

## IN TEMA DI OMICIDIO STRADALE

di Marco Mantovani

**Abstract.** *Il contributo si sofferma sui tratti essenziali del disegno di legge introduttivo della fattispecie autonoma di omicidio stradale, nella versione approvata dalla Camera. Ci si interroga, in prima battuta, sulla reale necessità di questo intervento normativo. Si esaminano, quindi, le peculiarità della colpa c.d. stradale e si evidenziano le incongruità insite nel sottoporre le ipotesi che vi danno luogo a un trattamento sanzionatorio ben più rigoroso rispetto a quello riservato alle altre specie di colpa.*

SOMMARIO: 1. Premessa. – 2. Necessità dell'introduzione di una fattispecie *autonoma* di omicidio "stradale"? 3. Le caratteristiche della colpa stradale. – 4. Possibili aporie sistematiche collegate alla previsione di aumenti di pena per la sola colpa stradale. – 5. L'esigenza di elaborare una strategia preventiva.

### 1. Premessa.

In data 28 ottobre 2015 la Camera ha approvato il disegno di legge C 3169-A, relativo all'introduzione delle nuove fattispecie di omicidio e lesioni colpose *stradali*<sup>1</sup>, e ne ha rinviato l'esame al Senato. Procede, pertanto, l'*iter* diretto all'introduzione, nel corpo codicistico, di disposizioni *ad hoc* finalizzate al contrasto della criminalità colposa stradale, individuata evidentemente –alla stregua delle iniziative legislative che la riguardano– come terreno di allocazione delle fenomenologie di fatti colposi che destano il maggior allarme sociale.

Senza anticiparne stroncature aprioristiche, il prodotto finora confezionato denuncia incongruenze tecniche, sistematiche e politico-criminali tali da consigliarne – come si avrà modo di vedere – un serio ripensamento.

Posta questa doverosa avvertenza, un realistico disincanto spinge a ritenere, nondimeno, che una siffatta eventualità sia da ritenere altamente improbabile.

---

<sup>1</sup>Per il testo relativo, cfr. [La Camera approva con alcune modifiche le norme sul reato di omicidio stradale](#), pubblicato in *questa Rivista*, 29 ottobre 2015.

Troppo forti paiono le pulsioni mediatiche, alimentate da settori specifici dell'opinione pubblica<sup>2</sup> e assecondate da una classe politica in cerca di legittimazione<sup>3</sup>, in direzione di un acritico completamento del disegno fino a questo momento perseguito per far presagire, di contro, un'inversione di rotta.

Né può essere sottaciuto il ruolo giocato, all'interno di questa spirale repressiva, dalla giurisprudenza. Questa ha schiuso, con decisioni di merito che non hanno mancato – sia pure in casi limitati – di trovare riscontro in sede di legittimità<sup>4</sup>, le porte del dolo, attraverso il tramite estensivo del dolo eventuale, all'identificazione del titolo di responsabilità da collegare alla causazione di eventi esiziali nel contesto della circolazione stradale. Poco importa, poi, che la Cassazione si sia progressivamente discostata da questo *trend*, convalidandolo soltanto in ipotesi nelle quali era forte il sospetto che a influenzarne l'accertata presenza fosse, secondo un *cliché* noto alle indagini più approfondite in materia<sup>5</sup>, il dato che il responsabile versasse *in re illicita*<sup>6</sup>. Ciò che conta è che questo filone ha contribuito a rimuovere il rigido muro divisorio che si frapponeva, *in subiecta materia*, all'ingresso dell'imputazione a titolo di dolo dell'evento-morte cagionato<sup>7</sup>.

## 2. Necessità della creazione di una fattispecie *autonoma* di omicidio stradale?

Scendendo, ora, all'esame delle criticità presenti nell'ultima versione del disegno di legge presentata, ne segna un ineludibile *incipit* la scelta di enucleare una fattispecie *autonoma* di omicidio stradale colposo (art. 589 *bis* c.p.), alla quale fa da *pendant* una corrispondente ipotesi (sott.: autonoma) di lesioni stradali colpose (art. 590 *bis* c.p.).

