelta di cercare e affrontare il pericolo con il massimo disprezzo per l'incolumità propria ed altrui, secondo la logica perversa del *sensation seeking*, in fondo non dissimile da ciò che spinge chi gioca alla "roulette russa". In effetti, si tratta di una costruzione che non manca di coerenza logica ed ha una sua attendibilità anche sotto il profilo psicologico; ma, in pratica, è applicabile con successo sul piano processuale?

In realtà, sinora nessuna delle pochissime imputazioni articolate in questo modo ha trovato accoglimento in una sentenza.²¹ Il vero punto debole dell'ipotesi omicidiaria basata sul dolo eventuale concerne il profilo probatorio; è infatti risaputo che, nel caso in cui l'agente, pur essendosi rappresentato l'evento, abbia agito con la sicura convinzione che il medesimo non si sarebbe verificato, non può parlarsi di dolo eventuale. Se si accerta che l'agente, qualora avesse previsto l'evento come conseguenza certa della sua condotta, si sarebbe astenuto dall'agire, si configura la c.d. “colpa con previsione” o “colpa cosciente”, con un conseguente trattamento punitivo di gran lunga più mite. Il confine fra le due fattispecie è estremamente labile e la difesa può avere buon gioco nel contestare le “evidenze” rappresentate dall'accusa, anche facendo leva proprio sull'obnubilamento della coscienza indotto dall'alterazione alcolica, un fattore che il principio generale dell' *actio libera in causa* potrebbe non bastare a dissolvere, in un campo così controverso.

Inoltre non si debbono trascurare le possibili ricadute negative proprio nei confronti delle vittime. Infatti è accaduto che le compagnie assicurative hanno manifestato netta contrarietà a liquidare i

²⁰ Vedi per tutte Cass. pen., 10 aprile 2003, n.16976.

²¹ Si può qui richiamare - per certe affinità - la decisione del Tribunale penale di Pisa il quale, in sede di giudizio abbreviato, con sentenza n.9 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, non aveva qualificato la sua condotta alla luce del dolo eventuale, ma come reato aberrante, con la conseguente responsabilità per omicidio volontario plurimo.

danni per eventi stradali configurati come dolosi, sul presupposto che l'obbligazione contrattuale risarcitoria sorge in relazione ad una fattispecie colposa.

In definitiva ci sembra che, nel sistema attuale, imboccare la via del dolo eventuale per i più gravi delitti stradali – pur sostenibile in via di principio - non costituisca un percorso praticabile, se non in casi eccezionali, e dunque non consenta di corrispondere efficacemente alle giuste istanze per una più energica repressione di questo genere di reati.

4. Altre ipotesi di intervento. Il caso "virtuoso" delle esperienze nel Veneto

Quali altri strumenti normativi potrebbero rivelarsi di maggiore utilità nel contrasto alla delinquenza stradale, rispetto all'ipotesi dell'applicazione del dolo eventuale? E' ormai evidente che gran parte degli eventi più gravi sono stati causati da conducenti sotto l'influsso di alcolici e/o stupefacenti: in certe condizioni di alterazione l'autovettura diventa una vera e propria arma.²²

In primo luogo, si potrebbe allora configurare un regime del reato di guida in stato di ebbrezza ancora più rigoroso, con la qualificazione della condotta come delitto e non già come contravvenzione. A proposito della struttura dell'art. 186 c.s., è doveroso ricordare le polemiche giustamente suscitate dalla depenalizzazione del rifiuto di sottoporsi all'accertamento alcolemico, intervenuta con la legge n.160 del 2 ottobre 2007, che l'aveva trasformato in un mero illecito amministrativo punibile con una somma da 2.500 a 10.000 euro.

