GIURISPRUDENZA PENALE

Riflessioni politico-criminali sulla proposta di legge introduttiva del 'reato di omicidio stradale'

di Mariangela Telesca

***Sommario**: **1.** Premessa - **2.** L'abbandono del dolo eventuale - **3.** Il regime sanzionatorio ipotizzato - **4.** La ricerca di meri effetti intimidativo-deterrenti della sanzione penale - **5.** (segue) e i connessi rischi di irragionevolezza - **6.** Verso una politica criminale razionale*

1. Premessa.

E' stata recentemente licenziata dal Senato della Repubblica la proposta di legge in tema di omicidio e lesioni personali stradali[1]. Si tratta di un articolato che affronta - in modo non del tutto soddisfacente, per le ragioni che analizzeremo da qui ad un momento - il grave problema dei tragici episodi connessi agli incidenti stradali.

Anche ad una lettura poco approfondita dei sette articoli che compongono il disegno di legge (l'ottavo è dedicato all'entrata in vigore del provvedimento) risalta un apparato sanzionatorio di estremo rigore e, in quanto tale, debitore alla pena limitativa della libertà della persona la soluzione di una questione che, più credibilmente, accanto alla previsione di sanzioni restrittive, riteniamo dovesse contemplare altri supporti.

Un tale provvedimento 'era nell'aria' perché da tempo gli organi di informazione si erano arrogati l'onere di sollevare il problema ampliandolo, forse, al di là dell'effettiva realtà[2]. Del resto, non diversamente, da come è accaduto in altri settori

[1] Si tratta della proposta di legge recante: "*Introduzione del reato di omicidio stradale e del reato di lesioni personali stradali, nonché disposizioni di coordinamento al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e al decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274*", approvata, in un testo unificato (stampati nn. 859, 1357, 1378, 1484 e 1553) dal Senato della Repubblica il 10 giugno 2015, trasmessa il 12 giugno alla Camera dei Deputati (n. 3169)

[2] Sull'abilità dei *mass*-media di condizionare le coscienze e sui rischi per il funzionamento della democrazia che il controllo e le manipolazioni delle stesse comporta cfr. LOPORCARO, *Cattive notizie.*

- si pensi alla criminalità cd. 'da strada' oppure alla vicenda degli immigrati[3] - anche per i dolorosi fatti legati alla circolazione stradale, la risposta statuale può essere collocata all'interno della recente legislazione penale di tipo emergenziale. Invero, prima il fenomeno delle cd. 'stragi del sabato sera', poi alcuni investimenti di pedoni, hanno ricevuto, dal circuito *mass*mediale un supporto senza precedenti, che attraverso una lunga serie di allarmistici servizi speciali, ha finito per ampliare oltre misura, l'ansia collettiva e, conseguentemente, la richiesta di drastiche soluzioni. In altri termini, alcuni comportamenti criminosi - certamente meritevoli della sanzione penale - hanno ottenuto dagli organi di stampa una vasta eco che andava ben oltre l'oggettiva portata del fatto delittuoso commesso[4].

Non possono, quindi, meravigliare più di tanto né le scontate risposte del legislatore[5], né, tanto meno, l'atteggiamento di figure istituzionali finalizzato ad accaparrarsi le simpatie della collettività, dopo l'emanazione di norme che proprio alla dura repressione affidano la peculiare funzione di calmare le paure diffuse[6]. Sotto questo profilo, dunque, il regime sanzionatorio a supporto delle nuove figure criminose appare inficiato da compiti che esulano da una razionale politica criminale. Tutto ciò si muove in armonia con quella legislazione *post*-moderna che rifugge principi e sistematica[7]; ed infatti, com'è stato incisivamente sostenuto l'obiettivo di fondo

---

La retorica senza lumi dei mass media italiani, Milano, 2005, 28. Più in generale, sul rapporto tra informazione e sistema penale, definito "problematico e complesso", cfr. PADOVANI, *Informazione e giustizia penale: dolenti note*, in *Dir. Pen. e Proc*., 208, 6, p. 690

[3] Sulla capacità dei mezzi di informazione di creare e/o di amplificare un'immagine negativa di un dato fenomeno con particolare riferimento alla questione dell'immigrazione clandestina cfr. DAL LAGO, *Non-persone: l'esclusione dei migranti in una società globale*, Milano, 2004, 72

[4] Negli stessi termini cfr. LO MONTE, *Politiche neo-liberiste e questione criminale nella post-modernità. (dall'atrofia dello Stato sociale di diritto all'ipertrofia dello stato penale)*, in *Riv. Trim. Dir. Pen. Ec*., 2010, 4, p. 727.

[5] Che questo sia un settore 'sensibile' per il legislatore è testimoniato dal consueto inasprimento sanzionatorio; basti ricordare la l. n. 102/06 e, più, recentemente, il d.l. 92/08 (l'ennesimo pacchetto sicurezza) e la l. n. 120/10. In dottrina sul punto cfr. RUGA RIVA, *Omicidio colposo e lesioni personali colpose*, in *Misure urgenti in materia di sicurezza pubblica (D.L. 23 maggio 2008, n. 92 convertito in Legge 24 luglio 2008, n. 125)*, a cura di MAZZA-VIGANÒ, Torino, 2008, 11; GATTA, *Disposizioni penali del codice della strada,* in *Misure urgenti in materia di sicurezza pubblica*, cit., 85; ID., *Un'ulteriore stretta sanzionatoria in tema di "sicurezza stradale"*, in *Il "pacchetto sicurezza" 2009: commento al D.L. 23 febbraio 2009, n. 11 convertito in Legge 23 aprile 2009, n. 38 e alla Legge 15 luglio 2009, n. 94*, a cura di MAZZA- VIGANÒ, Torino, 2009, 187; PICCIONI, *I reati stradali*, Milano, 2011.

[6] Più in generale sulle origini della paura, ed in particolare sugli 'usi' che della stessa ne vengono fatti, si rinvia ad un classico del pensiero moderno, cfr. BAUMAN, *Paura liquida*, Bari, 2006, *passim.*

[7] La sistematica "esprime la ricerca costante di unitarietà e coerenza" (così ROMANO, *Commentario sistematico al codice penale*, Milano, 1987, vol. I, 3) in un determinato ambito, per cui il termine nella

della legislazione simbolica è proprio quello di attirare il consenso dei cittadini verso lo Stato, avvalorando fra gli stessi l'illusione di sicurezza, capacità ed efficienza[8].

Anche l'ambito dei sinistri stradali è divenuto destinatario di quegli stessi archetipi e slogan adoperati in maniera assillante negli ultimi venti anni nei settori più diversi e che hanno finito per qualificare tutti i cd. 'pacchetti sicurezza'[9]: paradigmatico di un tale stato di cose è l'uso della formula 'tolleranza zero'[10], assurta - ad opera degli organi di informazione - ad una sorta di formula magica in grado di anestetizzare ogni timore e, sapientemente, usata dal legislatore contro tutto ciò che pone in discussione quell'impostazione, tanto discutibile quanto pericolosa, di *law and order*[11].

Inasprimenti sanzionatori e, conseguenti prese di posizione, risultano tanto più ingiustificati perché non tengono nella dovuta considerazione il dato empirico-fenomenologico; anzi, a ben vedere, vanno controtendenza rispetto all'andamento dei sinistri, anche mortali, degli ultimi anni[12].

2. L'abbandono del dolo eventuale.

Un primo elemento che viene in evidenza leggendo la nuova fattispecie incriminatrice dell'omicidio stradale è l'abbandono del dolo eventuale; da un punto di vista dommatico tale presa di posizione va salutata con favore perché, troppo spesso, il legislatore per assecondare spinte diffuse ispirate alla mera repressione, non si è fatto

forma aggettivante indica lo specifico procedimento 'secondo sistema', che segue, in altre parole, un metodo rigoroso di tipo tassonomico e, perciò, non occasionale o fortuito.

[8] Cfr. per tutti, MOCCIA, *La perenne emergenza*, IIa ed., Napoli, 1997, 28.