---

<sup>2</sup> Fra le varie associazioni impegnate in questa direzione, va ricordata, in particolare, l'attività di promozione dell'inserimento di un'apposita fattispecie di omicidio stradale svolta dall'*Associazione italiana familiari e vittime della strada*.

<sup>3</sup> Cfr. quanto riportato da *corriere.online*, 10 dicembre 2014, in ordine alla rassicurazione dell'attuale Presidente del Consiglio, Matteo Renzi, circa il fatto che il 2015 sarebbe stato l'anno dell'auspicata introduzione del delitto di omicidio stradale.

<sup>4</sup> Cfr., in questo senso, [Cass., Sez. I, 1° febbraio 2011](#), in *questa Rivista*, 25 gennaio 2011.

<sup>5</sup> Cfr. S. CANESTRARI, *Dolo eventuale e colpa cosciente. Ai confini tra dolo e colpa nella struttura delle tipologie delittuose*, Milano, 1999, 122; ID., *La distinzione tra dolo eventuale e colpa cosciente nei contesti a rischio di base "consentito"*, in *Reato colposo e modelli di responsabilità. Le forme attuali di un paradigma classico*, a cura di M. DONINI e R. ORLANDI, Bologna, 2013, 135. Il volume raccoglie gli Atti del Convegno annuale dell'"Associazione Franco Bricola", recante il medesimo titolo, svoltosi nei giorni 23 e 24 marzo 2012 presso l'Università di Bologna, sede di Ravenna.

<sup>6</sup> Nel caso deciso da Cass., Sez. I, 1° febbraio 2011, cit., si discuteva, in effetti, della responsabilità del guidatore di un furgone *rubato* il quale, vistosi inseguito dalla Polizia, aveva tenuto, in un centro cittadino, una condotta di guida del tutto inosservante sia dei limiti di velocità, sia dei segnali di arresto, attraversando senza rallentare più incroci malgrado i rispettivi semafori indicassero il rosso, sì da scontrarsi – da ultimo – con una vettura che lo attraversava e da cagionare la morte di uno dei suoi occupanti.

<sup>7</sup> Non è un caso che la proposta di legge volta a introdurre l'omicidio stradale del 25-5-2011 ne proponesse una significativa collocazione all'art. 575-*bis* c.p., sì da evidenziarne il carattere (non più colposo, ma) doloso che gli veniva riconosciuto.

Ora, a prescindere dall'entità degli aumenti di pena che la ricorrenza (degli estremi) di queste figure comporta, si fatica a intravedere in questa opzione un significato diverso da quella di una sottolineatura meramente simbolica del disvalore dei fatti ivi descritti.

Non se ne riesce a ravvisare, infatti, alcuna ragione pratica.

Contrariamente a quanto è stato possibile riscontare in altri casi<sup>8</sup>, in questa evenienza la soluzione incline alla costruzione di una figura autonoma non può trovare la propria piattaforma giustificativa nel fatto che, mantenendo inalterata la natura circostanziale alla quale mettevano capo, gli aumenti di pena in questa sede sarebbero potuti essere elisi dalla contestuale compresenza, nel giudizio di comparazione *ex art. 69 c.p.*, di eventuali circostanze attenuanti.

Questo rischio è invero già scongiurato, *de lege lata*, dall'art. 590 *bis* c.p., a norma del quale tutte le ipotesi di omicidio colposo aggravate dalla violazione delle disposizioni sulla circolazione stradale, nonché quelle di lesioni colpose parimenti aggravate dall'inosservanza di taluna delle medesime, sono sottratte al bilanciamento fra circostanze di segno opposto disciplinato, appunto, dall'art. 69 c.p.<sup>9</sup> Superfluo aggiungere che le ulteriori aggravanti previste dal progettato art. 589 *bis* sarebbero state insuscettibili di bilanciamento, se e in quanto riportate all'interno dell'art. 589 c.p., senza che a tal fine risultasse necessaria un'esplicita statuizione *ad hoc*, quale quella contenuta nell'art. 590 *quater* del disegno di legge.

Non ci sono intenti indiretti retrostanti rispetto agli ulteriori aumenti di pena previsti dal disegno di legge in questione. Non se ne può rintracciare una motivazione, in particolare, in un'ipotetica volontà del legislatore di allungare i relativi termini prescrizionali.