In secondo luogo sarebbe ipotizzabile una previsione di aggravante specifica dell'omicidio colposo stradale quando è conseguenza dell'ubriachezza del conducente, inserita in nuovo comma dell'art.589 c.p., costruita in modo da rendere sempre obbligatorio l'arresto in flagranza di reato, nell'ambito dell'art. 380 c.p.p. Una diversa prospettazione ha suggerito di formalizzare l'applicazione del dolo eventuale, definendo una autonoma fattispecie di omicidio stradale doloso.²³

Va detto che il mondo politico sembra avere colto l'opportunità di interventi in questa materia, poiché in neppure due mesi di vita della XVI legislatura alla Camera sono già state presentate tre proposte di legge volte a modificare l'art. 589 del Codice penale,²⁴ espressione di un attivismo che subito dopo ha trovato sbocco nel decreto legge n.92 del 23.5.2008, che viene esaminato nel paragrafo successivo.

Tuttavia, ai fini di una migliore prevenzione, la migliore strategia per limitare con sicurezza la pericolosità di questo genere di delinquenti colposi è la sospensione molto prolungata o la revoca definitiva della patente di guida, in un'ottica di "incapacitazione selettiva" dei soggetti che si dimostrano propensi alla recidiva. Proprio in questa prospettiva, talvolta intelligenza e buona volontà possono consentire di utilizzare in modo originale strumenti già disponibili nel nostro apparato normativo, come dimostrano le esperienze realizzate nella regione Veneto, fra le quali risulta di particolare interesse quella attuata della Procura di Treviso.

Questa importante provincia del Veneto orientale si confronta da tempo col problema dei reati stradali correlati all'elevato consumo di alcolici radicato nel territorio. La linea adottata dal locale Ufficio giudiziario consiste nel disporre il sequestro preventivo del veicolo, ogniqualvolta ci si trovi in presenza di un fatto penalmente rilevante correlato ad uno stato reiterato di ebbrezza. Ad

²² E' bene ribadire ancora una volta che l'azione dell'alcol – come è stato costantemente verificato – costituisce un fattore generale di incremento di tutti i comportamenti violenti e aggressivi. Una ricerca condotta dall'ASAPS insieme alla facoltà di psicologia dell'Università di Bologna, ha accertato che il 74% degli operatori di polizia ha subito un'aggressione, ed una su due è stata condotta da soggetti in stato di ebbrezza.

²³ La quale potrebbe avere questo contenuto: "Chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore, versando in stato di alterazione, dovuta ad assunzione di sostanze stupefacenti od alcoliche, cagioni, con violazione delle norme sulla circolazione stradale a seguito di collisione fra veicoli od investimento di persone, la morte di una persona è punito, a titolo di dolo eventuale, con la reclusione da 5 ad 11 anni."

"Se dai fatti cui al comma 1° derivano a terzi lesioni personali, la pena è dalla reclusione da 1 a 6 anni, e si procede d'ufficio" (ZAINA, op.cit.).

²⁴ Per la precisione si tratta delle p.d.l. n.155, n. 291 e n.726, tutte avanzate da parlamentari della maggioranza.

esempio, colui il quale venga colto per la seconda volta alla guida sotto l'effetto di bevande alcoliche oltre i limiti consentiti, e che abbia causato un sinistro, avrà il veicolo sequestrato ai sensi dell'art. 321 c.p.p., 1° comma, intendendo l'autovettura come un mezzo attraverso il quale si compie o possa reiterarsi la condotta delittuosa.²⁵

Si realizza così un intervento che, allo stesso tempo, colpisce lo *status* sociale del conducente e riveste una forte valenza preventiva, impedendogli di circolare ancora, perlomeno sul mezzo di sua proprietà.

Ma la Procura di Treviso ha il merito di avere intrapreso altre preziose iniziative in quest'ambito, come la più stretta collaborazione tra l'Autorità Giudiziaria e gli organi di Polizia stradale. Si tratta di una maggior capacità di coordinamento tra l'Autorità Giudiziaria e la Prefettura, ai fini della decurtazione dei punti della patente di guida, quando l'accertamento penale sia stato raggiunto. Risultava infatti che una delle principali difficoltà nella definizione del verbale di contestazione era proprio la mancanza di informazioni da parte dei Tribunali, una volta pronunciata la sentenza, omissione che aveva come principale conseguenza la mancata decurtazione dei punti dalla patente. Attualmente, a Treviso, i decreti penali di condanna relativi alla guida in stato di ebbrezza vengono immediatamente trasmessi alla Prefettura.