[9] Sul perseguimento di finalità *mass*mediatiche, non sconosciute al legislatore cfr. SCHIAFFO, *Le minime ragioni della legislazione penale simbolica: la criminalità mediatica*, in *Crit. Dir.,* 2010, 1-3, p. 127, con ampia nota bibliografica .

[10] Per un approfondimento delle cause e degli effetti legati alla locuzione, cfr. WACQUANT, *Parola d'ordine: tolleranza zero. La trasformazione dello stato penale nella società neoliberale* (1999), Milano, 2000, 12.

[11] Cfr. LO MONTE, *Politiche neo-liberiste e questione criminale nella post-modernità*, cit., p. 730.

[12] Secondo i dati ISTAT, nel 2013 si sono registrati in Italia 181.227 incidenti stradali con lesioni a persone. Il numero dei morti ammonta a 3.385, quello dei feriti a 257.421. Rispetto al 2012, il numero di incidenti scende del 3,7%, quello dei feriti del 3,5% mentre per il numero dei decessi la flessione è del 9,8%. Tra il 2001 e il 2013 la riduzione delle vittime della strada è stata del 52,3%, in valore assoluto si è passati da 7.096 a 3.385. Nel 2013, le vittime di incidenti stradali sono state 26.010 nella UE (28.298 nel 2012), con una riduzione tra il 2013 e il 2010 del 17,7%, variazione analoga a quella registrata in Italia nello stesso periodo; per questi dati cfr. *http://www.istat.it/it.*

soverchi scrupoli nell'opera di svalutazione dei principi costituzionali immanenti al sistema penale. Anche in questo scomparto sono note le 'invocazioni' - tanto pressanti quanto diffuse - per l'emanazione di nuove fattispecie incriminatrici qualificate, sul piano soggettivo, dal dolo eventuale. Un istituto che, senza troppo badare alle ricadute sistematiche, avrebbe dovuto contrassegnare la fattispecie soggettiva dell'omicidio stradale, ma, più in generale, quale 'rimedio' in grado di innalzare il livello sanzionatorio ritenuto più congruo rispetto a quello previsto dalle fattispecie colpose e, dunque, (mal)inteso quale "strumento di politica criminale"[13].

In altri termini, da più parti - com'è stato evidenziato da illustre dottrina[14] - si sollecitava una risposta punitiva assai rigorosa, verosimilmente sorretta da preoccupazioni generalpreventive combinate con istanze retributive e di stigmatizzazione simbolica. Tale richiesta si collocava, peraltro, in un contesto più generale di crescente valorizzazione giudiziale della categoria del dolo eventuale con il preciso scopo di lanciare messaggi dissuasivo-responsabilizzanti, come emblematicamente comprova la nuova giurisprudenza proprio in materia di incidenti stradali cagionati da guida particolarmente spericolata.

Seppure nel meritorio sforzo della ricerca di una maggiore incisività della risposta statuale contro fatti che turbavano la collettività, i giudici hanno assunto prese di posizione spesso contrastanti, abbandonando la linea che - sul piano dommatico così come su quello politico-criminale - vede il sinistro stradale collocarsi nella sede naturale dei delitti colposi, tutt'al più, in determinate ipotesi, nella forma aggravata dalla previsione dell'evento.

---

[13] Così DE MURO, *Sulla flessibilità concettuale del dolo eventuale, Nota a Corte d'Assise di Torino, 15 aprile 2011 (dep. 14 novembre 2011), 2011), Pres. Iannibelli, Est. Dezani, imp. Espenhahn e altri*, si tratta della questione relativa al "rogo della Thyssenkrupp", in http://www.penalecontemporaneo.it. *Rivista trimestrale* 2012, 1, p. 143.

[14] Ci si riferisce a FIANDACA, *Sul dolo eventuale nella giurisprudenza più recente, tra approccio oggettivizzante- probatorio e messaggio generalpreventivo. Osservazioni in margine a Corte d'Assise di Torino, 15 aprile 2011 (dep. 14 novembre 2011), Pres. Iannibelli, Est. Dezani, imp. Espenhahn e altri*, in http://www.penalecontemporaneo.it, *Rivista trimestral,* 2012, 1, p. 153.

Ma proprio il settore della circolazione stradale ha dimostrato quanto sia stata 'tortuosa la strada' del dolo eventuale, come documentano gli orientamenti oscillanti assunti dalla giurisprudenza di merito e di legittimità[15].

Ed invero, nell'ambito delle molteplici decisioni giurisprudenziali, sono state tracciate delle linee di tendenza che possono essere così sintetizzate[16]: nei casi in cui l'evento lesivo verificatosi sia stato cagionato dal conducente di un'autovettura nel corso della fuga dalle forze dell'ordine, o nella violazione di un posto di blocco, i giudici si sono orientati, in maniera quasi unanime, a riconoscere la sussistenza del dolo eventuale[17]; nelle ipotesi, invece, di incidenti stradali provocati da soggetti in stato di ebbrezza alcolica o di intossicazione dovuta all'utilizzo di sostanze stupefacenti, le decisioni giurisprudenziali sono state spesso imprevedibili, con le corti di merito tendenzialmente più propense al riconoscimento del dolo eventuale e la suprema Corte maggiormente orientata verso la colpa cosciente[18].

---

[15] Cfr. Trib. Roma, 26 novembre 2008, *Foro it*., 2009, II, p. 414, con nota di FIANDACA, *Sfrecciare col «rosso» e provocare un incidente mortale: omicidio con dolo eventuale?*; Corte d'Assise di Milano, 16 luglio 2009, in *Giur. Mer.,* 2010, 3, p. 757 con nota di AGNINO, *Colpa cosciente e dolo eventuale in tema di sinistri stradali*; G.u.p. Tribunale di Milano, 21 aprile 2004, in *Corr. Mer.,* 2005, p. 70, con nota di VIGANÒ, *Fuga spericolata in autostrada e incidente con esito letale: un'ipotesi di dolo eventuale?*; Tribunale di Roma, 16 novembre 2007, in *Giur. Mer.,* 2009, p. 435, con nota di DI SALVO, *Colpa cosciente e dolo eventuale, diretto e alternativo.*

[16] In tal senso cfr. AIMI, *Dolo eventuale e colpa cosciente al banco di prova della casisitica*. *Analisi e critica della giurisprudenza in materia*, in http://www.penalecontemporaneo.it, p. 19 ss., a cui si rinvia per le numerose decisioni richiamate.

[17] Cfr. ad esempio G.u.p. Tribunale di Milano, 21 aprile 2004, cit., che ha ritenuto configurabile il dolo eventuale nel caso in cui un soggetto, avendo impegnato contromano una corsia autostradale per sfuggire all'inseguimento delle forze di polizia si sia scontrato con un'altra autovettura provocando così la morte di uno dei passeggeri, sul presupposto che "l'agente abbia previsto ed accettato il rischio di cagionare un incidente con conseguenze letali mediante la propria condotta di guida spericolata". Per delle considerazioni di ordine critico, con particolare riferimento alla prova, da parte del giudice della circostanza che "l'imputato abbia compiuto un consapevole bilanciamento tra la prospettiva di cagionare un incidente con esito potenzialmente letale e quello di essere arrestato dalla polizia optando per la prima alternativa"; in seguito all'accertamento processuale si sostiene, inoltre, non dovrebbe "residuare alcun (ragionevole) dubbio sulla effettività di un simile processo psicologico, dovendo altrimenti il giudice optare - in omaggio al principio in *dubio pro reo* – per la meno grave qualificazione in termini di colpa con previsione"; cfr. VIGANÒ, *Fuga spericolata in autostrada*, cit., p. 74.

[18] A tali conclusioni perviene la giurisprudenza di legittimità in ossequio al principio della scelta più favorevole per l'imputato, che si verifica ogni qual volta non risulta accertata l'esistenza della componente volontaristica, quale consapevole bilanciamento risolto dall'agente nel senso del sacrificio del bene vita dei terzi, cfr. Cass. 18 febbraio 2009, n. 13083, in *Comm. C.p.*, Dolcini- Marinucci, Milano, 2011, IIIa ed., p. 519.