In rapporto all'omicidio colposo derivante dall'inosservanza di norme sulla circolazione stradale, il raddoppio dei termini di prescrizione, a fronte di quelli ordinari, è infatti già stabilito, *per tabulas*, dall'attuale art. 157, comma 6, c.p. *Per incidens*, questa disposizione, con riferimento al delitto di cui trattasi, non appare esente da profili di irrazionalità, essendo segnatamente collegata a una tipologia delittuosa suscettibile di ingenerare quelle difficoltà probatorie che – sole – dovrebbero e potrebbero legittimare l'allungamento degli ordinari termini di prescrizione (sott.: del reato); difficoltà che, nei casi in questione, non è dato riscontrare<sup>10</sup>. L'estensione del raddoppio dei termini prescrizionali alla “nuova” ipotesi di omicidio stradale, pur stabilita dall'art. 3 del

---

<sup>8</sup> Ricordiamo, a titolo meramente esemplificativo, che proprio quelle indicate nel testo furono le ragioni poste alla base della creazione della fattispecie *autonoma* della corruzione in atti giudiziari (art. 319-*ter*), in precedenza costituente una circostanza aggravante della (sola) corruzione propria: cfr. l'art. 319, comma 2, n. 2, anteriore alla riforma del 1990. Individuano in tali ragioni l'esigenza di quell'intervento legislativo, per tutti, M. ROMANO, *I delitti contro la pubblica amministrazione. I delitti dei pubblici ufficiali. Art. 314-335-bis cod. pen.*, III ed., Milano, 2013, *Sub Art. 319-ter/2*; L. STORTONI, in AA. VV., *Diritto Penale. Lineamenti di parte speciale*, VI ed., 171.

<sup>9</sup> Sottolinea questa scelta del legislatore N. MAZZACUVA, *L'apparente prossimità della colpa a garantismo e ultima ratio*, in *Reato colposo e modelli di responsabilità*, cit., 38.

<sup>10</sup> Lo nota puntualmente M. ROMANO, in M. ROMANO–G. GRASSO–T. PADOVANI, *Commentario sistematico del codice penale. III. Art. 150-240*, II ed., Milano, 2011, *sub Art. 157/35*.

disegno di legge in esame, appare (essere), pertanto, più un risultato obbligato di questa scelta, che l'espressione di una necessità dimostrabile *in subiecta materia*.

Mancava e manca, invece, un'omologa statuizione in materia di (prescrizione del delitto di) lesioni personali colpose, aggravate dalla violazione di norme sulla disciplina stradale. Che, peraltro, non se ne rinvenga una necessità di addivenirvi, in via mediata, mediante un aumento della pena edittale, si evince da due fattori: da una parte le lesioni personali colpose c.d. "stradali" gravi e gravissime, integrando circostanze aggravanti *indipendenti* del delitto-base di cui all'art. 590, comma 1, c.p., sono sottratte all'ordinaria insensibilità dei tempi di prescrizione all'intervento di circostanze aggravanti (o attenuanti) sulla base di quanto stabilito dall'art. 157, comma 2, c.p.; dall'altra, l'usuale assenza di difficoltà probatorie nel loro accertamento non suggerisce esigenza alcuna di provvedervi.

### 3. Le caratteristiche della colpa stradale.

Ha ricadute sistematiche tutt'altro che trascurabili la scelta, contenuta nel disegno di legge C 3169-A, di assegnare all'omicidio e alle lesioni personali stradali la primazia assoluta nell'ambito dei delitti colposi contro la vita e l'incolumità individuale.

Vero è – concentrandoci in questa sede sull'omicidio stradale – che gli incrementi di pena sono, in parte, collegati al fatto che il sinistro, dal quale deriva la morte di altro partecipante al traffico stradale, sia stato cagionato da un soggetto in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti <sup>11</sup>; altrettanto assodato è, nondimeno, il dato che i suddetti aumenti sanzionatori sono, in altre ipotesi, collegate al verificarsi dell'evento letale in conseguenza della (sola) violazione di specifiche regole di condotta stabilite dal codice della strada, senza incidenza alcuna dello stato psico-fisico di chi vi incorre <sup>12</sup>.