Sempre per quanto riguarda il Veneto, va ricordata la costituzione dell'Osservatorio regionale sugli incidenti stradali. Si tratta di un organismo destinato a collegare e coordinare le autorità giudiziarie, quelle di polizia, le Prefetture, la scuola, l'Istituto di statistica, le motorizzazioni civili e le strutture sanitarie. Esso è intervenuto per riordinare i dati statistici al fine di ottenere notizie uniformi, che fossero dunque certe. L'Osservatorio ha poi proceduto ad analizzare i principali fattori umani eziologici nella sinistrosità stradale: abuso di alcol, velocità e comportamenti rischiosi in genere. Parallelamente si è occupato dei "punti neri" sulla rete viaria regionale, intesi come carenze strutturali, localizzandoli per indicare alle autorità competenti come e dove agire. Sono poi stati attivati forti contatti con gli organi medici competenti, per intervenire con la massima tempestività in caso di perdita, da parte dei conducenti, dei requisiti psicofisici alla guida: alla diagnosi di una qualsiasi patologia in grado di diminuire la capacità di guida, scattano subito le verifiche.

In realtà, uno dei problemi di fondo continua a riguardare l'attuazione della prevenzione mediante appropriati controlli. Per molto tempo, nel campo specifico della guida sotto l'influenza dell'alcol l'Italia non ha superato i 200mila controlli annuali rispetto ai 2 milioni e 700.000 della Spagna, agli 8 milioni della Francia e quelli ancora superiori dell'Inghilterra. Le carenze riguardavano sia il controllo sistematico nelle aree e negli orari a rischio che quello casuale. Per fortuna la situazione sembra evolvere positivamente, poiché - secondo dati diffusi dal Ministero dei Trasporti - nei primi due mesi del 2008 Polizia stradale e Carabinieri hanno sottoposto ad accertamento alcolemico oltre 205mila conducenti, 7.079 dei quali sono risultati positivi all'etilometro. Si tratta di un risultato che sino al 2006 sarebbe stato raggiunto appena nel corso di un intero anno.

La mancanza di risorse finanziarie per uomini e tecnologie ha avuto sinora un peso determinante nei ritardi registrati, ma fra gli altri motivi non ne mancano di ancor meno confessabili, quali lo scarso interesse degli enti locali a incentivare accertamenti dai quali non ricevono proventi economici. In termini brutali si potrebbe dire che vi è stata assai più convenienza ad applicare l'autovelox, che l'etilometro...il che fra l'altro è estremamente diseducativo, poiché induce il cittadino a ritenere che lo scopo di un limite di velocità istituito dal Comune sia quello di "fare cassa", piuttosto che tutelare la sicurezza della circolazione.

Tuttavia, senza negare il grande valore delle misure di prevenzione e controllo, occorre riconoscere che la loro efficacia scema drammaticamente se, all'accertamento della trasgressione, non consegue in tempi ragionevoli l'applicazione di una risposta sanzionatoria sicura, in grado di incidere con efficacia sulla percezione individuale e collettiva delle regole stradali e del vivere

²⁵ Si veda al riguardo l'intervista di Giordano Biserni al Procuratore Capo di Treviso Antonio Fojadelli, riportata in *Il Centauro*, 2006, n.102.

civile. Diversamente non ci potrà illudere di smantellare quel sentimento di impunità che nel tempo si è diffuso fra i soggetti più irresponsabili.