La recente proposta di legge chiude, pertanto, una *querelle* che sul piano del corretto funzionamento dei principi di un diritto penale di derivazione costituzionale, a nostro modesto avviso, non doveva nemmeno sorgere[19].

Del resto, in sede di riforma del codice penale - al di la delle ben note posizioni assunte dalla dottrina che più volte ha evidenziato i profili problematici del dolo eventuale[20] - la Commissione Pisapia, per richiamare solo l'ultimo tentativo di emanare un nuovo codice penale, era propensa ad escludere espressamente la possibilità di responsabilità per dolo eventuale[21].

3. Il regime sanzionatorio ipotizzato.

La caratteristica di fondo della proposta di legge, oggetto di queste brevi riflessioni, come si anticipava, è senza dubbio da rinvenire nel sistema delle sanzioni; risalta

---

[19] Si tratta di una conclusione non poco 'tormentata' se solo si riflette sul dato per cui le varie proposte di legge, successivamente accorpate nel testo approvato dal Senato, originariamente, ipotizzavano fattispecie dolose. Infatti, il d.d.l. n. 859 prevedeva un nuovo art. 575-*bis*, rubricato "*Omicidio stradale"* con un regime sanzionatorio della reclusione da otto a diciotto anni (co.1) e nel caso di morte di più persone, ovvero di morte di una o più persone e di lesioni ad una o più persone, la pena poteva essere aumentata fino al triplo, con una soglia massima di ventuno anni di reclusione (co. 2); il d.d.l. n. 1357 stabiliva al nuovo art. 586-*bis. (Omicidio e lesioni personali stradali)*, la reclusione da quattro a dodici anni; il d.d.l. n. 1378 all'art. 577-*bis (Omicidio stradale)* annunciava la sanzione della reclusione da sei a sedici anni; il d.d.l. n. 1553 all'immaginato art. 577-*bis. (Omicidio stradale)* fissava la reclusione da otto a diciotto anni (co. 1), e nel caso di morte di più persone, ovvero di morte di una o più persone e di lesioni ad una o più persone, era previsto il limite massimo di anni ventuno; i vari disegni di legge possono leggersi in *http://parlamento17.openpolis.it.*

[20] Solo per richiamare alcuni titoli maggiormente paradigmatici, nell'ambito di una letteratura vastissima cfr. PULITANÒ, *I confini del dolo. Una riflessione sulla moralità del diritto penale*, in *Riv. It. Dir. Proc. Pen.,* 2013, 1, p. 22; VIGANÒ, *Il dolo eventuale nella giurisprudenza recente*, in AA.VV., *Treccani. Il libro dell'anno del diritto 2013*, Roma, 2013, p. 118; CANESTRARI, *La definizione legale del dolo: il problema del dolus eventualis*, in *Riv. It. Dir. Proc. Pen.*, 2001, 3, p. 906; G. DE FRANCESCO, *L'enigma del dolo eventuale*, in *Cass. Pen.*, 2012, 5, p. 1974; ID., *Una categoria di frontiera: il dolo eventuale tra scienza, prassi giudiziaria e politica delle riforme*, in *Dir. Pen.e Proc.,.* 2009, 11, p. 1317; BARTOLI, *La sentenza sul rogo della Thyssenkrupp: tra prassi consolidata e profili d'innovazione*, in *Legisl. Pen.,* 2012, 2, p. 529; ID., *Brevi considerazioni in tema di prova del dolo eventuale*, in *Dir. Pen.e Proc. – Speciale dolo e colpa negli incidenti stradali*, 2011, p. 29; FORTE, *Gli incerti confini del dolo e della colpa: un caso problematico in tema di circolazione stradale*, in *La Corte d'Assise*, 2011, 1, p. 291; ID., *Dolo eventuale tra divieto di interpretazione analogica ed incostituzionalità*, in *Riv. It. Dir. Proc. Pen*., 2000, 2, p. 820; EUSEBI, *La prevenzione dell'evento non voluto. Elementi per una rivisitazione dogmatica dell'illecito colposo e del dolo eventuale*, in *Studi in onore di Mario Romano*, Milano 2011, II, p. 963; ID., *Appunti sul confine fra dolo e colpa nella teoria del reato*, in *Riv. It. Dir. Proc. Pen.,* 2000, 3, p. 1053; ID., *Il dolo come volontà*, Brescia, 1993; PISA, *Incidenti stradali e dolo eventuale: l'evoluzione della giurisprudenza*, in *Dir. Pen.e Proc. – Speciale dolo e colpa negli incidenti stradali*, 2011, p.13; MANNA, *Colpa cosciente e dolo eventuale: l'indistinto confine e la crisi del principio di stretta legalità*, in *Ind. Pen.,* 2010, p. 9.

[21] Cfr. *http://www.senato.it*

immediatamente un apparato sanzionatorio improntato alla mera deterrenza. Questo fatto non rappresenta, certamente, una novità; anzi la connotazione di fondo della recente legislazione emergenziale è data proprio dall'atteggiamento 'sbrigativo' del legislatore, nella misura in cui valuta che il semplice inasprimento degli strumenti repressivi possa porsi in termini di soluzione generale e, in quanto tale, applicabile anche ad un problema così articolato come quello legato ai sinistri stradali[22].

Viceversa, un fenomeno così complesso richiede - come avremo modo di evidenziare nel prosieguo - interventi di più ampio respiro, soprattutto quando l'attuale regime sanzionatorio non pare passibile di censure sotto il profilo della severità. La nuova fattispecie di cui all'art. 589-*bis* c.p. prevede, infatti:

a) la reclusione da sette a dieci anni qualora l'evento morte sia cagionato da colui che si ponga alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza con un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0,8 e non superiore a 1,5 grammi per litro (art. 589-*bis* co. 3). Restano escluse dalla disposizione appena citata le sostanze stupefacenti o psicotrope;

b) la reclusione da otto a dodici anni per il conducente di un veicolo a motore di cui all'art. 186-*bis*, co. 1, lett. *b)*, *c)* e *d),* del d. lgs. n. 285/92, il quale, in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, ai sensi rispettivamente degli artt. 186, co. 2, lett. *b)* e *c)*, e 187 del medesimo d.lgs. n. 285 del 1992, provochi per colpa la morte di una persona[23] (art. 589-*bis* co. 2);

c) la reclusione da otto a dodici anni per colui che cagioni la morte dopo essersi messo alla guida in stato di ebbrezza per aver ingerito sostanze alcoliche con valore superiore a 1,5 grammi per litro; la stessa pena viene irrogata al conducente

[22] Vedi *infra* § 6.

[23] Si tratta, in sintesi, di coloro che esercitano professionalmente l'attività di trasporto di persone o di cose e, specificamente, i conducenti che esercitano l'attività di trasporto di persone, di cui agli articoli 85, 86 e 87 del codice della strada; i conducenti che esercitano l'attività di trasporto di cose, di cui agli articoli 88, 89 e 90; i conducenti di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, di autoveicoli trainanti un rimorchio che comporti una massa complessiva totale a pieno carico dei due veicoli superiore a 3,5 t, di autobus e di altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto, nonché di autoarticolati e di autosnodati.

che abbia assunto sostanze stupefacenti o psicotrope. In quest'ultimo caso non viene fissata alcuna soglia di punibilità (art. 589-*bis* co. 1).

d) la reclusione da sette a dieci anni per il conducente di un veicolo a motore che, procedendo in un centro urbano ad una velocità pari o superiore al doppio di quella consentita e, comunque, non inferiore a 70 Km/h, ovvero su strade extraurbane ad una velocità superiore di almeno 50 Km/h rispetto a quella massima consentita, cagioni per colpa la morte di una persona (art. 589-*bis* co. 4). In queste ipotesi il legislatore non opera alcun riferimento all'assunzione di sostanze alcoliche o stupefacenti e, quindi, la sanzione viene inflitta anche a conducenti 'sobri';

e) qualora il conducente, sotto l'influenza di alcool o droghe, cagioni la morte di più persone, ovvero la morte di una o più persone e lesioni a 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 diciotto (art. 589-*bis* ult. co.) in luogo degli attuali quindici anni di reclusione (art. 589 c.p.);

f) la reclusione da dodici a diciotto anni qualora il conducente, in stato di ebbrezza e/o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, dopo aver commesso il fatto, si sia dato alla fuga (art. 589-*ter).*