E' opportuno, allora, soffermarsi sulle peculiarità della colpa stradale e sui suoi rapporti con la nozione del tipo colposo inteso nella sua accezione generale.

Invertiamo l'ordine dell'analisi e ci soffermiamo su quest'ultima.

Ci sembra assai istruttiva la ricostruzione che, al fine di scolpirne le note differenziali rispetto al dolo al livello della tipicità soggettiva, ne fornisce Günther Jakobs. Secondo Jakobs, la colpa "attesta l'incompetenza dell'autore all'amministrazione dei propri<sup>13</sup> interessi". La ragione di ciò risiede nel fatto che "le conseguenze di un errore o di una disattenzione, dal momento che gli erano sconosciute" all'atto della produzione

---

<sup>11</sup> Il progettato art. 589-*bis* prevede la pena della reclusione da otto a dodici anni per chi ha cagionato omicidi stradali in stato di ebbrezza alcolica, vale a dire con un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro, o sotto l'effetto dell'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope.

Con particolare riferimento alle sostanze psicotrope, manifestamente irragionevole appare l'omessa indicazione di parametri quali-quantitativi per valutarne l'incidenza sulla guida

<sup>12</sup>Ci riferiamo alle ipotesi alle quali il progettato art. 589-*bis* collega la pena della reclusione da quattro a dieci anni, fatta eccezione per il caso in cui lo stesso aumento di pena è stabilito per chi si trovi in stato di ebbrezza alcolica, sempre che il tasso alcol emico sia superiore a 0,8, ma non superiore a 1,5 grammi per litro.

<sup>13</sup> Corsivo aggiunto.

della sua condotta, " non sono state neppure valutate dall'autore colposo". Non esiste, pertanto, per lui "alcuna certezza circa il fatto che il risultato della sua condotta sia per lui favorevole, o anche semplicemente accettabile". Con riferimento alle conseguenze della condotta, si può dire che la loro accettabilità, al momento della condotta, è del tutto incerta. Nella colpa, "il soggetto sopporta il rischio che vittima *ne possa essere egli stesso, oppure un'altra persona, della cui lesione egli soffre come se fosse la propria*<sup>14</sup>". Sicché se ne deduce, conclusivamente, che la colpa, scaturendo da una disattenzione, da parte del responsabile, sulle conseguenze del proprio comportamento, si presenta sempre collegata alla possibile insorgenza di una "*poena naturalis*<sup>15</sup>" a carico del medesimo<sup>16</sup>.

In tal modo schizzate le caratteristiche essenziali del fatto colposo e della posizione del suo autore rispetto agli eventi che ne conseguono, resta da verificare se queste specifiche note si attaglino davvero a tutte le ipotesi di colpa o, viceversa, soltanto ad alcune di esse.

A questo proposito, sembra fin d'ora possibile osservare come la ricostruzione jakobsiana della colpa, che abbiamo appena esposto, pecchi *per eccesso*.

In effetti, una contestuale auto-esposizione a pericolo dell'autore della condotta colposa è sì riscontrabile nel quadro della colpa nella *circolazione stradale*; non, invece, rispetto a fenomenologie colpose di rilievo parimenti incontestabile, quali quelle che sfociano nella causazione della morte altrui per inosservanza delle disposizioni in materia di sicurezza sul lavoro o per trasgressione delle *leges artis* in campo medico. Qual è, invero, la *poena naturalis* incombente, rispettivamente, sul datore di lavoro o sul medico, in conseguenza *diretta* della violazione delle cautele dirette ad entrambi?

Alla luce di quanto appena rilevato, si staglia l'ulteriore quesito se la colpa stradale sia davvero meritevole – come risulta dal disegno di legge qui esaminato – di un trattamento (ben) più severo di quello riservato a tali ipotesi di colpa.