5. Il decreto legge n.92 del 23 maggio 2008

Emanato nell'ambito del cosiddetto “pacchetto sicurezza”, il decreto legge n.92 del maggio 2008 (“misure urgenti in materia di sicurezza pubblica”), incide profondamente sugli aspetti centrali dei problemi affrontati in questa sede, con interventi sul codice penale e su quello della strada.²⁶ In particolare, sono stati modificati gli artt. 589, 590 del Codice penale, nonché gli artt. 186,187, 189 e 222 del Codice stradale ed è stato creato il nuovo art.590-bis c.p.

Sotto il profilo penale sostanziale, sono state introdotte sanzioni nettamente più severe per chi commette omicidio colposo (589), ovvero lesioni gravi o gravissime (590) in stato di elevata ebbrezza alcolica (cioè con un tasso alcolemico accertato superiore a 1,5 grammi per litro), oppure sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope. In termini operativi, l'aver portato il limite massimo della reclusione per l'omicidio colposo ben oltre i cinque anni (sino a dieci), implica che in fase di accertamento del sinistro si è ora in presenza di ipotesi di arresto facoltativo ai sensi dell'art. 381 c.p.p.

Inoltre l'art. 590-bis ha modificato il computo delle circostanze nei casi di uccisione o ferimento di più persone, nelle previsioni di cui sopra: le circostanze attenuanti – diverse da quelle riportate dagli artt. 98 e 114 c.p. – concorrenti con tali aggravanti non possono più essere ritenute equivalenti o prevalenti rispetto a queste ultime e le diminuzioni si operano sulla quantità di pena determinata ai sensi delle aggravanti in questione.

Sotto il profilo procedurale, in conseguenza della modifica dell'art.4, 1° comma, lett.a) del D.Lgs. 274/2000, le ipotesi di lesioni gravi e gravissime di cui all'art.590 c.p., 3° comma, vengono sottratte alla competenza del Giudice di pace e rimesse al Tribunale ordinario, in composizione monocratica.

Non sono meno rilevanti le innovazioni apportate alle norme sulla circolazione, con modifiche agli artt. 186, 187, 189 e 222 del codice stradale. In sintesi, si è previsto il raddoppio del massimo edittale di pena per i casi più gravi di guida in stato di ebbrezza - vale a dire i reati di cui all'art. 186, 2° comma, lett. b) e c) - ed un analogo inasprimento per chi guida in stato di alterazione psico-fisica per l'uso di stupefacenti (art. 187). Importanti conseguenze si determinano anche per quanto concerne il corollario delle sanzioni amministrative e delle misure di sicurezza.

In particolare, per chi è colto a circolare con un tasso alcolemico superiore a 1,5 gr/l , oltre all'applicazione delle pene principali e delle sanzioni amministrative accessorie incidenti sulla patente di guida, con la condanna è sempre disposta – ai sensi dell'art.240 c.p., 2° comma - la misura di sicurezza della confisca del veicolo, salvo che lo stesso appartenga a persona dimostratasi estranea al reato. La confisca viene disposta pure in caso di patteggiamento o di sospensione condizionale della pena e si applica anche quando il conducente con elevato tasso alcolemico provochi un incidente stradale, sostituendosi quindi la sanzione amministrativa accessoria del fermo del veicolo di cui al 2° comma dell'art. 186 c.s. Anche in fase di accertamento del reato gli organi di polizia procedono al fermo cautelare del veicolo, con la possibilità di farlo recuperare e trasportare in un luogo di deposito, a spese dell'indagato.

E' stato reintrodotta il reato contravvenzionale di colui il quale, senza giustificato motivo, si rifiuta di sottoporsi agli accertamenti preliminari non invasivi ovvero al controllo con l'etilometro. Con la condanna è sempre disposta la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida ovvero, in caso di recidiva in un biennio, la sua revoca. Lo stesso iter è previsto per chi non intende sottoporsi agli accertamenti psicofisici miranti ad accertare uno stato di alterazione da sostanze

²⁶

Si vedano in proposito gli approfondimenti sul D.L. 92/2008, in questa *Rivista*, n3, maggio-giugno 2008.

stupefacenti. In entrambi i casi scatta per 180 giorni il fermo amministrativo del veicolo, salvo che appartenga ad una persona estranea ai fatti.