Il regime sanzionatorio appena schematizzato si arricchisce delle pene accessorie di cui al nuovo art. 590-*quinquies.* La norma da ultimo richiamata prevede - in seguito a declaratoria di condanna ovvero all'applicazione della pena su richiesta delle parti a norma dell'art. 444 c.p.p. - appunto, la revoca della patente di guida (co. 1), anche nel caso in cui sia stata concessa la sospensione condizionale della pena (co. 2). L'interessato non può conseguire una nuova patente di guida prima che siano decorsi quindici anni dalla revoca (co. 3 primo alinea); tale termine viene elevato a venti anni in caso di recidiva (co. 3 secondo alinea). Il termine è ulteriormente aumentato sino a trenta anni nel caso in cui l'interessato si sia dato alla fuga, ovvero fosse alla guida in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, e abbia violato i limiti di velocità al momento della determinazione del sinistro (co. 4).

4. La ricerca di meri effetti intimidativo-deterrenti della sanzione penale.

Una tale impostazione - che esalta la deterrenza a panacea - presenta non pochi aspetti problematici, che ridondano sul piano della corretta funzione della pena nondimeno su quello dei risultati. Ciò non significa voler abdicare all'attivazione di misure repressive, ma, più semplicemente, collocare la sanzione privativa della libertà dell'individuo all'interno di una risposta maggiormente articolata, ispirata ad effettività e non a sbrigative forme di pseudo esemplarismo punitivo.

In primo luogo, il regime sanzionatorio ipotizzato e, dunque, la minaccia di una sanzione limitativa della libertà che raggiunge livelli sproporzionati al fatto commesso - la morte o la lesione in assenza di qualunque componente volontaristica di commetterla - non appare giustificabile, pertanto, nemmeno aderendo ad una concezione esclusivamente retributiva della pena. Con questo però non si intende legittimare una simile funzione della pena; del resto ne sono già stati sottolineati gli evidenti limiti che la connotano, e che la rendono inaccoglibile nell'attuale contesto socio-ordinamentale, vale a dire: a) il contrasto strutturale con i principi fondamentali dello Stato sociale di diritto; b) il vizio di irrazionalismo sul piano ontologico; c) la sterilità da un punto di vista politico-criminale[24].

Sotto altri profili, è appena il caso di segnalare - ripercorrendo considerazioni già precedentemente svolte - come il perseguimento di effetti crimino-repellenti ispirati alla mera deterrenza (oltre al regime sanzionatorio, si pensi alla revoca fino a trenta anni della patente di guida) sia inibito dall'operatività di alcuni principi cardine del sistema penale di derivazione costituzionale. A venire in rilievo sono i tratti distintivi dell'ordinamento: finalismo rieducativo della pena (art. 27 co. 3), personalità della responsabilità penale, (art. 27 co.1), ragionevolezza, (art. 3), tutela della dignità umana. Dunque, tutti questi principi impediscono che l'effetto di intimidazione possa andare al di là di quello che è naturalmente connesso alla posizione di una norma penale ed alla semplice inflizione di una pena[25]. Ne discende che - nell'attuale sistema

[24] In tal senso cfr. MOCCIA, *Il diritto penale tra essere e valore*, Napoli, 1992, 85, a cui si rinvia per una compiuta analisi delle regioni che rendono inammissibile la concezione retributiva della pena.
[25] In tal senso cfr. MOCCIA, *Il diritto penale tra essere e valore*, cit., 98.

che nella Carta costituzionale trova fondamento e limite - il riferimento all'intimidazione è accettabile solo se quest'ultima venga intesa nel senso di risultato naturale, che si verifica sul piano generale ogni qual volta la norma preveda per la sua infrazione una sanzione penale.

In particolare, com'è stato limpidamente sostenuto, il disposto costituzionale per il quale: 'le pene non possono consistere in trattamenti contrari al senso di umanità e devono tendere alla rieducazione del condannato' non consente ipotesi sanzionatorie finalizzate a magnificare prospettive di pura minaccia; queste ultime, oltre a violare il principio dell'integrazione sociale[26], e quindi del libero sviluppo della personalità, risultano particolarmente lesive della dignità umana[27]. Risulterebbe, altresì, violato anche il principio di personalità della responsabilità penale, nella misura in cui il reo diverrebbe esclusivo strumento per l'intimidazione altrui[28]. In sintesi, come ribadito anche dai giudici costituzionali, tutto ciò si verifica ogni qual volta la finalizzazione della pena viene orientata verso diversi caratteri, (afflittività, retributività, intimidazione, difesa sociale) anziché al principio rieducativo; il rischio in questi casi è quello di strumentalizzare l'individuo per fini generali di politica criminale (prevenzione generale) oppure di privilegiare la soddisfazione di bisogni collettivi di stabilità e sicurezza (difesa sociale), sacrificando il singolo attraverso l'esemplarità della sanzione[29].

Di guisa che, appare difficilmente conseguibile quella finalità rieducativa della pena mediante sanzioni ispirate alla mera deterrenza; i giudici costituzionali, infatti, si sono ampiamente soffermati sul punto specificando come la necessità costituzionale che la pena debba 'tendere' a rieducare, lungi dal rappresentare una generica tendenza riferita al solo trattamento, indica invece proprio una delle qualità

---

[26] Sulla funzione della pena valorizzata nel senso dell'integrazione sociale, per tutti cfr. MOCCIA, *Il diritto penale tra essere e valore*, cit., 97.

[27] Cfr. MOCCIA, *Aspetti problematici del rapporto tra funzione della pena e struttura dell'illecito*, in AA.VV., *Beni e tecniche della tutela penale. Materiali per la riforma del codice*, a cura del *CRS*, Milano, 1987, 101; ID., *Tutela penale del patrimonio e principi costituzionali*, Padova, 1988, 33.

[28] Non bisogna dimenticare, com'è stato efficacemente sostenuto, che "in uno stato di diritto orientato al primato della persona le istituzioni servono alle persone e non queste ultime alle istituzioni", così CAVALIERE, *Diritto penale e politica dell'immigrazione*, in *Crit. Dir.,* 2013, 4, p. 18.

[29] Cfr. Corte cost. 2 luglio 1990, n. 313, in *http://www.giurcost.org/decisioni.*

essenziali e generali che caratterizzano la pena nel suo contenuto ontologico, e l'accompagnano da quando nasce, nell'astratta previsione normativa, fino a quando in concreto si estingue[30]. Ciò che il verbo 'tendere' vuole significare - continua la Corte - è soltanto la presa d'atto della divaricazione che nella prassi può verificarsi tra quella finalità e l'adesione di fatto del destinatario al processo di rieducazione: com'è dimostrato dall'istituto che fa corrispondere benefici di decurtazione della pena ogniqualvolta, e nei limiti temporali, in cui quell'adesione concretamente si manifesti (liberazione anticipata)[31]. Se la finalità rieducativa venisse limitata alla fase esecutiva, rischierebbe grave compromissione ogniqualvolta specie e durata della sanzione non fossero state calibrate (né in sede normativa né in quella applicativa) sulle necessità rieducative del soggetto. La stessa Corte, anticipando questo assunto, non aveva esitato a valorizzare il principio addirittura sul piano della struttura del fatto di reato[32].

Non minore importanza hanno le ricadute di natura politico-criminale, sotto lo specifico profilo dei risultati. Ed, infatti, basta considerare il dato per cui l'inflizione di una pena sproporzionata ha, sul sistema, conseguenze ulteriormente negative, perché il destinatario della disposizione penale resta, quanto meno, disorientato dal fatto di dover scontare una pena incongruente al reato commesso, come si verifica nel caso del sinistro stradale posto in essere - val la pena di rimarcare - senza alcuna volontà di commetterlo.