Suscita, in effetti, problemi di dosimetria sanzionatoria il trattamento tanto rigoroso al quale si vuole assoggettare l'omicidio colposo stradale, specie se rapportato alle odierne tendenze a circoscrivere l'area di applicazione dell'illecito colposo presenti in taluno degli altri settori sopra menzionati: fin troppo ovvio il riferimento, a questo riguardo, ai temperamenti della colpa medica introdotti dall'art. 3 l. 189/2012 (c.d. legge Balduzzi).

#### **4. Possibili aporie sistematiche collegate alla previsione di aumenti di pena per la sola colpa stradale.**

Punto di partenza dal quale muovere pare, senz'altro, quella *poena naturalis* incombente, nell'impostazione di Jakobs, sull'autore di qualsivoglia condotta colposa, la

---

<sup>14</sup> I corsivi sono aggiunti.

<sup>15</sup> Anche in questo caso il corsivo è aggiunto.

<sup>16</sup> Cfr. G. JAKOBS, *Strafrecht, AT. Die Grundlagen und die Zurechnungslehre*, II ed., Berlin – New York, 1991, sub 8/5 (258 s.).

cui immanenza va piuttosto circoscritta, sulla base di quanto appena esposto, alle sole ipotesi di colpa *stradale*.

La problematica in questione è stata, in effetti, oggetto di tematizzazione, in rapporto – rispettivamente – ad istituti già vigenti o a soluzioni da intraprendere in sede di riforma del codice, tanto in sistemi diversi dal nostro quanto, pure, nella nostra esperienza.

Sotto il primo profilo, è dato osservare come l’inflizione di una *poena naturalis* all’autore di una condotta pericolosa quale (sua) conseguenza riverberantesi ai suoi danni, sia stata talora valorizzata come motivo di esenzione, a favore del medesimo, dalla pena *legale* irrogabile nei suoi confronti. Ciò in quanto le esigenze di retribuzione e di prevenzione generale, riservate a quest’ultima, erano già state assolve dalla prima.

Considerazioni di questo genere sono, in effetti, alla base di istituti sfocianti nella *rinuncia all’applicazione della pena*, quale quello sull’*Absehen von Strafe*, contemplato nel par. 60 del codice penale tedesco<sup>17</sup>. Questa disposizione, alla cui stregua “il giudice si astiene dalla pena, quando le conseguenze del fatto, che hanno riguardato l’autore, sono così gravi, che l’inflizione di una pena” – sott.: a suo carico – risulterebbe manifestamente sbagliata”, ha rinvenuto il proprio terreno elettivo di applicazione proprio rispetto ai delitti colposi<sup>18</sup>; e, al loro interno, a quelli verificatisi nel contesto (della circolazione) stradale. Questa acquisizione appare del tutto coerente con il presupposto che, avendo il rischio inerente alla violazione di una regola del traffico stradale valenza inevitabilmente *reciproca*, nel senso che i suoi effetti possono ridondare sia a danno di terzi sia di colui che lo ha innestato, questa sua prerogativa può dar luogo a situazioni nelle quali la pena da infliggere a quest’ultimo risulti già “compensata”<sup>19</sup> dai danni che egli stesso ha subito. Ciò comporta che, in siffatte evenienze, la pena legale si atteggi a *surplus* del tutto ingiustificato in rapporto alle sofferenze procurategli dalla *poena naturalis*.

Sotto il secondo profilo, va ricordato come questo stesso ordine di idee abbia avuto accesso in uno dei progetti indirizzati alla riforma del codice penale, vale a dire nel c.d. *Progetto Pagliaro*<sup>20</sup>.

Nell’art. 40 della relativa Bozza di Articolato, infatti, era dato scorgere l’enunciato secondo il quale occorre prevedere “che il giudice, nel pronunciare sentenza di condanna per un reato *colposo*<sup>21</sup>, possa astenersi dall’infliggere la pena, quando il reo abbia subito gli effetti pregiudizievoli del reato in misura e forma tale che

---

<sup>17</sup> Riferimenti a questo istituto, nella nostra letteratura, erano già reperibili in C.E. PALIERO, «*Minima non curat praetor*». *Iperτροφία del diritto penale e decriminalizzazione dei reati bagatellari*, Padova, 1985, 431 s.