Con le modifiche all'art.189 c.s. (*comportamento in caso di incidente*), il governo ha inteso tramettere segnali di fermezza anche in relazione ai troppo numerosi casi di "pirateria stradale", accrescendo la durata delle pene detentive per le condotte di fuga e di omissione di soccorso.

Infine, nei casi di incidenti mortali causati da soggetti in stato di ebbrezza o alterati per effetto di sostanze stupefacenti, il giudice ha l'obbligo di disporre la revoca della patente di guida, ai sensi del nuovo testo dell'art.222 c.s. (*sanzioni amministrative accessorie all'accertamento di reati*).

Quali valutazioni effettuare, in primissima battuta, sui contenuti del D.L. 2008/92 inerenti la sicurezza stradale? Ci pare innegabile il valore positivo di alcune scelte di fondo le quali, recependo in buona misura suggerimenti e orientamenti diffusi, hanno inteso enfatizzare senza reticenze il grave disvalore morale e sociale di condotte tanto pericolose quanto troppo spesso tollerate o minimizzate. Senza giungere a costruire una autonoma fattispecie di "omicidio stradale", magari aperta al dolo eventuale, ci si è spinti decisamente avanti nell'accrescere la repressione delle ipotesi più gravi, legate all'abuso di alcol o stupefacenti, e nel maggior rigore nei confronti della guida in stato di ebbrezza o di alterazione psicofisica da droghe. Molto opportuno anche l'inasprimento delle misure interdittive e incapacitative, a forte valenza preventiva, quali la sospensione e la revoca della patente, il fermo o il sequestro dell'autoveicolo.

Per altri versi il recentissimo testo soffre le debolezze e le contraddizioni inevitabili nella decretazione d'urgenza, massime quando si interviene – sull'onda della cronaca - su aree delicatissime quali le limitazioni della libertà personale, oltretutto concentrando in una stessa cornice aspetti securitari fra loro assai diversi (immigrazione, criminalità organizzata, reati stradali...). In questi casi il rischio dell'approssimazione, delle lacunosità, in una parola della scadente qualità tecnica della normazione (purtroppo mai encomiabile, nel nostro Paese) è sempre molto alto, senza contare le sorprese e gli errori sempre possibili nel percorso di conversione in legge.

Ad esempio, nonostante le critiche i precedenza richiamate, l'art.189 del Codice stradale è rimasto invariato nella parte (8° comma) che sottrae all'arresto in flagranza di reato il conducente il quale, coinvolto in un incidente da cui siano derivate la morte o il ferimento di altre persone, si ferma e, occorrendo, presta assistenza.

A proposito poi del nuovo art. 590-bis c.p. sembra di comprendere che, una volta applicate le circostanze aggravanti, il giudice possa comunque procedere alle diminuzioni della pena derivanti dall'applicabilità di circostanze attenuanti. Ci si è chiesti se, in tal caso, la norma finisce per derogare – magari inconsapevolmente - al principio per cui il giudice, in caso di concorso di circostanze aggravanti ed attenuanti, deve procedere ad una valutazione unitaria di equivalenza o di prevalenza delle une sulle altre (art. 69, 4° comma, c.p.). Ora, se l'obiettivo era quello di sottrarre l'applicazione delle circostanze attenuanti al giudizio di comparazione del giudice, per conseguire un maggior rigore, taluno si chiede se non sarebbe stato più semplice configurare una o più fattispecie autonome di reato, piuttosto che optare per l'inserimento di nuove circostanze aggravanti. E si potrebbero sollevare altri rilievi tecnici, formali e sostanziali, in ordine all'architettura del decreto.

In conclusione, se le ultime iniziative politiche vanno comunque apprezzate, l'auspicio per il futuro è che la logica dell'emergenza ceda il passo ad un percorso legislativo più ponderato e omogeneo, sottratto alla pressione emotiva della cronaca nera ed alla fretta che ne deriva.