Secondo gli insegnamenti illuministici:" perché una pena ottenga il suo effetto, basta che il male della pena eccede il bene che nasce dal delitto ...tutto il di più é dunque superfluo, e perciò tirannico"[33]. In secondo luogo, pene accentuatamente severe hanno in sé il rischio di spinte criminogene: sanzioni irragionevoli rendono

[30] Cfr. Corte cost. 2 luglio 1990, n. 313, cit.
[31] Cfr., ancora, Corte cost. 2 luglio 1990, n. 313, cit.
[32] Ci si riferisce alla 'storica' decisione, in tema di *error iuris*, del 24 marzo 1988, n. 364, in *Riv. It. Dir. Proc. Pen.,* 1988, p. 686, con note di PULITANÒ, *Una sentenza "storica" che restaura il principio di colpevolezza*; in *Foro it.,* 1988, I, c. 1385 di FIANDACA, *Principio di colpevolezza ed ignoranza scusabile della legge penale: "prima lettura" della sentenza n. 364/88*; in *Leg. Pen*., 1988, p. 449, di PADOVANI, *L'ignoranza inevitabile della legge penale e la declaratoria di incostituzionalità parziale dell'art. 5 c.p.*
[33] Così ammoniva BECCARIA, *De' delitti e delle pene*, a cura di G.D. PISAPIA, Milano, 1973, 54.

poco credibile il sistema[34] perché pregiudicano quel fondamentale effetto di orientamento[35] che dovrebbe caratterizzare la norma penale. A darci l'idea dei pericoli di un tale meccanismo può essere utile richiamare le riflessioni svolte in passato da autorevole dottrina nella misura in cui ha evidenziato che quando, ad esempio, si minaccia ad un rapinatore la pena di venti anni - pena che per effetto delle aggravanti comuni sale a livello sanzionatorio dell'omicidio - è fatale che lo si induca a trasformarsi da rapinatore in omicida poiché, a conti fatti, il rischio delle due imprese criminali si equivale[36]. Ancora una volta mantengono intatta valenza le considerazioni di Cesare Beccaria quando affermava : "A misura che i supplizi diventano più crudeli, gli animi umani, che come i fluidi si mettono sempre a livello cogli oggetti che li circondano, s'incalliscono; e la forza sempre viva delle passioni fa che dopo cent'anni di crudeli supplizi, la ruota spaventa tanto, quanto prima la prigionia. L'atrocità della pena fa che si ardisca tanto di più per ischivarla, quanto è grande il male a cui si va incontro; fa che si commettano più delitti, per fuggir la pena di uno solo"[37].

Pene ispirate a mera deterrenza si risolvono in una inutile prova di forza, ed in quanto tale, che non proietta alcun riscontro sul terreno dell'effettività; anzi, tali pene finiscono per creare più problemi di quelli che pretendono di risolvere, maggiormente quando non vi è un adeguato supporto di interventi a carattere più generale. Sotto questo ultimo profilo, seppure con riferimento a tutt'altro settore, è stato posto in risalto da illustre dottrina il dato che per quanto possa apparire paradossale l'intervento penale, per l'attuale conformazione che esso ha, finisce più per nuocere che per giovare alla difesa del bene giuridico da tutelare [38].

Il fenomeno delle morti connesso ai sinistri stradali - tanto grave quanto eterogeneo - può essere affrontato solo attraverso la valorizzazione di un ampio ventaglio di risposte di tipo sociale e culturale che veda impegnati tutti i vari soggetti, e non attraverso un semplicistico inasprimento sanzionatorio. Con questo non si vuol

---

[34] Sul punto cfr. MARINUCCI, *Politica criminale e riforma del diritto penale*, in *Jus,* 1974, p. 467.
[35] In tal senso cfr. MOCCIA, *Il diritto penale tra essere e valor*e, cit., 98.
[36] L'esempio è tratto da MARINUCCI, *Politica criminale e riforma del diritto penale*, cit., p. 473.
[37] Cfr. BECCARIA, *op. loc. ult. cit.*
[38] Così MOCCIA, *La promessa non mantenuta. Ruolo e prospettive del principio di determinatezza/tassatività nel sistema penale italiano*, Napoli, 2001, 56, il riferimento era al settore ambientale.

disconoscere l'importanza del ruolo dei dispositivi penalistici anche limitativi della libertà del singolo - pur sempre connotati da un giusto equilibrio e proporzione[39] - ma solo ribadire come sul piano dell'efficacia gli stessi vadano inseriti in un variegato quadro di interventi.

Ed è l'errore che spesso si coglie nella recente legislazione e che, a nostro modesto avviso, si rinviene anche nella prospettata riforma.

Pertanto, se si vuole intervenire in questo ambito, occorrono provvedimenti improntati a concretezza e che tengano nella debita considerazione le particolarità del settore, e non intrisi di colorature stigmatizzanti - soprattutto quando in nome di una pseudo efficacia si opera una lettura minimalista dei principi fondamentali - in grado di coniugare effettività della risposta e opzioni individualgarantistiche, costituzionalmente sancite. Infatti, com'è stato lucidamente posto in risalto, garanzia ed efficienza, in uno stato sociale di diritto "lungi dal porsi antiteticamente, rappresentano, congiunti, degli elementi essenziali di riferimento a cui dev'essere informato il perseguimento delle legittime istanze di controllo sociale"[40].

5. (segue) e i connessi rischi di irragionevolezza.

L'ipotizzato regime sanzionatorio presenta ulteriori inconvenienti riflettendo dal punto di vista della giustizia sostanziale; in particolare, a venire in rilievo è il profilo attinente alla ragionevolezza delle sanzioni[41]. Eppure, proprio per quanto concerne il ruolo del principio di ragionevolezza, il legislatore aveva a disposizione una ricchezza di 'suggerimenti', rinvenibili oltre che in un risalente e intenso dibattito scientifico, in ben note decisioni della giurisprudenza costituzionale. Quest'ultima a più

[39] Sulla previsione di sanzioni giuste e proporzionate, nel contesto di un risalente orientamento giurisprudenziale, cfr. Corte cost. 27 aprile 1993, n. 197; 18 gennaio 1991, n. 16; 4 aprile 1990, n. 158; 2 febbraio 1990, n. 40; 14 ottobre 1988, n. 971, tutte in *http://www.giurcost.org/decisioni.*

[40] Cfr. MOCCIA, *La perenne emergenza*, cit., 1, il quale, attraverso un'analisi normativamente dedotta, dimostra come garanzia ed efficienza siano termini solo apparentemente contraddittori.

[41] Sul tema, diffusamente, cfr. PULITANÒ, *Ragionevolezza e diritto penale*, Napoli, 2012, 28; PALAZZO, *Offensività e ragionevolezza nel controllo di costituzionalità sul contenuto delle leggi penali*, in *Riv. It. Dir. Proc. Pen.,* 2002, p. 366.

riprese si è fatta carico di 'correggere' alcune incongruenze dei livelli sanzionatori per le connesse ricadute sul sistema[42].

Ed invero, la Corte costituzionale dopo aver premesso che non rientra nelle sue facoltà la libera rimodulazione delle sanzioni a corredo delle fattispecie penali perché, ove lo facesse, invaderebbe un campo riservato alla discrezionalità del legislatore - stante il carattere tipicamente politico degli apprezzamenti sottesi alla determinazione del trattamento sanzionatorio[43] - aggiunge che tale esercizio discrezionale è censurabile, sul piano della legittimità costituzionale in presenza di determinate condizioni. Le obiezioni, invero, si giustificano qualora la discrezionalità trasmodi nella manifesta irragionevolezza o nell'arbitrio, come avviene, ad esempio, quando si sia di fronte a sperequazioni sanzionatorie tra fattispecie omogenee non sorrette da alcuna ragionevole giustificazione[44].