<sup>18</sup> Sul punto cfr. W. STREE, in SCHÖNKE-SCHRÖDER, *Strafgesetzbuch Kommentar*, XXV ed., München, 1997, 782; H.H. JESCHECK-T. WEIGEND, *Lehrbuch des Strafrechts*, AT, V ed., Berlin, 1997, 862 s.

<sup>19</sup> Mutuiamo l’espressione rinvenibile, a questo riguardo, in H.H. JESCHECK-T. WEIGEND, *Lehrbuch des Strafrechts*, cit., 862.

<sup>20</sup> Questo Progetto fu elaborato dalla Commissione, nominata con D.M. 8 febbraio 1988, presieduta da Antonio Pagliaro e composta da Franco Bricola, Angelo Raffaele Latagliata, Ferrando Mantovani, Tullio Padovani e Antonio Fiorella, i lavori della quale si chiusero, con la presentazione della Bozza di Articolato e dell’annessa Relazione, in data 25 ottobre 1991.

<sup>21</sup> Corsivo aggiunto.

l'applicazione della pena risulterebbe ingiustificata sia in rapporto alla colpevolezza che alla prevenzione speciale<sup>22</sup>. Sebbene nella *Relazione finale* del Progetto in questione, pur individuandosi esplicitamente la ragion d'essere dell'astensione da pena di cui all'art. 40 (dell'articolato) nella *poena naturalis* sofferta dall'autore del reato, non vi sia alcun riferimento alle tipologie di delitti colposi suscettibili di assumere rilevanza agli effetti della sua applicazione, non sembra potersi dubitare che il suo principale – se non unico – ambito di operatività fosse quello dei delitti colposi in materia stradale. Soltanto in questo contesto, in effetti, è dato reperire quella *bilateralità* del rapporto di rischio fra autore colposo e terzi, che costituisce la ragione del possibile prodursi di effetti dannosi anche a carico del primo. Ciò laddove tale nota difetta – come già si è avuto modo di sottolineare<sup>23</sup> – in altre diffuse costellazioni di casi di responsabilità colposa, le cui specifiche note di unilateralità comportano che a subirne un diretto pregiudizio sia sempre la vittima e mai l'autore (colpa per inosservanza della disciplina antinfortunistica, colpa medica).

L'incidenza della *poena naturalis* sull'autore di una condotta colposa evolutasi in direzione (della causazione) di un evento lesivo schiude, peraltro, orizzonti di più ampia portata rispetto a quelli finora adombrati. Sin qui, in effetti, ci si è soffermati sulla condizione dell'agente colposo che, *dopo* aver tenuto una condotta inosservante, abbia a subirne gli effetti pregiudizievoli – anche – per lui.

Ne è pensabile, peraltro, una variante *ex ante*. Ci si può chiedere, cioè, se e quanto importi, rispetto al trattamento sanzionatorio in astratto riservato all'autore, sapere che, con il proprio comportamento, questi potrà esporsi, oltre che alla pena edittalmente stabilita, anche a una *poena naturalis*. Di qui la scaturigine di un ulteriore dilemma: rileva o meno – e in che misura – il fatto che, nelle ipotesi di colpa diverse da quella stradale, un cumulo di pena legale e *poena naturalis* è, *ab origine*, escluso?

Questo secondo dilemma, proprio perché si fonda sul diverso trattamento sanzionatorio previsto per le *species* di colpa distinte da quella stradale, si fa, evidentemente, più acuto nel momento in cui si progetta – come avviene con il disegno di legge C 3169-A – un innalzamento dei limiti di pena *legale* per la colpa stradale. Se si riconosce che questa è *ontologicamente* esposta ad un cumulo di sanzioni, vale a dire quella legale e quella naturale, non riscontrabile nelle altre fattispecie colpose, soggette soltanto a quella legale, pare irragionevole che si prevedano aumenti di pena solo per quella stradale.

Al di là di ulteriori motivazioni in tal senso che indicheremo *infra*, ci sembra che, tenendo conto delle asimmetrie che, segnatamente sul versante sanzionatorio, caratterizzano la colpa stradale rispetto alle altre ipotesi colpose, più opportuno risulti il mantenimento delle cornici edittali attuali, specie in rapporto ad altre tipologie colpose frequentemente affrontate dalla prassi, quali quelle in materia di sicurezza sul lavoro.