In linea con siffatta impostazione, la Corte - è stato recentemente evidenziato[45] - non di rado ha utilizzato espressioni linguistiche, quali "evidente difetto di coordinamento", "manifesta irragionevolezza", "conseguenza palesemente illogica", "lesione manifesta", "illeciti incontestabilmente più gravi", che hanno contribuito a tracciare, non diversamente da quanto frequentemente fatto dalla dottrina, la corretta via da seguire e ribadito come una simile questione toccasse aspetti di non secondaria importanza.

Le affermazioni della dottrina, e gli orientamenti giurisprudenziali, colgono nel segno perché le esasperazioni repressive hanno in sé il *vulnus* di mettere in crisi principi fondamentali come quello di uguaglianza di cui all'art. 3 Cost.[46], o vanno in

---

[42] Sulle possibili variazioni del giudizio di ragionevolezza in materia penale espresso dalla Corte costituzionale, cfr. MANES, *Attualità e prospettive del giudizio di ragionevolezza in materia penale*, in *Riv. It. Dir. Proc. Pen.*, 2007, p. 741.

[43] Sulle 'attenzioni' della Corte per non invadere lo spazio del legislatore cfr. BARILE, *Il principio di ragionevolezza nella giurisprudenza della Corte costituzionale*, in AA.A.VV., *Il principio di ragionevolezza nella giurisprudenza della corte costituzionale*, Milano, 1994, 31.

[44] Cfr. Corte cost. 8 aprile 2014, n. 81, in *http://www.giurcost.org/decisioni.*

[45] Cfr. RECCHIA, *Le declinazioni della ragionevolezza penale nelle recenti decisioni della Corte costituzionale,* in *http://www.penalecontemporaneo.it*

[46] Cfr. INSOLERA, *Principio di eguaglianza e controllo di ragionevolezza sulle norme penali*, in AA.VV., *Introduzione al sistema penale*, Torino, 2012, Vol. I, 396.

contraddizione con il sistema penale[47] vanificando, altresì, quell'"imperativo di giustizia"[48], nella misura in cui si presentano in termini confliggenti con i valori e le opzioni alla base del dettato costituzionale[49].

Non va sottovalutato un dato tutt'altro che irrilevante: difficilmente quella stessa collettività che il legislatore intende salvaguardare con pene spropositate, da conducenti ubriachi e/o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, comprenderebbe le ragioni che fanno ritenere una morte sul lavoro meno importante di quella verificatasi in un sinistro stradale, tanto da essere sanzionata in modo meno grave.

Non è questa la sede per una compiuta analisi della portata del principio di ragionevolezza[50] e delle possibili sfaccettature che lo stesso può assumere[51], ma qualche esempio - non a caso estrapolato dai settori più diversi - può essere sufficiente per comprendere come la recente proposta di riforma in tema di omicidio stradale sia destinata a sollevare più di una riflessione sul piano della perfetta coincidenza con le cogenti indicazioni costituzionali.

La Corte Costituzionale[52] ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 10-*ter* d.lgs. n. 74/2000, accogliendo l'ordinanza del 13 giugno 2013, del Tribunale di Bologna, che ne aveva sollevato, la questione di legittimità proprio in riferimento all'art. 3 Cost.[53]. L'assetto punitivo in materia di reati tributari risultava chiaramente

---

[47] Cfr. ZAGREBELSKY, *Su tre aspetti della ragionevolezza*, in AA.VV., *Il principio di ragionevolezza nella giurisprudenza della corte costituzionale*, cit., 182, e ora in ID., *Giustizia costituzionale*, Bologna, 2012, 195.

[48] Cfr. ZAGREBELSKY, *Su tre aspetti della ragionevolezza*, cit., 184.

[49] Cfr. RECCHIA, *Le declinazioni della ragionevolezza penale nelle recenti decisioni della Corte costituzionale,* in *http://www.penalecontemporaneo.it*

[50] Sulla ragionevolezza quale categoria sfuggente e multiforme, cfr. PALADIN, *Ragionevolezza (principio di)*, in *Enc. Dir.*, *Agg.*, Milano, 1997 I, p.899.

[51] Cfr., in proposito la tripartizione elaborata da tempo da ZAGREBELSKY, *Su tre aspetti della ragionevolezza*, cit., 180, che suddivide il giudizio di ragionevolezza in irrazionalità, irragionevolezza e ingiustizia. Altri propongono una distinzione tra razionalità sistematica o coerenza, ragionevolezza strumentale e giustizia-equità, cfr. SCACCIA, *Controllo di ragionevolezza delle leggi e applicazione della Costituzione*, in *Nova juris interpretatio*, Roma, 2007, 286-302; ID., *Gli strumenti della ragionevolezza nel giudizio*, Torino, 2000, 287; MORRONE, *Il custode della ragionevolezza*, Milano, 2001; sul punto v. anche FIERRO, *La ragionevolezza nella giurisprudenza costituzionale italiana*, in AA.VV., *I principi di proporzionalità e ragionevolezza nella giurisprudenza costituzionale, anche in rapporto alla giurisprudenza delle Corti europee,* 2013, p. 7, in *http://www.cortecostituzionale.it/documenti*

[52] Corte cost., 9 aprile 2014, n. 80, Pres. Silvestri, rel. Frigo, in *http://www.penalecontemporaneo.it*

[53] Il giudice *a quo* rilevava come la norma censurata puniva con la pena indicata dall'art. 10-*bis*, d.lgs. n. 74/2000 chiunque non versava, nei limiti ivi previsti, l'IVA dovuta in base alla dichiarazione annuale, entro il termine per il versamento dell'acconto relativo al periodo di imposta successivo. Il

lesivo del principio di eguaglianza, sancito dall'art. 3 Cost., determinando il paradossale risultato di riservare un trattamento meno favorevole a chi aveva tenuto la condotta meno lesiva degli interessi del fisco.

Si rifletta, ancora, sull'illegittimità costituzionale dell'art. 630 c.p., nella parte in cui non prevedeva che la pena comminata fosse diminuita quando per la natura, la specie, i mezzi, le modalità o circostanze dell'azione, ovvero per la particolare tenuità del danno o del pericolo, il fatto risultasse di lieve entità[54].

Un altro esempio si rinviene, ancora, ragionando sulla sorte toccata al reato di oltraggio a pubblico ufficiale, tacciato di illegittimità costituzionale in riferimento agli artt. 3, 27, co. 3 e 97, co. 1, della Costituzione, nella parte in cui prevedeva il limite minimo edittale di sei mesi di reclusione.

Le considerazioni svolte in proposito dalla Corte assumono particolare rilevanza perché affrontano il problema dei livelli sanzionatori della previsione normativa. L'oltraggio, osservava il giudice remittente, è in realtà un'ingiuria aggravata ai sensi dell'art. 61 n. 10 c.p. differendo da questa solo per il diverso oggetto giuridico, il quale tuttavia non giustificava la rilevante differenza di trattamento sanzionato tra le due fattispecie criminose.

---

suddetto articolo elevava a reato la fattispecie di omesso versamento dell'IVA, rinviando all'art. 10-*bis* dello stesso decreto legislativo per la fissazione del compasso edittale e della soglia di punibilità. Tale articolo prevede infatti, una soglia di punibilità il cui solo superamento permette di qualificare il fatto come tipico e di ritenere quindi integrato il reato *de quo*. Proprio il *quantum* previsto da tale soglia - 50.000 euro per ciascun periodo d'imposta - presentava, a detta del giudice rimettente, profili di irragionevolezza se confrontato con le superiori soglie di punibilità previste dal legislatore, fino alle modifiche apportate dalla legge 148/2011 di conversione del d.l. n. 138 del 2011, per reati di maggiore lesività e gravità, quali la dichiarazione infedele e l'omessa dichiarazione di cui agli articoli 4 e 5 del medesimo decreto, fissate rispettivamente in euro 131.291, 38 e 77.468,53.