---

<sup>22</sup> Il secondo comma dello stesso articolo 40 prevedeva l'ulteriore possibilità che a beneficiare dell'astensione della pena fosse, in presenza di conseguenze lesive *soltanto per lui medesimo*, anche l'autore di un fatto *doloso*.

<sup>23</sup> Rinviamo a quanto osservato nel paragrafo precedente.

Con il che non s'intende minimamente avallare – come vedremo – lassismo alcuno nella lotta alla criminalità colposa stradale.

Anzi.

L'ineliminabile immanenza della *poena naturalis* alla colpa stradale, ben lungi dall'orientare verso un trattamento di favore del relativo responsabile, imporrà un accertamento minuzioso non solo della gravità delle violazioni in cui questi è incorso, ma anche dei fattori suscettibili di incidere specificamente sull'entità della stessa *poena naturalis* alla quale si è esposto. In questo senso, va da sé che, fermo restando che ogni utente della strada, per il solo fatto di contravvenire alle regole che ne disciplinano lo svolgimento, si espone alle possibili conseguenze dello scontro con altri veicoli, resta parimenti certo che le conseguenze ridondanti a suo danno, in termini di *poena naturalis*, varieranno a seconda delle dimensioni e del peso del veicolo alla guida del quale si trova. Sicché l'incidenza della *poena naturalis* sarà inversamente proporzionale alle grandezze appena menzionate. Pertanto – e ai limiti dell'ovvietà – la rilevanza dell'autoesposizione a pericolo del conducente di un furgone<sup>24</sup> sarà ben minore di quella ipotizzabile nei confronti di chi è alla guida di un ciclomotore. E, di conseguenza, la condotta colposa del primo andrà valutata con maggior rigore – tanto da poter raggiungere il massimo edittale – rispetto a quella corrispondente del secondo.

## 5. L'esigenza di elaborare una strategia preventiva.

Spira un intento esclusivamente repressivo, dal disegno di legge C 3169-A, nei confronti nella violazione di talune disposizioni in materia di traffico stradale dalle quali sia derivato un evento di morte o di lesioni imputabile, a titolo di colpa, al relativo responsabile. Ne esula, viceversa, qualunque strategia *preventiva* rispetto al fenomeno che si intende debellare. Ciò, peraltro, non deve stupire, ché tutta la gestazione del c.d. omicidio stradale è circondata da pulsioni emotive e, soprattutto, dall'esigenza di trasmettere un messaggio politico-mediatico di rassicurazione diretto, mediante l'aumento delle pene, a tranquillarne i destinatari, piuttosto che ad intervenire sulle sue cause.

Sarebbe, peraltro, riduttivo ricondurre solo a questi fattori la mancata elaborazione di una prospettiva preventiva dei fenomeni in questione. Questa dovrebbe mirare, giocoforza, ad interdire le condotte pericolose *prima* che vengano prodotte, sì da dar luogo agli eventi che si tratta di scongiurare. Se, tuttavia, ci si indirizza, anche in chiave comparatistica, alla ricerca di modelli di riferimento consoni, non si rinvergono risultati appaganti.

Pecca per difetto, in particolare, la soluzione adottata dal codice penale tedesco. E' pur vero che al suo interno, nell'ambito dei delitti di *comune pericolo*, si rinviene una fattispecie di messa in pericolo del traffico stradale (§ 315 c). Nondimeno, le condotte

---

<sup>24</sup> L'esempio non è casuale, in quanto è tratto dalla vicenda decisa dalla sentenza della Cassazione riportata, *ante*, alle note 4 e 6.

pericolose che vi sono iscritte non sono punite *ex se*, come sarebbe coerente alla loro attitudine a creare un pericolo per un numero *indeterminato* di persone, ma solo *se e in quanto* ne derivi un pericolo per l'integrità corporale di un *singolo* o per cose altrui di significativo valore. Questa restrizione della sfera di operatività della disposizione ne tradisce l'evidente mutamento da strumento di tutela anticipata della *generalità* dei partecipanti al traffico a mezzo piegato alla salvaguardia *ex post* del singolo utente della strada concretamente esposto a pericolo nei propri beni personali o patrimoniali.

Tale declinazione *individuale*<sup>25</sup> del concetto di pericolo comune ne comporta un sovvertimento delle condizioni d'uso e, con ciò stesso, un sostanziale snaturamento. Laddove l'abbinamento alla tutela della generalità indeterminata di una categoria di soggetti, in questo caso impersonata dai partecipanti alla circolazione stradale, avrebbe comportato la sola selezione di una determinata gamma di condotte pericolose, a prescindere dalla verifica degli eventuali effetti sulla posizione dei suoi singoli appartenenti e secondo il modello dei reati di pericolo astratto, lo spostamento dell'intervento al momento successivo in cui deve essere *già accertato* un pericolo individuale<sup>26</sup>, secondo la logica del pericolo concreto<sup>27</sup>, finisce con il frustrare (proprio) l'efficacia *preventiva* di questa fattispecie.

Impercorribile il modello tedesco, resta pur sempre ferma l'esigenza di anticipare dissuasivamente condotte portatrici di quei pericoli, che possono evolvere negli eventi più gravi. Esigenza oggi ancor più avvertita in ragione dell'accresciuta consapevolezza che ciò che ne separa la produzione dall'effettivo verificarsi degli eventi, nei quali si realizzano i pericoli delle quali esse sono portatrici, altro non è che il *caso*<sup>28</sup>.

Quest'ultimo dato fa emergere l'irragionevolezza del *gap* sanzionatorio che separa tali condotte dagli eventi che – appunto in modo fortuito – possono derivarne.

Estremamente istruttivo, ai fini della dimostrazione di questo iato e della sua misura, è proprio il raffronto tra l'omicidio stradale originato dal sorpasso in corrispondenza di un attraversamento, che il progettato art. 589 *bis* c.p. sanziona con la pena della reclusione da quattro a dieci anni; e il medesimo comportamento, per pura sorte improduttivo di conseguenza lesiva alcuna, che l'art. 145, comma 15, C.d.S assoggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma dell'ammontare da un minimo di 162 a un massimo di 646 euro, impregiudicata restando quella della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi.

---

<sup>25</sup> Che è opportunamente colta e sottolineata da M. DONINI, *Modelli di illecito penale minore. Un contributo alla riforma dei reati di pericolo contro la salute pubblica*, in AA. VV., *La riforma dei reati contro la salute pubblica. Sicurezza del lavoro, sicurezza alimentare, sicurezza dei prodotti*, a cura di M. DONINI-D. CASTRONUOVO, Padova, 2007; 223 ss.

<sup>26</sup> Lo specifica CRAMER, in SCHÖNKE-SCHRÖDER, *Strafgesetzbuch Kommentar*, cit., 2130.

<sup>27</sup> Cfr. CRAMER, *loc. cit.*, 2130 s.

<sup>28</sup> Reiterate sottolineature del peculiare ruolo che assume questa componente, nel quadro dei delitti colposi d'evento, si possono rinvenire in D. CASTRONUOVO, *La colpa penale*, Milano, 2009, 105 ss.; M. MANTOVANI, «Diritto penale del caso» e prospettive «de lege ferenda», in *Studi in onore di Mario Romano. II*, Napoli, 2011, 1081 ss.; N. MAZZACUVA, *L'apparente prossimità della colpa*, cit., 41 ss.

Il divario in termini di risposta sanzionatoria fra questi due casi, *in rerum natura* dipendente soltanto dal caso, sembrerebbe suggerire l'opportunità di un irrobustimento di quella riservata alla condotta pericolosa in sé e per sé considerata.

Questo potrebbe passare attraverso quella conversione del secondo comportamento da illecito amministrativo in *delitto*, che già Pietro Nuvolone, all'indomani della depenalizzazione di numerose trasgressioni in materia stradale attuata dalla l. 317/1967, aveva suggerito per quelle, tra esse, alle quali si associava il maggior grado di pericolosità<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> P. NUVOLONE, *Depenalizzazione apparente e norme penali sostanziali*, in *Riv.it. dir. proc. pen.*, 1968, 65 s.