[54] Cfr. Corte cost. 23 marzo 2012, n. 68, in *http://www.giurcost.org/decisioni*; com'è noto con ordinanza del 3 maggio 2011, il Giudice per le indagini preliminari del Tribunale di Venezia aveva sollevato, in riferimento agli artt. 3, primo comma, e 27, primo e terzo comma, della Costituzione, questione di legittimità costituzionale dell'art. 630 c.p., nella parte in cui non prevede, in relazione al delitto di sequestro di persona a scopo di estorsione, una circostanza attenuante speciale per i fatti di "lieve entità", analoga, "nella struttura e negli effetti", a quella applicabile, in forza dell'art. 311 c.p., al delitto di sequestro di persona a scopo di terrorismo o di eversione, previsto dall'art. 289-*bis* del medesimo codice; in dottrina cfr. SOTIS, *Estesa al sequestro di persona a scopo di estorsione una diminuzione di pena per i fatti di lieve entità. Il diritto vivente "preso – troppo? – sul serio",* in *Giur. Cost.,* 2012, p. 909.

L'elevato livello del minimo edittale, comportando l'irrogazione di pene sproporzionate al grado di disvalore sociale dei fatti, spesso di lieve entità, in cui si concretava il reato in questione, contrastava, ad avviso del giudice di primo grado, in primo luogo con l'art. 27, co.3 Cost., essendo compromessa la finalità rieducativa della pena. E oltre all'art. 97, co.1 Cost.[55], l'art. 341 c.p. violava anche l'art. 3 Cost., per la differenza di trattamento sanzionatorio tra la fattispecie di cui all'art. 341 c.p. e quella di cui agli artt. 594 e 61 n. 10 c.p., che non trovava adeguata giustificazione razionale nella sola diversità del bene giuridico tutelato, considerato anche che l'esigenza di differenziazione tra le due ipotesi criminose riceveva già una significativa realizzazione, sul piano processuale, nella procedibilità d'ufficio per il primo reato. Proprio ragionando sulla funzione della pena la Corte ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 341, co. 1 c.p.[56]

Già in passato la giurisprudenza costituzionale[57] - sempre soffermandosi sui profili di ragionevolezza della sanzione penale - aveva stabilito chiari principi di diritto. Il principio di uguaglianza, di cui all'art.3, co.1 , Cost., esige, secondo una nota decisione, che la pena sia proporzionata al disvalore del fatto illecito commesso, in modo che il sistema sanzionatorio adempia nel contempo alla funzione di difesa sociale ed a quella di tutela delle posizioni individuali; le eventuali censuredel potere discrezionale del legislatore, sotto il profilo della legittimità costituzionale, è possibile, veniva ribadito, qualora non sia stato rispettato proprio il limite della ragionevolezza[58].

---

[55] Secondo il giudice di merito l'art. 97 co. 1 veniva violato perché la gravità della pena, non consentendo l'applicabilità di sanzioni sostitutive pecuniarie, ed ostacolando comunque la definibilità del procedimento in sede predibattimentale, rendeva inevitabili istruttorie dibattimentali 'da assise', così da determinare costi processuali rilevanti e l'inutile 'occupazione' di una struttura delicatissima già di per sè quasi moribonda'.

[56] Cfr. Corte cost. 22 luglio 1994, n. 341, in http://www.giurcost.org/decisioni; sulle argomentazioni della Corte si rinvia a INSOLERA, *Principio di eguaglianza e controllo di ragionevolezza sulle norme penali*, cit., p. 425 ss.

[57] Per un inquadramento di ordine generale degli orientamenti della Corte costituzionale, cfr. CARTABIA, *I principi di ragionevolezza e proporzionalità nella giurisprudenza costituzionale italiana*, in http://www.cortecostituzionale.it/documenti, 12 novembre 2013.

[58] Cfr. Corte cost. 18 luglio 1989, n. 409, in *http://www.giurcost.org/decisioni*; nello stesso senso cfr. Corte cost. 3 dicembre 1993, n. 422, *ivi*; Corte cost. 28 luglio 1993, n. 343, *ivi.*

Il principio di proporzionalità-ragionevolezza[59] nell'ambito del diritto penale, secondo i giudici costituzionali, "equivale a negare legittimità alle incriminazioni che, anche se presumibilmente idonee a raggiungere finalità statuali di prevenzione, producono, attraverso la pena, danni all'individuo (ai suoi diritti fondamentali) ed alla società sproporzionatamente maggiori dei vantaggi ottenuti (o da ottenere) da quest'ultima con la tutela dei beni e valori offesi dalle predette incriminazioni"[60] e sotto questo specifico aspetto viene in rilievo la finalità rieducativa della pena che - come si anticipava - non è limitata alla sola fase dell'esecuzione, ma permea anche il momento della emanazione della fattispecie incriminatrice. Tale finalità rieducativa implica pertanto un costante "principio di proporzione" tra qualità e quantità della sanzione, da una parte, e offesa, dall'altra[61].

In applicazione di questi principi le sentenze da ultimo ricordate sono giunte a dichiarare costituzionalmente illegittime, come palesemente irragionevoli, diverse previsioni di sanzioni penali per loro manifesta mancanza di proporzionalità rispetto ai fatti-reato e si traduceva, pertanto, in arbitrarie e ingiustificate disparità di trattamento, o in violazioni dell'art. 27, co.3, Cost.. In particolare, è stato ancora affermato[62] che "la palese sproporzione del sacrificio della libertà personale" provocata dalla previsione di una sanzione penale manifestamente eccessiva rispetto al disvalore dell'illecito "produce ... una vanificazione del fine rieducativo della pena prescritto dall'art. 27, co.3, della Costituzione, che di quella libertà costituisce una garanzia istituzionale in relazione allo stato di detenzione".

In conclusione, com'è stato affermato[63], la Corte costituzionale afferma l'esigenza che la tutela dei diritti sia sempre "sistemica e non frazionata" ovvero "integrata", enunciando così una tecnica interpretativa e argomentativa che riflette il pluralismo dei valori su cui si basa la Costituzione italiana. Nessun diritto fondamentale

---

[59] Il principio di proporzionalità è frequentemente richiamato nella giurisprudenza costituzionale unitamente al principio di ragionevolezza o, talvolta, come sinonimo di esso; anzi, in qualche occasione la Corte ha esplicitamente affermato che il principio di proporzionalità "rappresenta una diretta espressione del generale canone di ragionevolezza", così Corte cost. 1 giugno 1995, n. 220, in http://www.giurcost.org/decisioni.

[60] Cfr. Corte cost. 18 luglio 1989, n. 409, cit.

[61] Cfr. Corte cost. 2 luglio 1990, n. 313, in *http://www.giurcost.org/decisioni*

[62] Cfr. Corte cost. 28 luglio 1993, n. 343, cit.

[63] Cfr. CARTABIA, *I principi di ragionevolezza*, cit.

è protetto in termini assoluti dalla Costituzione, ma - al contrario - è soggetto a limiti per integrarsi con una pluralità di altri diritti e valori, giacché altrimenti si farebbe "tiranno" (è interessante notare che la Corte usa testualmente questa colta terminologia di origine schmittiana), e porterebbe al totale annientamento di uno o più fattori in gioco[64].

6. Verso una politica criminale razionale.

Uno dei punti critici della recente legislazione penale - come abbiamo cercato di evidenziare - è dato dall'attivazione di meccanismi abituali attraverso i quali il legislatore si limita all'emanazione di nuove figure incriminatrici, oppure ad aggravare il regime sanzionatorio esistente, disinteressandosi di prevedere altri dispositivi; laddove il mero ricorso al diritto penale non può essere l'unica strada per prevenire la criminalità. Nel particolare campo dell'omicidio stradale, ancor di più, la fase repressiva deve essere preceduta e/o accompagnata da supporti di natura politico-sociale; quest'ultima dovrà estrinsecarsi, pertanto, in una capillare opera di profilassi criminale, sociale ed individuale soprattutto in relazione a categorie di soggetti ed ambiti dai quali può maggiormente temersi un incremento di comportamenti irrispettosi della legge[65]. Nello specifico settore dei sinistri stradali occorre uno sforzo combinato tra Ministero dei trasporti, case automobilistiche, forze dell'ordine, e i diversi attori che in qualunque modo vengono a contatto con questa realtà.

L'ambito dei sinistri stradali presenta tutta una serie di specificità: in primo luogo ci troviamo al cospetto di un fatto colposo e, come tale, posto in essere in assenza di qualunque volontà criminosa: per i profili di ragionevolezza, a cui abbiamo fatto cenno in precedenza, il regime sanzionatorio deve essere proporzionato al fatto commesso.

Da altro punto di vista va posto nel giusto risalto come il conducente che si sia messo alla guida sotto l'effetto di sostanze alcoliche o psicotrope spesso non si rappresenta neppure la possibilità di un eventuale incidente; o ritiene di essere in

[64] Sul nesso tra bilanciamento dei diritti e pluralismo si veda BIN, *Ragionevolezza e divisione dei poteri*, in *La ragionevolezza nel diritto,* a cura di LA TORRE- SPADARO, Torino, 2002, 59.
[65] Rileva MUSACCHIO, *Le politiche sociali come strumento di politica criminale nel terzo millenni*o, in *www.diritto.it*.

grado di poter condurre il veicolo e, dunque, di evitare il sinistro, perché se così non fosse, significherebbe, che ci troviamo in presenza di un soggetto che ha messo in conto anche l'ipotesi di porre a repentaglio la propria incolumità o, addirittura, la propria vita!

In altri termini, l'omicidio stradale, non va dimenticato, a differenza di altri reati, non può essere riportato nell'ambito della 'normale criminalità' nel senso di un'attività illecita funzionale a procurarsi vantaggi o profitti ingiusti. Il guidatore benché ubriaco, o che ha assunto sostanze stupefacenti, mette in pericolo la propria vita e quella dei passeggeri - spesso congiunti o amici - e, quindi, certamente non intende provocare alcun sinistro.

Una politica-criminale improntata a razionalità richiede, verosimilmente, tutt'altro approccio; occorre un intervento, cioè, che si articoli su un duplice livello, oltre ad una costante azione sul terreno della formazione e della sensibilizzazione degli automobilisti: ci riferiamo all'importanza della prevenzione e all'utilizzazione dei ritrovati dello sviluppo tecnologico.

Sotto il primo profilo, conservano inalterata modernità le considerazioni in passato svolte da autorevole dottrina quando sostiene che: "la razionalità e la praticabilità dei comandi, l'effettiva continuità dei controlli, l'efficienza organizzativa e tecnica delle strutture … giocano un ruolo ben più importante che un'irrazionale alluvione di sanzioni penali"[66].

Ora, senza entrare nel merito dei problemi legati alla circolazione veicolare più in generale - il riferimento corre, in primo luogo, alla qualità dei tracciati stradali e alle connesse situazioni di rischio potenziale; alla necessità della correzione di aspetti progettuali, quali le inappropriate configurazioni delle intersezioni; alle anomalie funzionali, come gli oggetti che ostacolano la visibilità oppure alle carenti pavimentazioni ad elevata aderenza o modifica dei dispositivi di ritenuta - va posto nel debito risalto l'importanza delle valutazioni di tipo empirico. L'analisi dei dati consente una completa mappatura dell'intero fenomeno e, pertanto, permette di riconoscere e valutare le condizioni di rischio e, conseguentemente, attivare, migliorare o

[66] Così, efficacemente, C. FIORE, *Prospettive della riforma penale. Il ruolo della legislazione speciale*, in *Dem. Dir.,* 1977, p. 688.

incentivare la sorveglianza. Del resto, è noto che le analisi di sicurezza si pongono in termini di processo di tipo preventivo, tendente ad individuare le situazioni potenzialmente generatrici di incidenti, prima che questi si manifestino.

Discende da ciò, solo per fare un esempio, che il legislatore anziché limitarsi a prevedere demagogici, quanto effimeri, aggravamenti di pena qualora il sinistro si verifichi dopo una certa ora[67], potrebbe dare impulso a tutta una serie di accorgimenti: si pensi ai controlli delle forze di polizia, al pattugliamento di alcuni luoghi (discoteche, pub, punti strategici, ecc.), alla migliore utilizzazione della polizia locale in determinate fasce orarie e nei fine settimana, ai continui sopralluoghi per verificare la corretta somministrazione di alcolici e super alcolici a soggetti già ubriachi (art. 691 c.p.), e, dunque, se viene rispettata la normativa vigente in materia di pubblici esercizi, con positivi effetti anche in ordine alla tutela dei minori.

Certo, si tratta di interventi che richiedono una 'copertura economica', laddove nuove fattispecie incriminatrici o aggravamenti di pena hanno il pregio di essere - ma solo apparentemente - a cd. 'costo zero'. Gli oneri di tipo economico del diritto penale sono probabilmente meno immediati, ma, in realtà, sono ancora più alti se solo si riflette sulle spese occorrenti per il funzionamento della giustizia penale, che sicuramente non ha bisogno di nuove implementazioni.

In ordine allo sviluppo della tecnologia, ulteriori mezzi per evitare i sinistri stradali possono essere rinvenuti nell'utilizzazione dei nuovi ritrovati tecnici, dotando in tal modo i veicoli con moderni sistemi attivi di sicurezza. Solo ad esempio il *National Transportation Safety Board* pensa di rendere obbligatorio, entro fine anno, i sistemi automatizzati anti-collisione, impianti che esistono e sono tecnicamente ed economicamente maturi per prendere in considerazione l'ipotesi di corredare obbligatoriamente tutte le vetture, come già è accaduto per l'Abs, gli Airbag e altri dispositivi di sicurezza. Una misura che da sola dovrebbe ridurre dell'80% i tamponamenti

[67] Gli artt. 186, 2-*sexies* e 187, 1-*quater* del cds, stabiliscono, infatti, l'aumento dell'ammenda, prevista dai commi 2 e 1, da un terzo alla metà quando il reato è commesso dopo le ore 22 e prima delle ore 7.

e relative vittime, infinitamente più efficace dell'introduzione dell'omicidio stradale[68]. Si pensi, ancora, ai sistemi di allarme di collisione anteriore con freno automatico, in modo che se un veicolo si avvicina troppo ad un altro, si attiva un meccanismo in grado di avvisare il conducente inviando un segnale; oppure al dispositivo per l'allineamento che aiuta il conducente a non uscire dalla corsia, ma che avverte anche se chi guida è assonnato o distratto; e, ancora il sistema *blis* che identifica macchine in avvicinamento nel punto cieco, e un avviso di distanza che aiuta il conducente a mantenere un interstizio di sicurezza[69]. Sono solo alcune delle possibili soluzioni che le case automobilistiche potrebbero installare sui veicoli, con costi tutto sommato modesti.

A proposito di oneri finanziari, non si comprende per quale ragione le somme riscosse a titolo di sanzioni economiche, irrogate agli automobilisti 'scorretti', non vengano, seppure in parte, destinate ai miglioramenti strutturali dello specifico settore e vadano spesso a sopperire ad esigenze di cassa dei vari enti locali.

La semplice 'criminalizzazione' del conducente, con la previsione di sanzioni limitative della libertà pari a quelle stabilite per l'omicidio preterintenzionale (18 anni nel caso di morte di una persona e lesione di un'altra, art. 589-*bis* ult. co.), o addirittura superiore nel minimo (12 anni *ex* art. 589-*ter* rispetto ai dieci anni fissati nell'art. 584 c.p.), se può essere un modo per 'assecondare' istanze populistiche, sicuramente non appare lo strumento migliore per evitare le 'morti su strada'. Ma questa, forse, per un legislatore poco attento non è la vera questione.

[68] Cfr. *http://www.giornalettismo.com.*

[69] Si tratta delle anticipazioni riferite dagli ingegneri del centro di sicurezza di una nota casa automobilistica, nell'ambito del progetto F.O.T. (test operativo sul campo) patrocinato dall'Unione Europea, sul punto cfr. *http://it.euronews.com/2010/07/14/sicurezza-stradale-il-futuro-e-nella-prevenzione*